

Corte Suprema de Justicia de la Nación



Buenos Aires, *Venticuatro de junio de 2019.*

Vistos los autos: "Unión de Usuarios y Consumidores c/ EN - M° V. E Inf. - Sec. Transporte - dto. 104/01 y otros s/ amp. proc. sumarísimo (art. 321, inc. 2°, CPCC)".

Considerando:

1°) Que la Sala III de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, al revocar el pronunciamiento de primera instancia, rechazó la acción interpuesta por la Unión de Usuarios y Consumidores -en los términos del artículo 55 de la Ley de Defensa del Consumidor- contra Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA), el Estado Nacional y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

En su demanda, la actora solicitó que se condenara a la empresa TBA "a cesar en la práctica que viola el principio de uniformidad con que deben prestarse los servicios públicos (...) [así como el] principio constitucional que establece que los usuarios tienen derecho a un trato equitativo". Aclaró que tal práctica "consiste en brindar -injustificadamente- un servicio de evidente peor calidad a los usuarios que utilizan el ramal eléctrico Once-Moreno, en relación a los usuarios que utilizan el ramal eléctrico Retiro-Tigre".

Asimismo, reclamó que el Estado Nacional y la Comisión Nacional Reguladora del Transporte cumplieran "con su deber de controlar que el servicio público de ferrocarriles que brinda TBA se haga de conformidad a los preceptos de nuestra Constitución Nacional. Específicamente, que controle[n] que no se viole

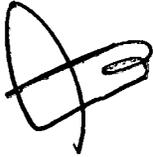
el principio de uniformidad con que deben prestarse los servicios públicos, y el derecho a la igualdad y a un trato equitativo de los usuarios de la línea eléctrica Sarmiento (Once-Moreno) en relación con los usuarios de la línea eléctrica Mitre (Retiro-Tigre)".

Por otra parte, la actora requirió que se declarara "la inconstitucionalidad del Adjunto 4 del Anexo III y del Adjunto 2 del Anexo VI de la Addenda al Contrato de Concesión de los Grupos de Servicio 1 y 2 (ex Líneas Mitre y Sarmiento), aprobada por el Decreto 104/01, por contener las mismas previsiones repugnantes a preceptos fundamentales consagrados en nuestra Carta Magna, específicamente el derecho a la igualdad, a la uniformidad en los servicios públicos, a la no discriminación y a un trato equitativo [del] que deben gozar los usuarios de la línea eléctrica Sarmiento (Once-Moreno)" (fs. 4/4 vta.).

2°) Que, para decidir como lo hizo, el a quo sostuvo, fundamentalmente, que:

A) El reproche constitucional realizado respecto del decreto 104/01 no se encuentra debidamente fundado "ya que no se ha acreditado que mediante la norma en cuestión se encuentre configurada una manifiesta violación del derecho a la igualdad, como consecuencia de la decisión que ha sido adoptada -en un momento determinado- para incorporar material rodante a una línea ferroviaria, en razón de la comparación con la prestación del servicio que se lleva a cabo en otra que se encuentra a cargo de la misma concesionaria" (fs. 3223 vta.).

Corte Suprema de Justicia de la Nación



B) En cuanto a los agravios constitucionales relativos al principio de uniformidad y al trato equitativo de los usuarios en la prestación de servicios públicos, la Cámara señaló que debían ser examinados en "el contexto de la emergencia pública que ha sido declarada y, específicamente, que mediante el decreto 2075/2002, se declaró en estado de emergencia la prestación de los servicios ferroviarios; entre ellos, el que se encuentra a cargo de TBA. Ello así (...) en razón de la incidencia directa e inmediata de la situación de las finanzas públicas del país sobre las concesiones de explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros (...), en la medida en que la señalada crisis fiscal afectaba tanto el cumplimiento de los planes de inversión en obras oportunamente acordados como la explotación del servicio, que se hallaban sujetos a determinados subsidios o aportes del Estado Nacional" (fs. 3224).

C) Asimismo, destacó que "como consecuencia de los planes implementados luego de la declaración de emergencia, se han operado ciertas modificaciones tales como la incorporación de nuevo material rodante, con modernas unidades que cuentan con aire acondicionado y otras comodidades a fin de satisfacer algunas de las necesidades de los usuarios. Si bien ello, claro está, no importa afirmar que el servicio se encuentre siendo prestado en condiciones óptimas ni totalmente adecuadas, lo cierto es que -en lo que a este proceso interesa- *la situación imperante a la fecha del inicio de esta causa y en la actualidad resulta notoriamente diversa*; habiéndose producido cambios significativos en relación con las cuestiones que fueron materia de la pretensión articulada en autos" (fs. 3225).

