

Comisión Especial de Renegociación de Contratos Resolución MT N° 182 / 2016

Minuta de Reunión N° 3

Fecha: 06 de septiembre de 2016

Participantes:

Por la Comisión de Renegociación:

Arturo PAPAZIAN, Lucas FERNANDEZ APARICIO, Luis Vicente MOLOUNY, Betina DURÉ y Martín FERREIRO

Por el Concesionario Ferrovías S.A.C.:

Héctor Salvador CIMO

Manuel N. CORVALÁN

María del Carmen OLMOS

Álvaro GIANOLA

Fernando JURADO

Rodolfo M. TURTL

Germán E. BRUNO

Tema desarrollado:

1. Presentación del Concesionario:

En el marco de lo requerido por la Comisión Especial de Renegociación de Contratos en la reunión del día 5 de agosto de 2016 (conforme Minuta de Reunión N° 2), el Concesionario Ferrovías S.A.C. realiza una presentación sobre aquellas cuestiones que considera deben tenerse en cuenta en el marco de la renegociación.

Asimismo, acompaña en este acto un cuadernillo denominado "Línea Belgrano Norte – Ferrovías – Renegociación del Contrato de Concesión – 6 de septiembre de 2016", el cual, se adjunta a la presente.

Línea Belgrano Norte - Ferrovías

Renegociación del Contrato de Concesión

6 de septiembre de 2016.

A continuación se realiza la presentación ante la Comisión Especial de Renegociación de Contratos – Resolución MT N° 182/2016 - de las cuestiones que este concesionario considera sujetas a renegociación.

1. OFERTA DE SERVICIOS

Introducción

La prestación del servicio ferroviario que brinda hoy la empresa Ferrovías sobre la Línea Belgrano Norte, es el identificado como Horario Itinerario N° 14.

El Horario implementado a partir del 16 de agosto de 2016 es consecuencia de la disminución de la disponibilidad de material rodante afectado a la concesión, que obligó a la utilización de material rodante adicional proveniente de otras líneas del sistema ¹ y del refuerzo en hora pico con coches motores Alerce ².

La nueva diagramación resulta una herramienta de carácter transitorio que otorga confiabilidad al servicio, ya que se adaptó la oferta de servicios a los recursos disponibles que están en condiciones de preservar la seguridad y otorgar confiabilidad.

Al mismo tiempo esta programación libera una mayor cantidad de unidades de tracción y remolcadas para aplicarles el plan de recuperación, que permita volver a incrementar la oferta sin poner en riesgo la seguridad.

Incremento de la oferta de servicios

La oferta de servicios sólo podrá incrementarse a partir de disponer de mayor cantidad de material tractivo y remolcado en condiciones.

En tal sentido, el 1º de septiembre de 2016, hemos enviado sendas notas a la CNRT, con el objeto de que instruya a los inspectores nombrados en las obras de intervención del tipo reparación general en coches, para suscribir la correspondiente Acta de Inicio que habilitará el inicio de los trabajos, de manera independiente del cobro del anticipo financiero destinado a la ejecución de las tareas que demanda la puesta en marcha de la obra.

A la brevedad se completarán las tareas correspondientes al remanente de reparación general de coches y de las intervenciones de locomotoras.

¹ Dos locomotoras y cinco coches provistos por SOFSE

² Se modificaron los servicios especiales prestados con los coches motores Alerce; convirtiéndolos en servicios adicionales a la oferta programada en los horarios pico de días hábiles



Con el objeto de superar la situación de emergencia de la Línea Belgrano Norte evidenciada en el Horario 14, comenzaremos la recuperación del material rodante dentro del esquema del Plan de Mantenimiento. La superación de la emergencia se incluye dentro del Plan de Mantenimiento para evitar recurrir al esquema de plan de nivelación, cuyos tiempos de ejecución impedirían el recambio fluido que necesita cualquier línea de producción, imposibilitando el cumplimiento de cualquier plan.

En el **Anexo 1** a la presente, exponemos 2 alternativas a consideración de las autoridades que parten de distintos supuestos y condiciones y, consecuentemente, alcanzan distintos resultados.

No es ocioso aclarar que la cantidad de coches y locomotoras que deben retirarse del servicio para su recuperación, se ve influenciada por distintos tipos de condicionamientos. El principal es la cantidad de material rodante necesario para ofrecer un determinado nivel de servicio.

De más está decir que cualquiera de las alternativas permite –en mayor o menor medida– ir recuperando la oferta de servicios.

En simultáneo con el plan y en relación a los 13 coches de larga distancia que posee Ferrovías dentro de su parque activo actual (que hoy ya prestan servicio en la Línea) se propone la adaptación al formato de línea local (transformarlos en coches ágiles para el tipo de servicio que se ofrece en la línea). Esto requerirá que la tarea de conversión comience a ejecutarse cada vez que alguno de estos vehículos ingrese a taller para su RG, cosa que comenzará a ocurrir a partir de Febrero de 2017.

Cumplida cualquiera de las alternativas presentadas en el Plan de 24 meses del *Anexo 1*, Ferrovías propone como obra la reconstrucción de 12 coches de larga distancia oportunamente afectados a la Línea Belgrano Norte, haciéndolos aptos para el servicio suburbano³ (en el punto 2 siguiente).

Complementariamente, proponemos una obra para reforzar el parque de locomotoras (en el punto 2 siguiente).

Analizadas las alternativas de los planes de mantenimiento y decididas las obras y su plazo de ejecución, será posible proyectar la evolución en la mejora de la oferta de servicios.

³ La Resolución de la ex ST N° 277/2004 que aprobó la obra de los coches en Línea, tiene dos previsiones: los coches están afectados a FV y que FV está habilitada para realizar la reparación del aludido material de acuerdo a la normativa vigente (Resolución del ex MP N° 115/2002).

2. OBRAS NECESARIAS PARA LA LÍNEA BELGRANO NORTE

Introducción

La planificación de largo plazo del sistema ferroviario en general, y de la Línea Belgrano Norte en particular, es competencia de la Autoridad de Aplicación.

Lo que se presenta a continuación es un esquema preliminar para la mejora y el desarrollo del servicio, contemplando la necesidad de material rodante, el tendido de vías adicionales, la ampliación de estaciones y la creación de otras nuevas, incorporar al área operativa terrenos aledaños ⁴, la necesidad de nuevos establecimientos de mantenimiento y la ampliación de los existentes, y la identificación de las zonas incluidas en el área operativa de la Línea Belgrano Norte que definitivamente no resultarán necesarias a aquel desarrollo (Ídem nota 4).

El objetivo de este esquema preliminar es darle a la Autoridad de Aplicación elementos de juicio para la preparación del programa de inversiones de largo plazo y la definición de las obras de corto y mediano plazo.

El marco de largo plazo utilizado para la presentación del plan de obras, es la electrificación de la Línea Ferroviaria Belgrano Norte a partir del año 2022.

Resulta oportuno aclarar que no es posible determinar en forma anticipada los valores definitivos de todas las obras que tengan importantes componentes importados (dada la dificultad de conocer de manera anticipada, por ejemplo, los aranceles de importación que se deberán pagar en cada compra, como consecuencia de que los diferentes países proveedores de un mismo producto tienen aranceles diferentes). Oportunamente, (y una vez aprobada la obra de que se trate y con fecha cierta) los costos respectivos surgirán del proceso de selección que se realice.

A los efectos de un mejor ordenamiento, a continuación se presenta el Plan de Obras en diferentes grupos.

Grupo 1: Obras con necesidad de inicio inmediato

Integrado por obras que ayudarán a incrementar en el corto plazo la frecuencia del servicio a partir del Horario 14. Las mismas se ejecutarán durante los próximos 15 meses. Son obras que tienen relación con el servicio en cuanto al mantenimiento de las

⁴ Se presenta particularmente en el punto correspondiente a áreas operativas.



formaciones y otras que hacen a la mejora en el confort de marcha a través de la intervención de distintos sectores comprometidos de la vía.

Ferrovías propone su ejecución con fondos resultantes de la actualización a julio de 2016 del saldo de obras no ejecutadas del Plan de Nivelación de la Resolución del ex MIyT N°1603.

Las obras propuestas se incluyen en el **Anexo 2 a**.

