

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/El-viejo-truco-de-las-privatizadas-de-perfeccionar-convenios>

El viejo truco de las privatizadas de perfeccionar convenios

- Argentine - Économie - Privatisées -

Date de mise en ligne : lundi 13 septembre 2004

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

**Los concesionarios seguirán siendo los mismos, se mantiene el esquema de subsidios y el Estado deberá asegurar el financiamiento.
El déficit operativo de las empresas sigue siendo cubierto con subsidio oficial.**

Por Cleidis Candelaresi

[Página 12](#), septiembre del 2004

La lenta revisión de los contratos de concesión firmados con los operadores de trenes urbanos comenzó días atrás con la pauta de "perfeccionar" pero no introducir cambios sustanciales al esquema elegido hace más de diez años para privatizarlos. Al menos por una década más, las estratégicas líneas de pasajeros que unen la Capital con el conurbano serán gerenciadas por las mismas empresas, que seguirán cobrando subsidios y operando ferrocarriles cuya infraestructura y equipamientos serían competencia exclusiva del Estado, tanto en el financiamiento como en la elección de los contratistas.

Las conversaciones están en una fase preliminar pero, a diferencia de lo que podría haber ocurrido a principios de la gestión kirchnerista, ninguna de las adjudicatarias teme una embestida oficial que ponga en riesgo su negocio. A comienzos de año, Julio De Vido dio pruebas de comprender la situación de las empresas privadas cuando prorrogó hasta fin de año la subvención de poco más de 200 millones de pesos por año que cobran conjuntamente todas las líneas : con fondos del impuesto al gasoil, el Estado compensa a las empresas por los "mayores costos" que enfrentan desde la devaluación y cubre su déficit operativo.

La discusión con los accionistas de Transporte Metropolitano, TBA y Ferrovías comenzó por el análisis de costos de cada firma. Sobre esa base se vería luego si es necesario aumentar el subsidio de 18 millones por mes que hoy cobran los trenes urbanos sólo por los conceptos anteriores, si es necesario reducirlo o bien si en su lugar se autoriza un ajuste del boleto. Como esta alternativa es políticamente muy costosa y entraña el riesgo de que sea bloqueada judicialmente por las asociaciones de usuarios, todo indica que los nuevos contratos prorrogarán el subsidio operativo.

Las inversiones, hasta ahora íntegramente costeadas por el Estado, seguirán siendo cubiertas con fondos públicos pero con más injerencia del Ministerio de Planificación. Según las condiciones originales, el Estado pagaba la compra de material o trabajos que las empresas contrataban a su arbitrio, sobrepuestos incluidos, según detectaron algunos análisis del órgano regulador.

Ya en la actualidad, el ministro Julio De Vido viró el criterio ejecutor del plan de obra, de modo tal que Planificación tiene injerencia directa en el manejo de esos millonarios fondos. Tan así es que, según denuncian los diputados opositores Ariel Basteiro y Héctor Polino, y lamenta Metropolitano en su calidad de dueña de los talleres Materfer, la Secretaría de Transporte adjudicó en forma directa la reparación de coches de Ferrovías a Emepa, una de las empresas socia de este mismo consorcio operador del Belgrano Norte. El trabajo, apuntan los legisladores, debía haberse licitado.

A la decisión de cuál será el cuadro tarifario inicial deberá sumársele algún método de ajuste. El proyecto de marco regulatorio de los servicios públicos que el Gobierno giró semanas atrás al Congreso prohíbe los aumentos automáticos, pero contempla expresamente las revisiones periódicas por diversas causas. La administración De Vido ya reconoció el concepto de "mayores costos" para ajustar el subsidio operativo que cobran hoy las empresas, lo que permite suponer que también será adoptado para preservar la ecuación de los futuros contratos.

El viejo truco de las privatizadas de perfeccionar convenios

La convocatoria a renegociar todos los acuerdos fue formulada por la Unidad de Renegociación (UniRen), que extendió el convite a Metropolitano sólo por el Belgrano Sur y el Roca, pero no por el San Martín : invocando intolerables incumplimientos, el Gobierno intentó rescindir el contrato de esta línea, pero el consorcio comandado por el empresario Sergio Taselli logró bloquear hasta ahora la medida en los Tribunales. Esto, sin embargo, no fue óbice para que los funcionarios de UniRen se sentaran con los responsables empresarios a discutir el futuro de las otras dos.

De un modo mucho más informal, esas discusiones continuaron en China, adonde la semana pasada viajó una comisión liderada por los secretarios de Transporte, Ricardo Jaime, y de Política Económica, Oscar Tangelson, pero también integrada por los máximos responsables de cada adjudicataria. Negociadores oficiales y privados fueron juntos a buscar la cooperación de los chinos para mejorar los trenes argentinos, como si no hubiera entre ellos controvertidos pleitos pendientes por incumplimientos millonarios.