D) Que, por otra parte, no correspondía tener en cuenta las conclusiones de la prueba pericial producida en la causa -ordenada como medida para mejor proveer por la Cámara- (ver informe de fs. 2991/3033) dado que "en líneas generales, carece de utilidad para la decisión de la causa, pues además de haber 'adherido' el experto -en varios puntos de la pericia- a lo que ya había sido dictaminado por el perito que actuó en primera instancia (v. fs. 3027/3033); en cuanto a la situación actual (...) no aporta ningún elemento de convicción de relevancia".

"En suma, si la pericia efectuada en esta instancia puede contribuir en alguna medida, ha sido en dejar plasmado -en autos- que se han operado cambios positivos en la prestación del servicio desde la fecha de inicio de esta demanda (hechos que, como se dijo, son de público conocimiento), pues las condiciones en las que se prestaba y actualmente se desarrolla el transporte ferroviario en la línea Sarmiento no sólo no es igual, sino que ha mejorado en determinados aspectos, que puntualmente han motivado el inicio de la presente causa (...) En este punto, es importante remarcar (...) [que las diferencias en la prestación del servicio entre las líneas Sarmiento y Mitre] no son elementos de convicción suficientes para concluir en la existencia de una conducta discriminatoria, ni para tener por probado que en la prestación del servicio se incurra en un tratamiento secundario de los usuarios, como ha considerado el Juez de la instancia anterior" (fs. 3225 vta. y 3226).

E) Que, por lo demás, el a quo destacó que "las deficiencias que se apuntan sobre la falta de higiene y estado de los coches se presentan como resultados disvaliosos, que -en

Corte Suprema de Justicia de la Nación



principio- no pueden sino ser considerados como un producto de un conjunto de concausas que los determinan. Y, en este punto, tampoco se puede dejar de admitir, como hechos coadyuvantes, la existencia de mayor cantidad de roturas de vidrios y de falta de cuidado de las unidades [de la línea Sarmiento] (...) como consecuencia de los frecuentes actos vandálicos" (fs. 3227).

F) Que, finalmente, señaló que "esta causa judicial no es el ámbito adecuado para instrumentar una revisión sobre la forma en la que se efectúa la explotación y cumplimiento de la prestación que ha sido otorgada a la codemandada Trenes de Buenos Aires S.A. (...) [lo que] no importa descartar que, mediante la implementación de vías pertinentes, se pueda instar a que se cumpla con el mantenimiento adecuado de las unidades, la prevención de los actos vandálicos y, en definitiva, la mejora de la calidad del servicio, a fin de que todos los ciudadanos podamos acceder a un servicio de transporte de pasajeros digno" (fs. 3227/3227 vta.).

3°) Que, contra dicho fallo, la actora dedujo recurso extraordinario federal, que fue concedido en cuanto a la interpretación de los artículos 16 y 42 de la Constitución Nacional, y denegado en lo relativo a la causal de arbitrariedad.

4°) Que, en su apelación, la actora sostiene que la Cámara realizó una "interpretación equivocada sobre el principio de uniformidad en la prestación de los servicios públicos y el derecho de los consumidores al trato equitativo, y sobre el derecho a la igualdad y a la no discriminación", consagrados en los artículos 16 y 42 de la Constitución Nacional (fs. 3244

vta.). Asimismo, señala que el pronunciamiento incurre en distintas causales de arbitrariedad de sentencia.

En tal sentido, alega que:

A) "La ligereza con la [que] estos principios constitucionales han sido interpretados por los camaristas no deja de sorprender a esta parte. El principio de igualdad y no discriminación y su versión aún más particularizada en el caso que nos ocupa, principio de uniformidad, han evolucionado (...) **El absurdo criterio de la sentencia bajo examen conduce a negar la justificabilidad de toda práctica diferencial y discriminatoria entre usuarios/as de servicios públicos**, en tanto se considera que debido a las cuestiones técnicas que estos servicios necesariamente involucran se está frente al ejercicio de facultades discrecionales que se encuentran exentas de la revisión judicial" (fs. 3247 vta.).