Grupo 2: Obras de mejoras

Este grupo de obras se ha ordenado en función de su prioridad. Muchas de éstas han integrado distintos planes presentados que no pudieron concretarse. Se prevén mejoras en la infraestructura de la vía, seguridad en el funcionamiento del señalamiento y barreras, mejoras edilicias, etc.

Las obras propuestas se incluyen en el **Anexo 2 b**.

Grupo 3: Obras de ampliación del servicio (extensión)

Previendo una mejora en el servicio que históricamente brindó la Línea Belgrano Norte, se plantean obras para poder llegar con trenes diésel hasta el km 66.1, conocido como apeadero Carlos Lemeé. Para eso se prevé la renovación de una vía sencilla de 14 km y la construcción de una nueva estación cabecera (Carlos Lemeé) y otra frente al Parque Industrial Pilar.

Las obras propuestas se incluyen en el **Anexo 2 c**.

Grupo 4: Obras de ampliación del servicio (frecuencia)

Continuando con la propuesta de mejora, en este grupo se incluyen las obras que contribuirán a mejorar la frecuencia de los servicios. Para esto se prevé:

- * La prolongación de una 3ª vía entre Retiro y Saldías que permita operar con más trenes en la maniobra de cabecera Retiro
- * La incorporación de 4 locomotoras, a partir de la reconstrucción de locomotoras GM en desuso pertenecientes al BCyL (con la única condición de que tengan bogies)
- * La incorporación de 12 coches de larga distancia reconvertidos para que sean aptos para la línea local.

Las obras propuestas se incluyen en el **Anexo 2 d**.

Grupo 5: Obras a realizar por el Estado

En este grupo se lista una serie de obras previendo que su ejecución se efectuará en el corto plazo por parte del Estado Nacional a través de ADIFSE y SOFSE. Principalmente, comprende la remodelación de estaciones con elevación de andenes por parte de ADIFSE, la instalación de un sistema de restricción automática por exceso de velocidad por parte de SOFSE y el sistema de comunicaciones TETRA.

Esta previsión se fundamenta en las diversas reuniones técnicas mantenidas con funcionarios de esas reparticiones donde se intercambió información para el avance de estos proyectos.

Las obras que se entiende realizará el Estado, se incluyen en el **Anexo 2 e**.

Grupo 6: Electrificación

Como se dijo en la Introducción, el marco de largo plazo utilizado para la presentación del plan de obras, es la electrificación de la Línea Ferroviaria Belgrano Norte a partir del 2022.

Este grupo de obras se presenta sólo a los efectos de ilustrar lo que entendemos será el alcance de la misma. La Electrificación de la línea desde Retiro hasta Villa Rosa con todas las obras necesarias como ser la renovación de la vía aún no renovada, renovación de pasos a nivel, nuevo sistema de señalamiento, adquisición de nuevos coches eléctricos. La ingeniería de este proyecto debería iniciarse en el corto plazo, ya que la envergadura de la misma impone una fuerte planificación.

Este grupo de obras se incluyen en el **Anexo 2 f**.

3. RECURSOS HUMANOS

Introducción

El costo en personal es el principal rubro de costo que compone la cuenta explotación. En tal sentido las variaciones que se produzcan en este rubro tienen un fuerte impacto en la actividad.

Complementariamente, siendo el transporte ferroviario de pasajeros un sector con precios regulados y la Línea Belgrano Norte una línea con una participación de mercado muy pequeña, el equilibrio en su ecuación económico-financiera depende de decisiones ajenas en materia de condiciones de trabajo y de niveles salariales.

El Concedente reconoce este hecho y lo expresa a través de la metodología aprobada por la Resolución ex MIT N° 1603/2014. Por lo tanto, el mantenimiento del equilibrio financiero de la concesión depende principalmente de la aplicación en tiempo y forma de las previsiones contenidas en el Anexo 2 de la citada resolución.

Las cuestiones que trata la metodología corresponden a: la nómina de personal, el encuadramiento gremial y los niveles salariales. Éstos son la base para aplicar el costo empresa.

En el **Anexo 3** de Recursos Humanos se realiza una explicación in extenso de las cuestiones aquí planteadas.

En relación al tema del Personal pendiente de reconocimiento y de incorporación, resulta necesario destacar las siguientes cuestiones:

1. Personal que ya se encuentra incorporado en la nómina de Ferrovías.

Esto corresponde a personal que viene prestando servicios en la Línea Belgrano Norte y cuyo costo asociado continúa pendiente de aprobación. Son 48 agentes cuya situación responde a dos cuestiones particulares:

- * 6 Inspectores de Tráfico (gremio APDFA) incorporados en dic-2015. Su incorporación fue motivada a solicitud de la CNRT.
- * 42 trabajadores, cuyo costo continúa pendiente de aprobación, corresponde a los trabajadores que hasta el día 18 de mayo de 2016 prestaban servicio en los Servicios Especiales de la Línea Belgrano Norte, y que a la fecha continúa cumpliendo funciones en el servicio básico de la Línea Belgrano Norte.

2. *Nuevo personal a incorporar*

En el mes de diciembre de 2015 se ha solicitado la incorporación de un total de 136 agentes⁵. El resto de las incorporaciones correspondía al gremio La Fraternidad (personal de conducción).

En esta oportunidad, se somete a consideración la incorporación de 121 agentes, con el detalle que se describe a continuación:

2.1 *Personal de conducción:* Total a incorporar 106 agentes

En el CCT N°1484/15 "E" suscripto en el mes de ago-2015 entre Ferrovías y el gremio La Fraternidad (de manera unificada con la SOFSE para todas las líneas ferroviarias del Área Metropolitana) se estableció la carrera de conducción.

La totalidad de los agentes a incorporar se basan en las cuestiones que se describen a continuación:

2.1.1 *Centro de recepción previa de los conductores (CRPC)*

2.1.2 *Personal de conducción reubicado.*

2.1.3 *Personal en condiciones de jubilarse*

2.1.4 *Liberados Gremiales*

2.1.5 *Licencias por vacaciones en período estival*

2.2 *Resto de incorporaciones:* Personal para el resto de los sectores 15 agentes

3. *Encuadramiento del personal Fuera de Convenio en el Gremio APDFA*

Con motivo de homogeneizar los recursos humanos de la Organización, se presenta la necesidad de efectuar el encuadramiento de parte del personal Fuera de Convenio. De no prosperar dicho encuadre, habría que equiparar salarialmente al personal FC.

⁵ De los cuales 45 correspondían al gremio Unión Ferroviaria y su incorporación se solicitaba como temporaria para el período estival.



4. Distintas situaciones respecto del personal con enfermedades crónicas:

En la actualidad, entre el personal perteneciente principalmente a la Unión Ferroviaria, que se desempeña en la Línea Belgrano Norte (ya sea en nómina de Ferrovías o de la ARHF), se presentan situaciones especiales que derivan en un aumento de ausentismo.

La discusión de fondo se encuadra en el hecho de si cada puesto de trabajo debe asimilarse de manera taxativa a puestos de trabajo efectivos.

5. Tratamiento de personal eventual

Personal necesario para el control de obras de envergadura realizadas en el área operativa de Ferrovías, a fin del cumplimiento de dos funciones básicas: la inspección de obra y el control de la seguridad operativa, por el tiempo que dure la realización de la obra.

Propuesta: en lugar de incorporar personal a término se propone la incorporación dentro de la cuenta explotación como contratos de consultoría contratando a una empresa.

4. AREAS OPERATIVAS

Introducción

El contrato de Concesión define al área operativa como la zona de vía ocupada por las vías férreas, más los márgenes de libranza del material rodante y los espacios necesarios para la implantación de todas las instalaciones fijas (señales, postes de telecomunicaciones, conducciones eléctricas, etc.), más las zanjas de desagüe y servicios conexos, más el espacio reservado para futuras vías adicionales, en los tramos de línea que las justifiquen a criterio de la Autoridad de Aplicación – conf. 9.4.3 -.

En los cuadros de estación se las define como aquéllas donde se implantan las vías férreas, los andenes y plataformas, los edificios dedicados a la atención de los pasajeros, los espacios para acceso, circulación y espera de los mismos, los edificios dedicados a los servicios técnicos de apoyo y los terrenos destinados a las instalaciones fijas de cualquier tipo – conf. 9.4.4. -.

