

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/La-linea-San-Martin-pasaria-al-estado-el-7-de-enero-2005>

# La línea San Martín pasaría al estado el 7 de enero 2005

- Argentine - Économie - Privatisées -

Date de mise en ligne : vendredi 31 décembre 2004

---

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

---

**La Justicia desestimó una presentación del concesionario. En Transporte aseguran que el traspaso ya está acordado y tiene fecha. Bandera roja y fin del recorrido para el concesionario. Metropolitano, de Tasselli, no va más.**

**Por Cledis Candelaresi**

Página 12, 28 de diciembre 2004

**Metropolitano se baja en la próxima**

La Justicia en segunda instancia desestimó ayer un recurso contra el decreto que recupera para el Estado la línea urbana del Ferrocarril San Martín, que trenes Metropolitano operaría sólo hasta el 7 de enero. Pero esa sociedad comandada por Sergio Tasselli, flamante comprador de Parmalat Argentina, asegura que aún no está dicha la última palabra en los tribunales, donde habría sido bien acogido otro amparo contra aquella reestatización, algo que el secretario de Transporte, Ricardo Jaime, descartó anoche rotundamente en declaraciones a Página/12. "No hay ningún recurso pendiente y ya acordamos con la propia empresa en qué momento hacer el traspaso", asegura el funcionario. Tan vidriosa como la suerte legal de esta línea resulta el verdadero interés empresario en un ferrocarril que en los últimos cuatro años perdió el 38,3 por ciento de los boletos vendidos. Un retroceso mayor al que sufrió cualquiera de las otras líneas férreas que unen esta Capital con el conurbano.

El 23 de junio, el Poder Ejecutivo promulgó el decreto 798 por el cual dispuso rescatar la concesión del San Martín invocando el incumplimiento de una serie de obligaciones contractuales. A partir de ese momento, se presentaron algunos recursos adversos a la decisión estatal. Entre ellos, el de la ignota Asociación de Protección de los Consumidores de Transporte Público, sospechada de ser una improvisación del propio concesionario para contrariar al Estado.

Esta presentación fue desechada en primera instancia por el juez Sergio Fernández, cuyo pronunciamiento resultó ayer avalado por la sala tercera de la Cámara en lo Contencioso Administrativo. Los camaristas Jorge Argentó y Carlos Grecco consideraron que en aquel decreto "no se advierte que el Poder Ejecutivo haya incurrido en una arbitrariedad o ilegitimidad manifiesta que justifique la suspensión cautelar", contrariando de ese modo las aspiraciones de la mencionada Asociación.

Antes de redactar el decreto 798, la Secretaría de Transporte acordó con el resto de operadores de trenes urbanos (TBA y Ferrovías) la conformación de una Unidad de Gestión Operativa que se ocuparía de gestionar el San Martín en nombre del Estado bajo el comando de Jorge Luciano Papiccio, designado por la Comisión Nacional Reguladora del Transporte. También aquí hay otra discrepancia entre las empresas y la secretaría bajo la órbita de Julio De Vido : mientras las integrantes de la UGO sostienen que gestionarán el ferrocarril a cambio de un canon, Jaime asegura que brindarán asesoramiento técnico sólo a modo de "colaboración".

En lo que unas y el otro coinciden es que esa Unidad no tocará un centavo de la recaudación por la venta de pasajes, que será íntegramente del Estado, al igual que las obligaciones de mantener la línea. En definitiva, un esquema no muy diferente al que rige actualmente : las privatizaciones ferroviarias son contratos de gerenciamiento en los que el déficit operativo y las inversiones son totalmente cubiertos con recursos públicos, al igual que una cierta "rentabilidad" o retribución a las empresas.

De no mediar una serie de medidas que alteraron los contratos, el San Martín debería tributar canon en lugar de cobrar subsidio. Pero lo cierto es que -además de la cobertura de planes de inversión- la línea también recibe dinero del Estado como "compensación" por el congelamiento tarifario y por la necesidad de afrontar mayores costos tras la salida de la convertibilidad. En todos los trenes urbanos este auxilio estatal es la clave del negocio que, en este caso, resultó vital frente al deterioro de la línea.

Acompañando un derrumbe en la calidad de la prestación, el San Martín pasó de transportar 46,5 millones de personas en 1999 a sólo 28,7. Una caída que también sufrieron las otras líneas que TM opera y seguirá operando : el Roca, que contabilizó 142,7 millones en el año 2000 contra los 100 millones de este año (una pérdida del 35 por ciento), o el Belgrano Sur, que en ese lapso retrocedió de 15 millones a 10,5, siempre según los datos de la Comisión Nacional Reguladora del Transporte.

Esos retrocesos son mucho más profundos que los que también padecieron el Sarmiento, el Mitre o el Belgrano Norte. En esta penosa situación de la línea, el Estado se dispone a rescatarla el segundo fin de semana del 2005. Los abogados de Metropolitano, en tanto, estudian en detalle dónde están las fallas imputables al Gobierno que dejen resquicio para una eventual demanda.