Asimismo, "la Cámara confunde por completo el objeto del litigio. La crisis [derivada de la emergencia pública] nada tiene que ver con esta causa (...) En este caso no se trata de analizar cada contingencia de la prestación del servicio ferroviario, y tampoco corresponde que el juez evalúe la razón de la suspensión de las obras. En este juicio se trata de analizar si efectivamente en las líneas Mitre y Sarmiento existe violación al principio de igualdad y de uniformidad en la prestación de los servicios públicos" (fs. 3249).

B) En la causa quedó suficientemente acreditado que los "usuarios del ramal Once-Moreno de la Línea Sarmiento no gozan de las comodidades e innovaciones tecnológicas que disfrutan

Corte Suprema de Justicia de la Nación



los usuarios del ramal Retiro-Tigre de la Línea Mitre. Esta diferencia en la calidad del servicio prestada por la demandada se pone de manifiesto en distintos aspectos (...) [entre ellos]: 1) viajan en condiciones de seguridad y confort muy inferiores a las de los usuarios/as de la Línea Mitre debido (...) a las condiciones de hacinamiento que sufren en horas pico (...); 2) ausencia de condiciones de accesibilidad adecuadas para personas con discapacidad, en contraste con las de los trenes (...) que corren por las vías del ramal Retiro-Tigre; 3) la cantidad de pasajeros transportados por coche y la cantidad de oferta diaria de servicios (...) ofrecida por la empresa en cada uno de los ramales no responde a la diferente demanda".

Concretamente, "respecto de la seguridad (...) los trenes de la línea Sarmiento (...) no cuentan con sistemas de seguridad que impidan que el tren arranque con sus puertas abiertas, o si los tienen no los activan, lo que hace que los pasajeros que no entran en el vagón -por estar colmada su capacidad- viajen colgados" (fs. 3240 vta. y 3241 vta.).

C) Al decidir como lo hizo, el a quo no tuvo en cuenta "que las pruebas colectadas (entre las que se destacan la prueba pericial de primera instancia, los expedientes administrativos solicitados, las fotografías; el reconocimiento judicial y las actas notariales) y la sentencia de la etapa anterior realizan un pormenorizado análisis de la situación entre unos y otros [usuarios] para determinar si se ha producido una vulneración al derecho de igualdad y al derecho a un trato equitativo" (fs. 3252).

Contrariamente a lo afirmado por la Cámara, "el dictamen pericial en el que se apoyó la decisión de primera instancia se encuentra sólidamente fundado, es completo, claro, preciso, coherente, y evalúa en forma detallada, profunda y exhaustiva cada uno de los aspectos sometidos a examen" (fs. 3253).

A su vez, "la Cámara consideró que era necesaria la realización de una segunda pericia. Tal pericia condujo a idéntica conclusión que la (...) de primera instancia, y en ella se realizan muchas remisiones a aquel fundado dictamen. Sin embargo, **a pesar de que los sentenciantes consideraron que el nuevo informe técnico carecía de utilidad para la decisión de la causa, y no aportaba ningún elemento de convicción de relevancia, decidieron arbitrariamente revocar el decisorio del juez de primera instancia, sin sustento técnico de ninguna clase**" (fs. 3255).

D) "La Cámara pretende sustentar la decisión en dos hechos que considera arbitrariamente como de 'público y notorio conocimiento'. Al respecto, se señala que *'tampoco se puede dejar de admitir, como hechos coadyuvantes, la existencia de mayor cantidad de roturas de vidrios y de falta de cuidado de las unidades de esa línea [Sarmiento] como consecuencia de los frecuentes actos vandálicos'*. A su vez (...) se indica que *'las condiciones en que se prestaba y actualmente se desarrolla el transporte de la línea Sarmiento no sólo no es igual, sino que ha mejorado en determinados aspectos, que puntualmente han motivado el inicio de la presente causa'*".

Corte Suprema de Justicia de la Nación



"Tales afirmaciones no se apoyan en ningún tipo de prueba obrante en la causa, y de la lectura de tales apreciaciones ni siquiera logra comprenderse qué modificaciones considera arbitrariamente la Cámara que tuvieron lugar en el servicio recibido por los usuarios/as del ramal Once-Moreno de la línea Sarmiento" (fs. 3255 vta.).