Además el contrato de concesión prevé la posibilidad de incorporar otras áreas prima facie no operativas, cuando resulte necesario por exigencias del servicio o de las obras – conf. 9.4.6. –

En relación a la situación en los cuadros de estación Ferrovías firmó con el ONABE un Acta Acuerdo donde se establecen los límites definitivos de las áreas operativas y donde se reflejaron las solicitudes de reserva de espacios realizadas por Ferrovías. Este Acta fue aprobada por la Disposición ex ONAB N° 303/2005.

Dentro del área operativa, el concesionario tiene la responsabilidad sobre la infraestructura de la red ferroviaria Línea Belgrano Norte, por lo que debe ejecutar aquellas acciones tendientes a prevenir la afectación del servicio, preservar la seguridad de las personas transportadas y del personal ya sea nuestro o de terceros asignado a los servicios, resguardar el patrimonio del Estado Nacional afectado a la concesión, como también adoptar cualquier otra medida derivada de su obligación de vigilancia y custodia de los bienes concesionados.

Para mejor abordaje de la temática en cuestión se acompañan, en el CD adjunto, planos y/o croquis de los sectores de la traza que se ponen a vuestra consideración en el presente ámbito.

Es ilustrativo abordar esta materia separando el planteo en dos grupos:

Áreas operativas concesionadas ocupadas por terceros

En esta categoría se incluye a ocupantes ajenos al concesionario de manera irregular ya sea con destino vivienda o explotación comercial, sin título o con instrumentos otorgados por ADIFSE u ONABE. Si bien se ejercieron acciones para lograr su desalojo, a la fecha se han obtenido resultados parciales, habida cuenta de la problemática social involucrada – caso de viviendas -, la falta de procedimientos ágiles en materia de desalojo – el EN nunca otorgó los poderes comprometidos en la Disposición ex ONAB N° 303/2005 para requerir el lanzamiento bajo la Ley 17.091, como tampoco otorgó los poderes requeridos para la acción ordinaria de desalojo civil, la ocupación de antigua data previo al inicio de la concesión y la negativa de la justicia penal en encuadrar y sancionar como delito las usurpaciones con destino vivienda.

Estas áreas pueden categorizarse identificando aquellos sectores necesarios para la operación y diferenciándolos de los que no son necesarios para la operación.

➤ Áreas necesarias para la operación:

FV solicita que se mantengan dentro de la Concesión áreas actualmente explotadas comercialmente y requiere la intervención del Estado Nacional para colaborar en las gestiones administrativas y/o judiciales necesarias para lograr su plena administración por el Concesionario.

Asimismo, en los planos y croquis incluidos en el **Anexo 4** se identifican aquellos sectores ocupados clandestinamente con destino vivienda que, por cuestiones de seguridad de los servicios ferroviarios y de los propios ocupantes, requieren una urgente regularización y la atención de la situación social y habitacional de los ocupantes por parte de las reparticiones competentes de las respectivas jurisdicciones.

A tales efectos, se adjunta cuadro, en el cual se detallan las áreas de interés de Ferrovías S.A.C. para la operación de la Línea Belgrano Norte, ya sea para proyectos de ampliación de Infraestructura como para la futura Electrificación de la Línea.

➤ Áreas que no resultan necesarias para la operación:

FV solicita la desafectación de la concesión de los predios indicados en los planos y croquis incluidos en el **Anexo 4** los cuales se integran principalmente por ocupaciones de larga data con destino vivienda ya consolidados en el terreno y explotaciones comerciales en cuadros de estación que estarían siendo otorgadas por ADIFSE.



Asimismo, en el cuadro referenciado en el apartado anterior, se indican los predios intrusados que no son necesarios para la operación de la Línea Belgrano Norte.

Áreas no concesionadas necesarias para la operación

En esta categoría se incluyen todos aquellos predios que no integran la concesión, pero que resulta necesario incorporarlos por exigencias del servicio o de las obras, como áreas operativas técnicas, esto abarca tanto las áreas operativas para la operación del servicio como las reservadas para la futura electrificación de la Línea Belgrano Norte.

A modo de ejemplo, se incluye la extensión de la Concesión a Carlos Lemeé, en tal sentido Ferrovías solicita la extensión del área operativa desde Estación Villa Rosa (última estación de la concesión) hasta el cruce con la Ruta Nacional N° 6, Kilómetro 66 (Estación Carlos Lemeé). Al respecto debe definirse el alcance de la obra de estaciones (teniendo en consideración una estación a la altura del Parque Industrial Pilar), intervención en la infraestructura, acuerdo de circulación con Belgrano Cargas y Logística S.A., etc.

Para mejor proveer, se adjunta cuadro identificado como "Terrenos solicitados de interés" en el cual se detallan las áreas que deberían ser afectadas a la Línea Belgrano Norte, dada su importancia, tanto para obras de infraestructura como para la futura Electrificación de la Línea.

Red de Expresos Regionales (RER)

Ferrovías solicita conocer los términos del anteproyecto RER en todo cuanto afecte a las áreas operativas concesionadas.

5. RECLAMOS MUTUOS

Introducción

La Resolución Ex MIyT N° 1603/14 aprobó en su Artículo 5° un Plan de Nivelación como reconocimiento de la deuda correspondiente a la falta de actualización de los Rubros 2 a 8 de la Cuenta de Explotación, entre octubre de 2008 y febrero de 2014.

Respecto del resto de las cuestiones pendientes de reconocimiento y/o pago, el ex Ministerio del Interior y Transporte remitió al órgano que en aquel momento tenía como misión coordinar la renegociación, esto es la hoy disuelta Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN), las actuaciones en las que se dictó el acto administrativo mencionado en el párrafo precedente, para que continúe con la tramitación de las cuestiones pendientes.

Sin perjuicio de otras temáticas que quedaron pendientes de abordaje, bajo el título Reclamos Mutuos se agrupan actuaciones de distinta naturaleza, pero que tienen como nota común presentaciones oportunamente efectuadas por Ferrovías S.A.C., de manera previa al dictado de la Resolución del ex MIyT N° 1603/14, que a la fecha se encuentran aún en trámite por causas ajenas al concesionario.

A continuación se resumen las cuestiones pendientes, las cuales han sido ordenadas para su mejor comprensión, en los siguientes grupos:

- ✚ Grupo a: Reclamos anteriores al dictado de la Resolución 1603 sobre conceptos aprobados por el Concedente;
- ✚ Grupo b: Reclamos anteriores al dictado de la Resolución 1603/14 pendientes de aprobación;
- ✚ Grupo c: Obras de Inversión sin finalizar por falta de Redeterminación de precios, y finalizadas pendientes de redeterminación.

Grupo a: Reclamos sobre conceptos aprobados por el Concedente:

1. *Impuesto sobre los Débitos y Créditos en cuentas bancarias:*

Se trata de los reclamos pendientes que abarcan desde enero de 2009 a febrero de 2014. El Estado Nacional reconoció para períodos anteriores las deudas por las variaciones resultantes de la aplicación del Artículo 7.3.1. inciso d) del Contrato de Concesión con las modificaciones de la Addenda, el impuesto en cuestión surge de la aplicación de la Ley N° 25.413.



Asimismo, en la nueva cuenta explotación aprobada por la Resolución Ex MIyT N° 1063/14 se incluyó el reconocimiento de este concepto dentro del sub-rubro Impuestos.

2. ***Solicitud de reintegros por pagos realizados a la Policía Federal Argentina y Gendarmería Nacional:***

Son los correspondientes a los pagos realizados en el período que va desde noviembre de 2006 a octubre de 2013. Se destaca que en anteriores oportunidades el Concedente, ha hecho efectivo el reintegro de los montos vinculados con las erogaciones incurridas por tal concepto en periodos anteriores al presente reclamo.

3. ***Solicitud de reintegro por gastos relacionados a la Puesta en Valor del Cocherón de la Estación Retiro:***

En función de lo solicitado por la Secretaría de Transporte mediante nota ST N° 684 del 24 de febrero de 2011 se efectuaron las tareas por cuenta de Ferrovías S.A.C., pero a la fecha no se ha reconocido la erogación, que se presentó mediante certificación contable.

4. ***Certificados de obra impagos:***

Se trata de certificados correspondientes a las obras:

- ✓ Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km. 52. Esta obra de la que se adeudan 9 certificados de obra realizada en 2012, ha sido finalizada y se encuentra con recepción definitiva por parte de la CNRT.
- ✓ Adquisición de órganos de parque para .Duplas Autopropulsadas Alston y
- ✓ Reconstrucción y reconversión de 120 coches.

Todo este grupo de obras puede verse en detalle en el **Anexo 5 a.**

Grupo b: Reclamos pendientes de aprobación

1. ***Períodos no considerados en el reconocimiento de mayores Costos aprobados por Resolución ST N°252/10:***

Se reclama la diferencia en el Rubro Personal para los meses comprendidos entre septiembre y noviembre de 2010 que surge de los mayores costos en períodos no incluidos en la resolución citada.

Están aprobados los períodos de marzo a agosto de 2010 y a partir de diciembre de 2010.



2. ***Intereses devengados del reconocimiento efectuado por Resolución ST N° 104/2011:***

La fecha en que se dictó la resolución de la referencia, impidió a Ferrovías facturar los montos aprobados desde enero de 2011, la que fue efectivamente abonada el día 12 de junio de 2011.

Cabe aclarar que la citada resolución aprobaba mayores costos correspondientes al rubro personal.

3. ***Intereses por mora en el pago de distintas obligaciones:***

Se trata de resarcir los pagos efectuados fuera de término, según lo establecido en los Artículos N° 36 y N° 62 del Pliego de Condiciones Particulares. Se destaca que el Estado Nacional reconoció, en otras oportunidades, los intereses por mora en el pago de distintas obligaciones del Concedente correspondientes a periodos anteriores.

4. ***Tren liviano del este:***

Se solicita el reconocimiento de los pagos efectuados en concepto de Gastos de Inicio y Costos de operación de los servicios del Tren Liviano del Este.

Todo este grupo de obras puede verse en detalle en el **Anexo 5 b.**

Grupo c: Obras sin finalizar por falta de Redeterminación de precios y finalizadas pendientes de redeterminación

La falta de redeterminación de precios de las obras, ha llevado en algunos casos a la paralización de las obras que se encontraban en ejecución y en otros a su terminación por razones que fueron oportunamente presentadas al concedente (seguridad más montos de mayores costos pasibles de ser afrontados con el giro del negocio).

A este respecto, mantenemos el reclamo por el reconocimiento de la redeterminación de aquellos certificados de avance que fueron abonados a precios de origen, y el cierre de las obras que se encuentran paralizadas.

Todo este grupo de obras puede verse en detalle en el **Anexo 5 c.**

6. INVERSIONES DEL CONCESIONARIO

Sin perjuicio de las inversiones referidas en los apartados anteriores, Ferrovías efectuará por su cuenta y cargo las obras que se describen a continuación y que implican mejoras en el servicio y aumento de la oferta.

- ✚ Incorporación a la flota existente de 12 coches aptos para el servicio
- ✚ Incorporación de 4 locomotoras, reconstruyendo las mismas del parque existente que se encuentran fuera de uso del servicio
- ✚ Obras complementarias: a las actualmente definidas (ej. reparación del piso de los coches solicitadas por CNRT) o aquellas cuya necesidad pudiera manifestarse o surgir en el futuro, sin que a la fecha sean previsibles.

Para ayudar al financiamiento fluido de las obras a cargo del concesionario, se solicita al Concedente mantener actualizadas en tiempo y forma sus obligaciones (para evitar desvíos de fondos para cubrir, por ejemplos, pagos al personal) y el reconocimiento y efectivo pago de las deudas pendientes.

En tal sentido Ferrovías se compromete a destinar 50% de los pagos por deudas al incremento de la flota y 50% a inversiones complementarias.

Sin perjuicio de ello, Ferrovías aportará el capital necesario para afrontar la totalidad de los costos del aumento de disponibilidad de material rodante.

Anexo 1

Recuperación del Material Rodante

*Presentación de las 2 alternativas para discusión con la
Comisión de Renegociación*

Plan Propuesto para 24 meses

Locomotoras

Para la Programación de las intervenciones de locomotoras se tomaron las siguientes premisas:

- Locomotoras GM totales: 25 (23 asignadas a Ferrovías + 2 prestadas de la Línea Belgrano Sur).
- Cantidad de mantenimiento preventivo promedio del 2016 por día: (Numerales en Ferrovías y en Talleres de Terceros): 5
- Cantidad de accidentales promedio del 2016 por día: 3
- Locomotoras detenidas por habilitación vencida promedio del 2016 por día: 1
- Esto da un promedio de 16 locomotoras disponible por día.

A medida que se vayan realizando las reparaciones en los tiempos programados, este valor va a ir aumentando, logrando que el uso se distribuya en más máquina, generando que cada una recorra menos kilometraje.

Los kilometrajes para el 2016 de cada Horario serían los siguientes:

	Horario 13 C/Adicionales	Horario 13	Horario 14
Km/Loc. C/Recaudador	3.037.286	2.907.135	2.546.568

Tomando en cuenta los datos de kilometraje del **Horario 14** y la disponibilidad promedio de locomotoras, cada una recorrerá **13.263 km/mes en promedio**.

Con el cálculo del kilometraje promedio mensual que recorrerá cada locomotora, se realiza el plan de 24 meses (01/09/16 al 31/08/18). Previo a esto se fijaron las siguientes pautas:

- Cálculo teórico de la cantidades de Numerales en 24 meses:
 - o 1 Numeral correspondiente al atraso en mantenimiento del período Enero – Julio del 2016.
 - o 9 Numerales para completar el plan de mantenimiento presentado para el 2016 dentro del período Agosto – Diciembre 2016.
 - o 16 Numerales correspondientes al plan de mantenimiento estándar para el 2017.
 - o 9 Numerales correspondientes al proporcional de Enero a Agosto del 2018 del plan de mantenimiento estándar de ese año.
 - o **Total: 35 Numerales.**

- Cantidad de Intervenciones Numerales en simultaneo:
 - o Ferrovías, no más de 3.
 - o Talleres de Terceros, no más de 2.
- Tiempos promedios de las intervenciones:
 - o Ferrovías: N1 en 2 meses, N2-11 en 3 meses, N12 en 4 meses.
 - o Talleres de Terceros: N1 en 3 meses, N2-11 en 4 meses.

Con estas premisas las cantidades de intervenciones a realizar queda de la siguiente manera:

- 5 Numerales correspondientes al período Agosto – Diciembre 2016

<ul style="list-style-type: none"> o 721 N4 (Talleres de Terceros) o 711 N3 (Ferrovías) o 713 N3 (Talleres de Terceros) 	<ul style="list-style-type: none"> o 705 N12 (Ferrovías) o 708 N12 (Ferrovías) o Total: 3 en Ferrovías + 2 en Talleres de Terceros
--	--
- 16 Numerales correspondientes al 2017

<ul style="list-style-type: none"> o 703 N5 (Ferrovías) o 717 N2 (Ferrovías) o 709 N3 (Ferrovías) o 715 N4 (Talleres de Terceros) o 707 N1 (Ferrovías) o 712 N3 (Ferrovías) o 7763 N4 (Talleres de Terceros) o 704 N4 (Talleres de Terceros) o 716 N2 (Ferrovías) 	<ul style="list-style-type: none"> o EM02 N1 (Ferrovías) o 710 N3 (Ferrovías) o 706 N5 (Ferrovías) o 701 N2 (Ferrovías) o EM01 N5 (Ferrovías) o 720 N3 (Ferrovías) o 719 N4 (Talleres de Terceros) o Total: 12 en Ferrovías + 4 en Talleres de Terceros
--	--
- 14 Numerales correspondientes Enero – Agosto 2018