E) Finalmente, en otro orden de ideas, el decreto 104/01 resulta inconstitucional porque solo ha previsto la incorporación de nueva tecnología para la Línea Mitre, sin considerar, en forma equitativa, a los usuarios que viajan en la Línea Sarmiento.

5°) Que el recurso extraordinario resulta formalmente admisible, pues se encuentra en juego la interpretación de normas de naturaleza federal (artículos 16 y 42 de la Constitución Nacional) y la decisión adoptada es contraria a la pretensión de la recurrente que se fundó en ellas (artículo 14, inciso 3°, de la ley 48).

No obsta a tal conclusión el hecho de que la apelación haya sido rechazada en lo atinente a la causal de arbitrariedad porque, en este caso, la determinación de la inteligencia de las normas de naturaleza federal se encuentra inescindiblemente unida a la ponderación de las cuestiones fácticas y probatorias discutidas en el pleito. En tales condiciones, corresponde que la Corte atienda los agravios de la recurrente con la amplitud que exige la garantía de la defensa en juicio (Fallos: 307:493; 323:1048; 328:1472).

6°) Que, previamente a abordar los agravios traídos a conocimiento del Tribunal, resulta pertinente señalar dos cuestiones.

La primera de ellas es que, como se ha señalado desde antiguo, la misión más delicada que compete al Poder Judicial es la de saber mantenerse dentro de la órbita de su jurisdicción, sin menoscabar las funciones que incumben a los otros poderes, toda vez que es el Judicial el llamado por la ley para sostener la observancia de la Constitución Nacional, y de ahí que un avance en desmedro de otras facultades revestiría la mayor gravedad para la armonía constitucional y el orden público (Fallos: 155:248; 254:43; 311:2580; 319:1537; 321:1187; 324:2315; entre otros). Esto último sucedería si los jueces -tal como lo ha hecho el magistrado de primera instancia- pretenden sustituir a la Administración en sus atribuciones para decidir el modo más oportuno o conveniente de cumplir sus obligaciones constitucionales; o bien deciden modificar el contenido de las cláusulas del contrato de concesión que liga a las partes.

La segunda es que debe seguirse "la tradicional regla con arreglo a la cual los jueces -en el cumplimiento de su misión constitucional de discurrir los conflictos litigiosos- tienen el deber de examinar autónomamente la realidad fáctica subsumiéndola en las normas jurídicas que la rigen. Atribución que por ser propia y privativa de la función jurisdiccional lleva a prescindir de los fundamentos y calificaciones normativas que postulan las partes (...) que encuentra su único límite en el respeto al principio de congruencia, de raigambre constitucional, en cuanto invalida todo pronunciamiento que altere la *causa pe-*

Corte Suprema de Justicia de la Nación



tendi o introduzca planteos o defensas no invocados" (Fallos: 310:1536 y 2733; 313:915; 329:349, 3517 y 4372; entre otros). En un orden afín de consideraciones, se ha sostenido que es propio de la labor de los jueces calificar las pretensiones de los justiciables (Fallos: 297:485 y 300:1074), y que aquéllos no están obligados a seguir a las partes en la consideración de todos y cada uno de los agravios expresados, sino a atender los que estimaren conducentes para resolver la cuestión debatida (Fallos: 300:522; 301:602; 302:1191; 311:340).

7°) Que, aclarados los aspectos precedentes, cabe destacar que si bien el apelante -sobre la base de reiteradas comparaciones entre las Líneas Sarmiento y Mitre- ha planteado la existencia de un trato desigual y discriminatorio, también - con sustento en el artículo 42 de la Constitución Nacional- se ha agravado del incumplimiento de condiciones mínimas de seguridad y trato digno respecto de los usuarios de la Línea Sarmiento (ver en especial fs. 3241 vta., 3249 y 3257 *in fine*). A este último aspecto, ha de ceñirse la decisión del Tribunal.

8°) Que el artículo 42 de la Constitución Nacional, en su parte pertinente, establece: "Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; (...) y a condiciones de trato equitativo y digno".

Dicha cláusula, cabe destacar, revela la especial protección que el constituyente decidió otorgar a los usuarios y consumidores en razón de ser sujetos particularmente vulnerables

(Fallos: 331:819), y garantiza un estándar mínimo de calidad que todo servicio público debe cumplir.