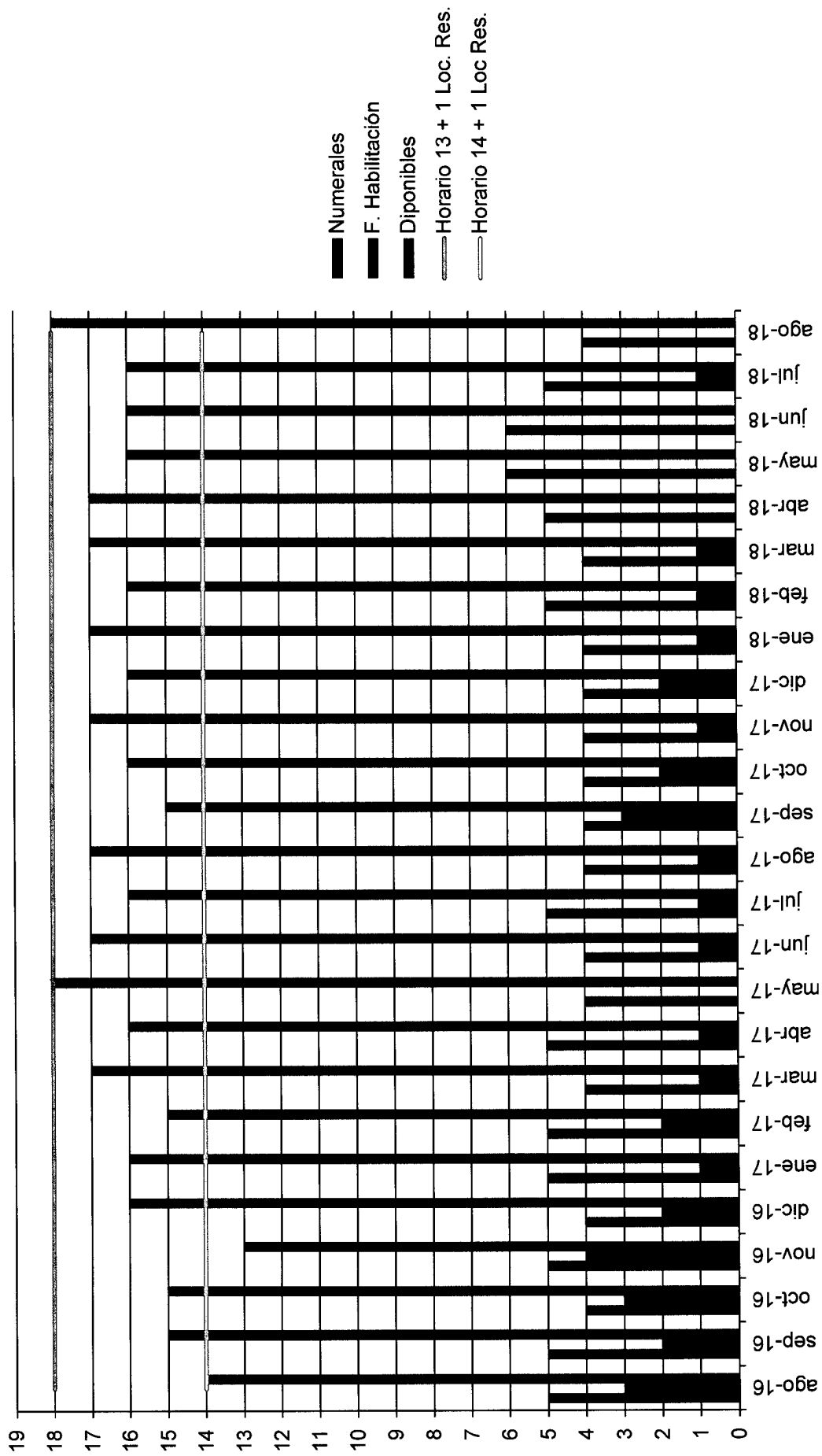
<ul style="list-style-type: none"> o 714 N4 (Talleres de Terceros) o 7754 N4 (Talleres de Terceros) o 702 N1 (Ferrovías) o 718 N3 (Ferrovías) o 721 N5 (Ferrovías) o 711 N4 (Talleres de Terceros) o 705 N1 (Ferrovías) 	<ul style="list-style-type: none"> o 713 N4 (Talleres de Terceros) o 708 N1 (Ferrovías) o 703 N6 (Ferrovías) o 717 N3 (Ferrovías) o 709 N3 (Ferrovías) o 707 N2 (Ferrovías) o 715 N3 (Ferrovías) o Total: 10 Ferrovías + 4 Talleres de Terceros
--	--
- **Total: 35 Numerales**

Conclusión de Locomotoras

Si se respetan los tiempos estimados, y no hay retrasos con los requerimientos de materiales, el plan de 24 meses concuerda con las intervenciones postergadas.

En el gráfico se puede observar como la disponibilidad de locomotoras proyectada cumpliría con las 14 locomotoras (13 para servicio y 1 de reserva) necesarias para el Horario 14, pero no cumpliría con el Horario 13 que necesita 18 locomotoras (17 para servicio y 1 de reserva).

Disponibilidad vs. Necesidad



Coches – Situación Actual

Para la Programación de las intervenciones de coches se tomaron las siguientes premisas:

- Coches aptos para el servicio totales: 129 (de los 139, incluyendo los 5 del LBS, se descuenta el recaudador, 4 larga distancia y 5 pisos altos).
- Cantidad de mantenimiento preventivo promedio del 2016 por día: (Reparaciones Generales en Ferrovías, Talleres de Terceros, y Reparaciones Parciales y ABC en Ferrovías): 21
- Cantidad de accidentales promedio del 2016 por día: 3
- Coches detenidos por habilitación vencida promedio del 2016 por día: 4
- Coches detenidos por Operativo Diario/Mantenimiento Literal: 6
- Esto da un promedio de 95 coches disponible por día.

Los kilometrajes para el 2016 de cada Horario serían los siguientes:

	Horario 13 C/Adicionales	Horario 13	Horario 14
Km/Coc.	16.767.240	16.302.138	14.234.328
C/Recaudador			

Tomando en cuenta los datos de kilometraje del **Horario 14** y la disponibilidad promedio de coches, cada uno recorrerá **12.486 km/mes en promedio**.

Con el cálculo del kilometraje promedio mensual que recorrerá cada coche, se realiza el plan de 24 meses (01/09/16 al 31/08/18). Previo a esto se fijaron las siguientes pautas:

- Cálculo teórico de la cantidades de Reparaciones Generales en 24 meses:
 - o 15 Reparaciones Generales correspondiente al atraso en mantenimiento del período Enero – Julio del 2016.
 - o 13 Reparaciones Generales para completar el plan de mantenimiento presentado para el 2016 dentro del período Agosto – Diciembre 2016.
 - o 36 Reparaciones Generales correspondientes al plan de mantenimiento estándar para el 2017.
 - o 24 Reparaciones Generales correspondientes al proporcional de Enero a Agosto del 2018 del plan de mantenimiento estándar para ese año.
 - o 5 Reparaciones Generales correspondientes al atraso en mantenimiento del Plan de Nivelación.
 - o **Total: 93 Reparaciones Generales.**

- Cantidad de Intervenciones Reparaciones Generales en simultaneo:
 - o Ferrovías: 2
 - o Talleres de Terceros: 9
 - o Talleres de Terceros: 5 (solo hasta terminar los vehículos que tiene actualmente, no repone)
- Tiempos promedios de las intervenciones:
 - o Ferrovías: RG en 4 meses.
 - o Talleres de Terceros: RG en 7 meses.