Al respecto, el Tribunal ha sostenido que "quienes tienen a su cargo la administración de los asuntos del Estado deben cumplir con la Constitución garantizando un contenido mínimo a los derechos fundamentales y muy especialmente en el caso de las prestaciones (...) [en las que] están en juego tanto la vida como la integridad física de las personas (...) No se cumple con ello cuando los servicios son atrasados, descuidados, deteriorados, insuficientes, o presentan un estado lamentable porque la Constitución no consiente interpretaciones que transformen a los derechos en meras declaraciones con un resultado trágico para los ciudadanos" (Fallos: 329:4741, voto del juez Lorenzetti).

También ha señalado que "la Constitución Nacional obliga a los prestadores de servicios públicos a brindarles un trato digno a los [usuarios y] consumidores (artículo 42, Constitución Nacional) (...) [y que] el trato digno al pasajero transportado significa que se deben adoptar medidas para que éste sea atendido como una persona humana con dignidad, contemplando la situación de quienes tienen capacidades diferentes, o son menores (...) Ello incluye las diligencias mínimas para que el tren, una vez en marcha, circule con las puertas correctamente cerradas, (...) para evitar que viajen pasajeros ubicados en lugares peligrosos para la seguridad del transporte, (...) la adopción de medidas para que el pasajero no descienda empujado por una marea humana con riesgo de su integridad física, y para que viaje de un modo razonablemente cómodo" (Fallos: 333:203 y su cita).

Corte Suprema de Justicia de la Nación

As

Por último, respecto al deber constitucional de seguridad en el transporte de pasajeros, ha expresado que se trata de "un valor que debe guiar la conducta del Estado, así como a los organizadores de actividades que, directa o indirectamente, se vinculen con la vida o la salud de las personas (...) [y que] obliga a los prestadores de servicios públicos [a] desempeñar conductas encaminadas al cuidado de lo más valioso que existe (...) la vida y la salud de sus habitantes, ricos o pobres, poderosos o débiles, ancianos o adolescentes, expertos o profanos" (Fallos: 331:819).

9°) Que, a partir de lo expuesto, asiste razón al apelante en cuanto aduce que, aunque se invoque la existencia de un estado de emergencia pública o se alegue que se trata de cuestiones técnicas -ajenas, como principio, a la revisión judicial-, ello no autoriza a avalar el incumplimiento del estándar mínimo constitucional al que se ha hecho referencia precedentemente.

En particular, corresponde recordar que si bien la emergencia puede autorizar ciertas restricciones de derechos individuales, ello nunca justifica la desnaturalización o supresión de su sustancia; ni la autoridad estatal puede válidamente trasponer el límite que señala el artículo 28 de la Constitución Nacional y preterir su inexcusable rol como gestor del bien común (Fallos: 316:779 y 325:28).

Es que, el estado de derecho, es necesariamente un estado de poderes limitados, en el que las razones de emergencia mal pueden servir de fundamento para sacrificar los derechos del

individuo en pos de la supervivencia de las instituciones del gobierno, creadas y enderezadas a garantizar la supervivencia del primero.

10) Que, además, el pronunciamiento recurrido también exhibe los vicios de arbitrariedad que el apelante le endilga.

Por una parte, porque al concluir que "se han operado cambios positivos en la prestación del servicio desde la fecha de inicio de esta demanda (...) [pues] no sólo no es igual, sino que ha mejorado en determinados aspectos, que puntualmente han motivado el inicio de la presente causa", el a quo se apartó, sin razones fundadas, de la abundante prueba producida en el expediente.

En efecto, la pericia de fs. 1421/1506 da cuenta de los siguientes aspectos, que resultaban conducentes para la solución del caso:

A) En el ramal Once-Moreno de la Línea Sarmiento "desde octubre de 1999 comienza a marcarse una tendencia decreciente en los índices de calidad, en tanto que los mismos se mantienen prácticamente constantes en Retiro-Tigre" (fs. 1434).

B) "TBA opera actualmente su servicio debajo de lo previsto en la contratación en lo que hace al número de coches por tren y al número máximo de pasajeros por metro cuadrado en hora pico. Tampoco es cierto que TBA esté operando en su nivel óptimo (...); situación [que] se ve magnificada en el ramal Once-Moreno (...) [en el que] no solamente los índices han decaído mu-

Corte Suprema de Justicia de la Nación

A

cho más notoriamente que en el ramal Retiro-Tigre sino que además nunca se alcanzaron los valores previstos" (fs. 1491).