Con estas premisas, las cantidades de intervenciones a realizar queda de la siguiente manera:

- 10 Reparaciones Generales correspondientes al período Agosto – Diciembre 2016

<ul style="list-style-type: none"> o 4406 (Ferrovías) o 4427 (Talleres de Terceros) o 4417 (Talleres de Terceros) o 4411 (Ferrovías) o 4413 (Talleres de Terceros) o 4912 (Talleres de Terceros) 	<ul style="list-style-type: none"> o 4990 (Talleres de Terceros) o 4423 (Talleres de Terceros) o 4412 (Talleres de Terceros) o 4953 (Talleres de Terceros) o Total: 2 en Ferrovías + 8 en Talleres de Terceros.
--	---
- 22 Reparaciones Generales correspondientes al 2017

<ul style="list-style-type: none"> o 4414 (Ferrovías) o 4416 (Talleres de Terceros) o 4345 (Talleres de Terceros) o 4930 (Ferrovías) o 4348 (Talleres de Terceros) o 2243 (Talleres de Terceros) o 4354* (Talleres de Terceros) o 4997* (Talleres de Terceros) o 4409 (Ferrovías) o 4363* (Talleres de Terceros) o 4428 (Ferrovías) 	<ul style="list-style-type: none"> o 4917* (Talleres de Terceros) o 4350* (Talleres de Terceros) o 4947 (Talleres de Terceros) o 4914 (Talleres de Terceros) o 4370 (Ferrovías) o 4949 (Talleres de Terceros) o 4349 (Talleres de Terceros) o 4923 (Ferrovías) o 4985 (Talleres de Terceros) o 4341 (Talleres de Terceros)
--	--

- 4382 (Talleres de Terceros)
- **Total: 6 en Ferrovías + 16 en Talleres de Terceros.**
- * Coches asignados al Plan de Nivelación Res. 1603/2014.
- 14 Reparaciones Generales correspondientes Enero – Agosto 2018
 - 4422 (Ferrovías)
 - 4400 (Talleres de Terceros)
 - 4405 (Ferrovías)
 - 4374 (Talleres de Terceros)
 - 4986 (Talleres de Terceros)
 - 1868 (Talleres de Terceros)
 - 4384 (Talleres de Terceros)
 - 4935 (Talleres de Terceros)
 - 4369 (Ferrovías)
 - 4376 (Ferrovías)
 - 4359 (Talleres de Terceros)
 - 4983 (Talleres de Terceros)
 - 2241 (Talleres de Terceros)
 - 4396 (Talleres de Terceros)
 - **Total: 4 en Ferrovías + 10 en Talleres de Terceros.**
- **Total: 46 Reparaciones Generales**

Conclusión de Coches

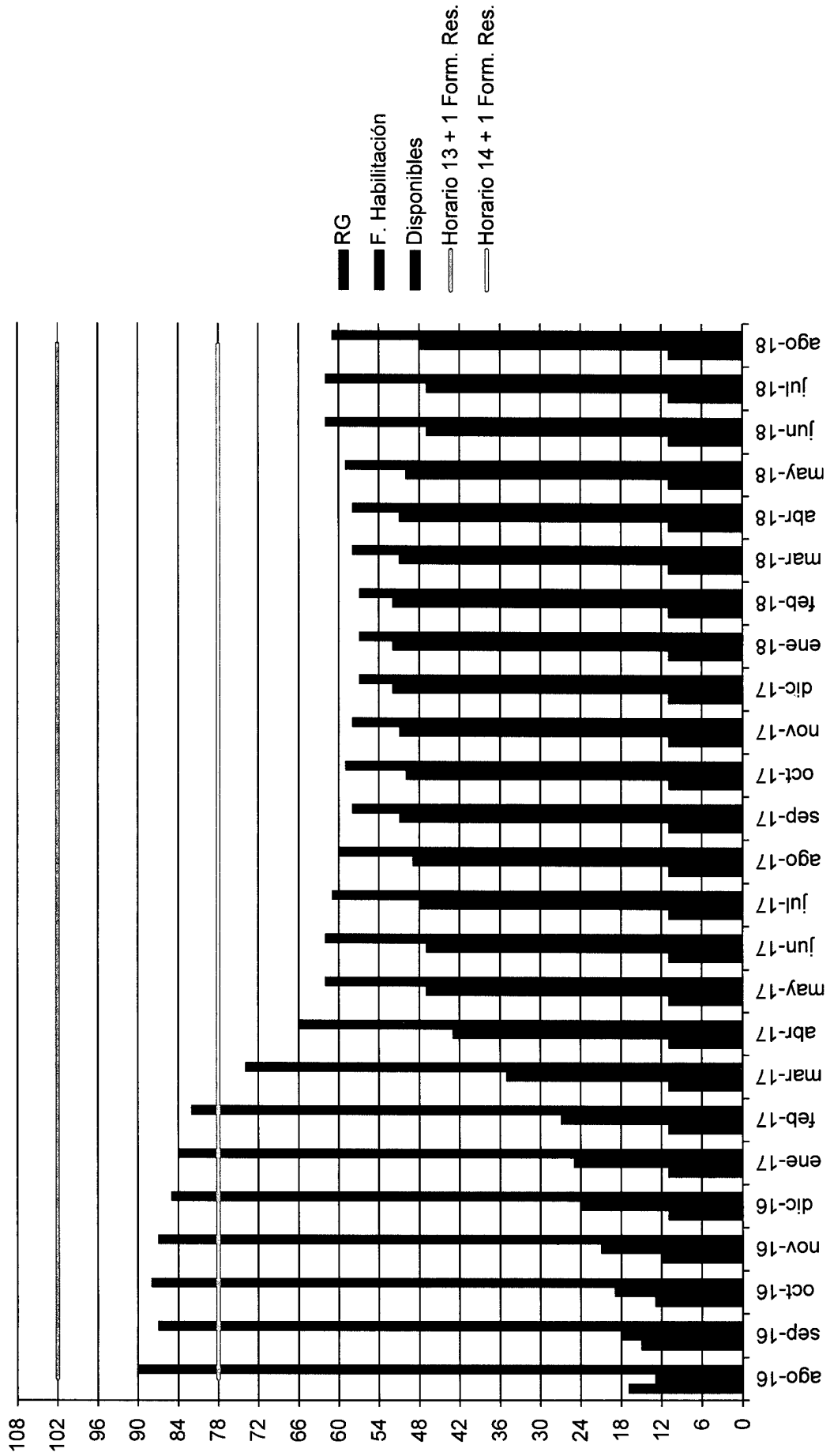
Si se toman los tiempos promedios actuales de reparaciones, la cantidad de reparaciones propuestas en el plan de 24 meses no alcanza para cubrir todas las intervenciones postergadas. De las 93 Reparaciones Generales necesarias, se podrán cubrir solo 46, quedando 47 a fuera.

Al igual que para locomotoras, para que esto se logre, es necesario que se cumpla con los tiempos estipulados de reparación y requerimiento de materiales.

A su vez, este atraso en las cantidades de Reparaciones Generales (38 RG: 14 en 2016, 14 en 2017 y 10 en Ene-Ago. 2018) genera que para el momento de retomar el Horario 13 (fecha supuesta: 01/09/2018) la cantidad de coches disponible no alcance para cumplir el horario (71 coches disponibles, 11 en Reparación General y 48 fuera de habilitación).

En el gráfico se puede observar como la disponibilidad de coches proyectada no cumpliría con los 78 coches (12 formaciones para servicio y 1 de reserva) necesarias para el Horario 14. Menos el cumplimiento del Horario 13 que necesita 102 coches (16 formaciones para servicio y 1 de reserva).

Disponibilidad vs. Necesidad



Coches – Situación Propuesta 1

Para la Programación de las intervenciones de coches se tomaron las siguientes premisas:

- Coches aptos para el servicio totales: 129 (de los 139, incluyendo los 5 del LBS, se descuenta el recaudador, 4 larga distancia y 5 pisos altos).
- Cantidad de mantenimiento preventivo promedio del 2016 por día: (Reparaciones Generales en Ferrovías, Talleres de Terceros, y Reparaciones Parciales y ABC en Ferrovías): 22
- Cantidad de accidentales promedio del 2016 por día: 3
- Coches detenidos por habilitación vencida promedio del 2016 por día: 0
- Coches detenidos por Operativo Diario/Mantenimiento Literal: 6
- Esto da un promedio de 98 coches disponible por día.

Los kilometrajes para el 2016 de cada Horario serían los siguientes:

	Horario 13 C/Adicionales	Horario 13	Horario 14
Km/Coc.	16.767.240	16.302.138	14.234.328
C/Recaudador			

Tomando en cuenta los datos de kilometraje del **Horario 14** y la disponibilidad promedio de coches, cada uno recorrerá **12.104 km/mes en promedio**.

Con el cálculo del kilometraje promedio mensual que recorrerá cada coche, se realiza el plan de 24 meses (01/09/16 al 31/08/18). Previo a esto se fijaron las siguientes pautas:

- Cálculo teórico de la cantidades de Reparaciones Generales en 24 meses:
 - o 15 Reparaciones Generales correspondiente al atraso en mantenimiento del período Enero – Julio del 2016.
 - o 13 Reparaciones Generales para completar el plan de mantenimiento presentado para el 2016 dentro del período Agosto – Diciembre 2016.
 - o 36 Reparaciones Generales correspondientes al plan de mantenimiento estándar para el 2017.
 - o 24 Reparaciones Generales correspondientes al proporcional de Enero a Agosto del 2018 del plan de mantenimiento estándar para ese año.
 - o 5 Reparaciones Generales correspondientes al atraso en mantenimiento del Plan de Nivelación.
 - o **Total: 93 Reparaciones Generales.**

- Cantidad de Intervenciones Reparaciones Generales en simultaneo:
 - o Ferrovías: 2
 - o Talleres de Terceros: 18
 - o Talleres de Terceros: 5 (solo hasta terminar los vehículos que tiene actualmente, no repone)
- Tiempos promedios de las intervenciones:
 - o Ferrovías: RG en 4 meses.
 - o Talleres de Terceros: RG en 5 meses (Incluye el tiempo de traslado).

Con estas premisas las cantidades de intervenciones a realizar queda de la siguiente manera:

- 14 Reparaciones Generales correspondientes al período Agosto – Diciembre 2016

Coche	Reparador	Coche	Reparador	Coche	Reparador
4406	Ferrovías	4412	Talleres de Terceros	4417	Talleres de Terceros
4411	Ferrovías	4416	Talleres de Terceros	4912	Talleres de Terceros
4427	Talleres de Terceros	4345	Talleres de Terceros	4423	Talleres de Terceros
4413	Talleres de Terceros	4348	Talleres de Terceros	4953	Talleres de Terceros
4990	Talleres de Terceros	2243	Talleres de Terceros		
Total: 2 Ferrovías + 12 Talleres de Terceros					

- 50 Reparaciones Generales correspondientes al 2017

Coche	Reparador	Coche	Reparador	Coche	Reparador
4414	Ferrovías	1868	Talleres de Terceros	4956	Talleres de Terceros
4930	Ferrovías	4935	Talleres de Terceros	4377	Talleres de Terceros
4409	Ferrovías	4983	Talleres de Terceros	4424	Talleres de Terceros
4428	Ferrovías	2241	Talleres de Terceros	4919	Talleres de Terceros
4370	Ferrovías	4396	Talleres de Terceros	4947	Talleres de Terceros
4923	Ferrovías	4379	Talleres de Terceros	4914	Talleres de Terceros
4354*	Talleres de Terceros	4340	Talleres de Terceros	4382	Talleres de Terceros
4997*	Talleres de Terceros	4410	Talleres de Terceros	4986	Talleres de Terceros
4363*	Talleres de Terceros	4946	Talleres de Terceros	4384	Talleres de Terceros
4917*	Talleres de Terceros	4399	Talleres de Terceros	4359	Talleres de Terceros
4949	Talleres de Terceros	4982	Talleres de Terceros	4910	Talleres de Terceros
4349	Talleres de Terceros	2254	Talleres de Terceros	4981	Talleres de Terceros
4985	Talleres de Terceros	4408	Talleres de Terceros	4994	Talleres de Terceros
4341	Talleres de Terceros	4362	Talleres de Terceros	4918	Talleres de Terceros
4400	Talleres de Terceros	4950	Talleres de Terceros	4916	Talleres de Terceros
4374	Talleres de Terceros	4418	Talleres de Terceros	4948	Talleres de Terceros
4350*	Talleres de Terceros	4926	Talleres de Terceros		
Total: 6 Ferrovías + 44 Talleres de Terceros					

- 29 Reparaciones Generales correspondientes Enero – Agosto 2018

Coche	Reparador	Coche	Reparador	Coche	Reparador
4422	Ferrovías	2201 LBS	Talleres de Terceros	4401	Talleres de Terceros
4405	Ferrovías	2259	Talleres de Terceros	4042 LBS	Talleres de Terceros
4369	Ferrovías	4931	Talleres de Terceros	4936	Talleres de Terceros
4376	Ferrovías	4394	Talleres de Terceros	4395	Talleres de Terceros
2245	Talleres de Terceros	4925	Talleres de Terceros	4366	Talleres de Terceros
2257	Talleres de Terceros	4393	Talleres de Terceros	4388	Talleres de Terceros
4344	Talleres de Terceros	4404	Talleres de Terceros	4381	Talleres de Terceros
4375	Talleres de Terceros	2262	Talleres de Terceros	4372	Talleres de Terceros
4357	Talleres de Terceros	4913	Talleres de Terceros	2235 LBS	Talleres de Terceros
4392	Talleres de Terceros	4944	Talleres de Terceros		
Total: 4 Ferrovías + 25 Talleres de Terceros					
LBS: Coches a préstamo de la Línea Belgrano Sur					

- **Total: 93 Reparaciones Generales**

Conclusión de Coches

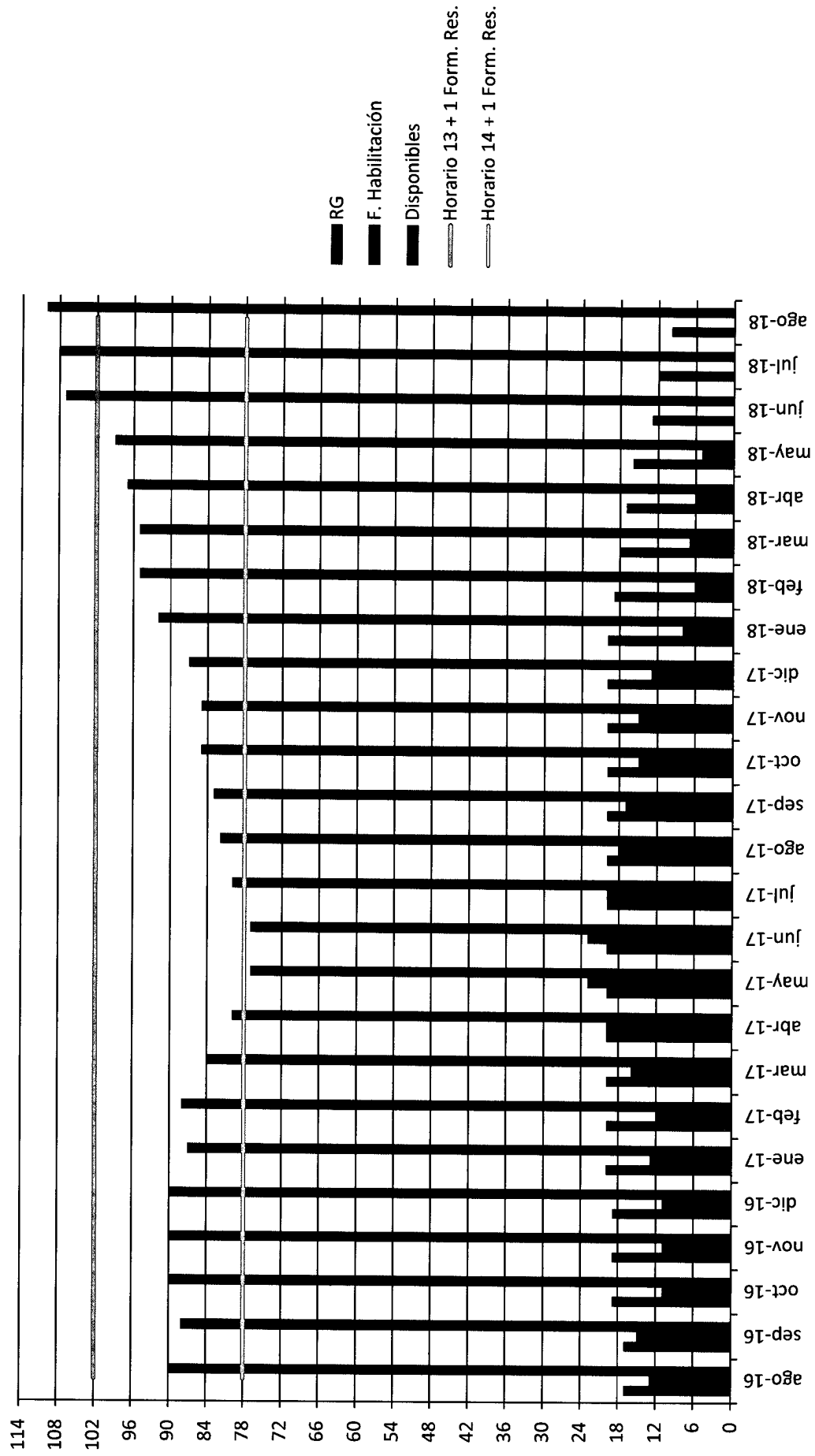
Tomando los nuevos tiempos promedios de reparaciones (5 meses en proveedores externos incluyendo el tiempo de traslado) y el agregado de un reparador más, la cantidad de reparaciones propuestas en el plan de 24 meses alcanza para cubrir todas las intervenciones postergadas. De las 93 Reparaciones Generales necesarias, se podrán cubrir todas.