C) Los coches originales de la línea Sarmiento "contaban con ventiladores, iluminación adecuada, música funcional, y asientos por demás confortables. Además de amplios furgones que históricamente sirvieron no sólo para las sillas de ruedas de los discapacitados sino también para llevar bicicletas. Después de la primer[a] reparación general (...) [que hizo TBA] y como consecuencia del análisis de mercado propios de la misma se cambiaron los asientos originales por las actuales e incómodas butacas que poseen estos coches (...) esta modificación, respondió a las directrices básicas siguientes: a) disminuir el costo de los asientos en la reparación, b) (...) aumentar la superficie libre de los coches para admitir más pasajeros parados, c) (...) disminuir el peso del vehículo para compensar el peso del mayor número de personas que cargaría el coche".

D) Según lo expuso el perito, "el problema del Sarmiento no pasa por la falta de lugares donde tirar la basura o donde amarrar una silla de ruedas, sino que más bien porque los sufridos pasajeros de ese Ferrocarril simplemente no podrán utilizar el cesto de basura porque no podrán llegar a él, debido al hacinamiento en el que viajan, y quien ha viajado en esos trenes sabe que a una persona con capacidades físicas o requerimientos normales le es difícil subir y permanecer en el interior del tren, a un discapacitado o una persona con capacidades diferentes simplemente le es imposible, no porque no tenga lugar para su silla de ruedas sino más bien, porque le será imposible acce-

der al interior del tren". "Resumiendo (...) lo que necesitan los pasajeros del Sarmiento son más coches o más metros cuadrados en cada coche de modo que su resignado y diario hacinamiento al viajar sea menor" (ver fs. 1504/1506).

E) No existen impedimentos técnicos para justificar, tal como lo pretende hacer TBA, la incorporación de coches con nueva tecnología a la Línea Sarmiento (fs. 1494).

Por otra parte, según lo expresado por el magistrado de primera instancia en el reconocimiento judicial que realizó, en los trenes de la Línea Sarmiento "que tuve que abordar (...) [se] encontraban sucios los vagones y rotos los asientos y los vidrios de las ventanas y puertas; aunque, para ser más fiel con la realidad, en casi todos los coches faltaban completamente los vidrios de algunas ventanas y no habían sido repuestos. Desde luego, ninguno de los vagones contaba con aire acondicionado, ni cestos para la basura, y los furgones se encontraban, en todos los casos, en deplorable estado" (fs. 1802 vta./1803).

Finalmente, según la nueva prueba pericial ordenada por la Cámara como medida para mejor proveer, en lo sustancial, resultaron confirmadas las deficiencias del servicio señaladas en el informe del experto de fs. 1421/1506 antes mencionado (ver fs. 2993/2994, 3024/3033, 3144/3145 y 3183/3186).

11) Que, en las condiciones antes referidas, la decisión de la Cámara no cumple con los recaudos que debe reunir un acto jurisdiccional, por dos órdenes de razones distintas.

Corte Suprema de Justicia de la Nación

En primer término, porque si bien en nuestro sistema la prueba pericial no reviste el carácter de prueba legal, puesto que el experto es una persona especialmente calificada por su saber específico y se desempeña como auxiliar judicial distinto de las partes, la prudencia aconseja aceptar los resultados a los que aquél haya llegado, en tanto no adolezcan de errores manifiestos, o no resulten contrariados por otra probanza de igual o parejo tenor. En tales condiciones, "no parece coherente con la naturaleza del discurso judicial apartarse [del consejo experto] sin motivo y, menos aún, abstenerse de ese aporte" (Fallos: 331:2109).

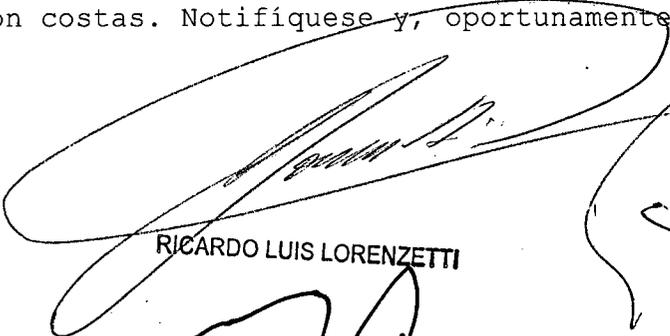
En segundo término, pues la motivación de toda sentencia "ha de construirse siempre desde el material fáctico propuesto y acreditado por las partes, desde la mejor solución que ofrezca el ordenamiento jurídico y desde fundamentos engarzados con propiedad lógica" (Fallos: 331:2109, antes citado).

12) Que, sin perjuicio de que lo expuesto resulta suficiente para la solución del caso, corresponde señalar que el agravio relativo a la inconstitucionalidad del decreto 104/01 es infundado.

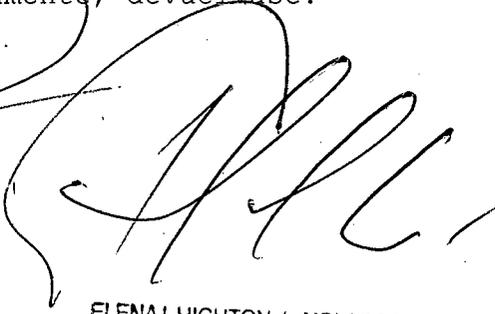
En efecto, el apelante se limita a señalar que la norma previó la incorporación de nueva tecnología en la Línea Mitre, y no así en la Línea Sarmiento; alegación que, por sí sola, resulta insuficiente para acreditar la violación del principio de trato equitativo invocada.

Al respecto, esta Corte tiene dicho que la declaración de inconstitucionalidad de una norma es un acto de suma gravedad que debe ser considerado como última ratio del ordenamiento jurídico (Fallos: 300:241, 1087; 302:457, 484, 1149; entre otros); y el lógico corolario de este principio, es que "un planteo de esta índole debe contener un sólido desarrollo argumental y contar con no menos sólidos fundamentos para que pueda ser atendido" (Fallos: 305:518; en igual sentido Fallos: 327:1899).

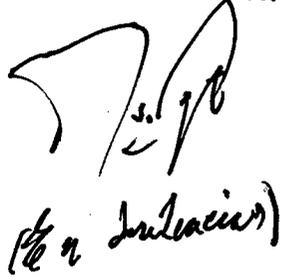
Por ello, oída la señora Procuradora Fiscal, se hace lugar al recurso extraordinario y se revoca la sentencia apelada con el alcance indicado en los considerandos precedentes. Vuelvan los autos al tribunal de origen a fin de que, por quien corresponda, se dicte un nuevo pronunciamiento con arreglo al presente. Con costas. Notifíquese y, oportunamente, devuélvase.



RICARDO LUIS LORENZETTI

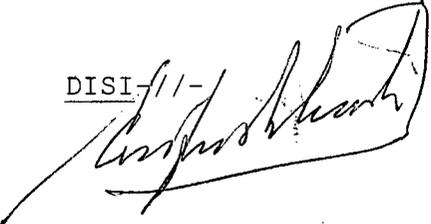


ELENA I. HIGHTON de NOLASCO



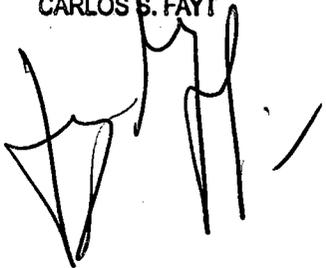
(de n. Intencio)

CARLOS S. FAYT



DISI-11-

ENRIQUE S. PETRACCHI



JUAN CARLOS MAQUEDA

Corte Suprema de Justicia de la Nación

-//-DENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DOCTOR DON CARLOS S. FAYT

Considerando:

Que el recurso extraordinario interpuesto es inadmis-
sible (art. 280 del Código Procesal Civil y Comercial de la Na-
ción).

Por ello, se lo desestima. Notifíquese y, oportunamente,
remítase.



CARLOS S. FAYT

Recurso extraordinario interpuesto por Unión de Usuarios y Consumidores, representada por el Dr. Horacio Luis Bersten.

Traslado contestado por: a) Estado Nacional - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, representado por el Dr. Alejandro Enrique Scarano, b) Comisión Nacional de Regulación del Transporte, representada por los Dres. Christian Marcelo Dominique y Daniel Sletean y c) Trenes de Buenos Aires S.A., representada por el Dr. Walter Andrés Iglesias.

Tribunal de origen: Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, Sala III.

Tribunal de origen: Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal n° 1.