Al igual que las propuestas anteriores, para que esto se logre, es necesario que se cumpla con los tiempos estipulados de reparación, traslado y requerimiento de materiales.

A su vez, la devolución de Reparaciones Generales genera que para el momento de retomar el Horario 13 (fecha supuesta: 01/09/2018), la cantidad de coches disponible, alcance para cumplir el horario (110 coches disponibles, 10 en Reparación General y 0 con Habilitación Vencida).

En el gráfico se puede observar como la disponibilidad de coches proyectada cumpliría con los 78 coches (12 formaciones para servicio y 1 de reserva) necesarias para el Horario 14 y, a partir de Junio del 2018, con los 107 coches (16 formaciones para servicio y 5 de reserva) del Horario 13.

Disponibilidad vs. Necesidad



Coches – Situación Propuesta 2

Para la Programación de las intervenciones de coches se tomaron las siguientes premisas:

- Coches aptos para el servicio totales: 129 (de los 139, incluyendo los 5 del LBS, se descuenta el recaudador, 4 larga distancia y 5 pisos altos).
- Cantidad de mantenimiento preventivo promedio del 2016 por día: (Reparaciones Generales en Ferrovías, Talleres de Terceros, y Reparaciones Parciales y ABC en Ferrovías): 22
- Cantidad de accidentales promedio del 2016 por día: 3
- Coches detenidos por habilitación vencida promedio del 2016 por día: 0
- Coches detenidos por Operativo Diario/Mantenimiento Literal: 6
- Esto da un promedio de 98 coches disponible por día.

Los kilometrajes para el 2016 de cada Horario serían los siguientes:

	Horario 13 C/Adicionales	Horario 13	Horario 14
Km/Coc.	16.767.240	16.302.138	14.234.328
C/Recaudador			

Tomando en cuenta los datos de kilometraje del **Horario 14** y la disponibilidad promedio de coches, cada uno recorrerá **12.104 km/mes en promedio**.

Con el cálculo del kilometraje promedio mensual que recorrerá cada coche, se realiza el plan de 24 meses (01/09/16 al 31/08/18). Previo a esto se fijaron las siguientes pautas:

- Cálculo teórico de la cantidades de Reparaciones Generales en 24 meses:
 - o 15 Reparaciones Generales correspondiente al atraso en mantenimiento del período Enero – Julio del 2016.
 - o 13 Reparaciones Generales para completar el plan de mantenimiento presentado para el 2016 dentro del período Agosto – Diciembre 2016.
 - o 36 Reparaciones Generales correspondientes al plan de mantenimiento estándar para el 2017.
 - o 24 Reparaciones Generales correspondientes al proporcional de Enero a Agosto del 2018 del plan de mantenimiento estándar para ese año.
 - o 5 Reparaciones Generales correspondientes al atraso en mantenimiento del Plan de Nivelación.
 - o **Total: 93 Reparaciones Generales.**
- Cantidad de Intervenciones Reparaciones Generales en simultaneo:

- o Ferrovías: 2
- o Talleres de Terceros: 18
- o Talleres de Terceros: 5 (solo hasta terminar los vehículos que tiene actualmente, no repone)
- Tiempos promedios de las intervenciones:
 - o Ferrovías: RG en 4 meses.
 - o Talleres de Terceros: RG en 5 meses (Incluye el tiempo de traslado).

Con estas premisas las cantidades de intervenciones a realizar queda de la siguiente manera:

- 14 Reparaciones Generales correspondientes al período Agosto – Diciembre 2016

Coche	Reparador	Coche	Reparador	Coche	Reparador
4406	Ferrovías	4412	Talleres de Terceros	4417	Talleres de Terceros
4411	Ferrovías	4416	Talleres de Terceros	4912	Talleres de Terceros
4427	Talleres de Terceros	4345	Talleres de Terceros	4423	Talleres de Terceros
4413	Talleres de Terceros	4348	Talleres de Terceros	4953	Talleres de Terceros
4990	Talleres de Terceros	2243	Talleres de Terceros		
Total: 2 Ferrovías + 12 Talleres de Terceros					

- 50 Reparaciones Generales correspondientes al 2017

Coche	Reparador	Coche	Reparador	Coche	Reparador
4414	Ferrovías	1868	Talleres de Terceros	4956	Talleres de Terceros
4930	Ferrovías	4935	Talleres de Terceros	4377	Talleres de Terceros
4409	Ferrovías	4983	Talleres de Terceros	4424	Talleres de Terceros
4428	Ferrovías	2241	Talleres de Terceros	4919	Talleres de Terceros
4370	Ferrovías	4396	Talleres de Terceros	4947	Talleres de Terceros
4923	Ferrovías	4379	Talleres de Terceros	4914	Talleres de Terceros
4354*	Talleres de Terceros	4340	Talleres de Terceros	4382	Talleres de Terceros
4997*	Talleres de Terceros	4410	Talleres de Terceros	4986	Talleres de Terceros
4363*	Talleres de Terceros	4946	Talleres de Terceros	4384	Talleres de Terceros
4917*	Talleres de Terceros	4399	Talleres de Terceros	4359	Talleres de Terceros
4949	Talleres de Terceros	4982	Talleres de Terceros	4910	Talleres de Terceros
4349	Talleres de Terceros	2254	Talleres de Terceros	4981	Talleres de Terceros
4985	Talleres de Terceros	4408	Talleres de Terceros	4994	Talleres de Terceros
4341	Talleres de Terceros	4362	Talleres de Terceros	4918	Talleres de Terceros
4400	Talleres de Terceros	4950	Talleres de Terceros	4916	Talleres de Terceros
4374	Talleres de Terceros	4418	Talleres de Terceros	4948	Talleres de Terceros
4350*	Talleres de Terceros	4926	Talleres de Terceros		
Total: 6 Ferrovías + 44 Talleres de Terceros					

- 24 Reparaciones Generales correspondientes Enero – Agosto 2018

Coche	Reparador	Coche	Reparador	Coche	Reparador
4422	Ferrovías	4375	Talleres de Terceros	4931	Talleres de Terceros
4405	Ferrovías	4388	Talleres de Terceros	4394	Talleres de Terceros
4369	Ferrovías	4357	Talleres de Terceros	2235 LBS	Talleres de Terceros
4376	Ferrovías	4392	Talleres de Terceros	4925	Talleres de Terceros
2245	Talleres de Terceros	4381	Talleres de Terceros	4393	Talleres de Terceros
2257	Talleres de Terceros	2201 LBS	Talleres de Terceros	4404	Talleres de Terceros
4366	Talleres de Terceros	4372	Talleres de Terceros	2262	Talleres de Terceros
4344	Talleres de Terceros	2259	Talleres de Terceros	4913	Talleres de Terceros
Total: 4 Ferrovías + 20 Talleres de Terceros					
LBS: Coches a préstamo de la Línea Belgrano Sur					

- **Total: 88 Reparaciones Generales**

Conclusión de Coches

Tomando los nuevos tiempos promedios de reparaciones (5 meses en proveedores externos incluyendo el tiempo de traslado) y el agregado de un reparador más, la cantidad de reparaciones propuestas en el plan de 24 meses no alcanza para cubrir todas las intervenciones postergadas. De las 93 Reparaciones Generales necesarias, se podrán cubrir 88, quedando a fuera 5.

La diferencia con la anterior propuesta, está en que ésta, se planteo de manera de hacer la menor cantidad de Reparaciones Generales con el fin de llegar, a Agosto del 2018, con todos los coches habilitados y una cantidad de coches disponibles que alcance para cumplir el Horario 13.

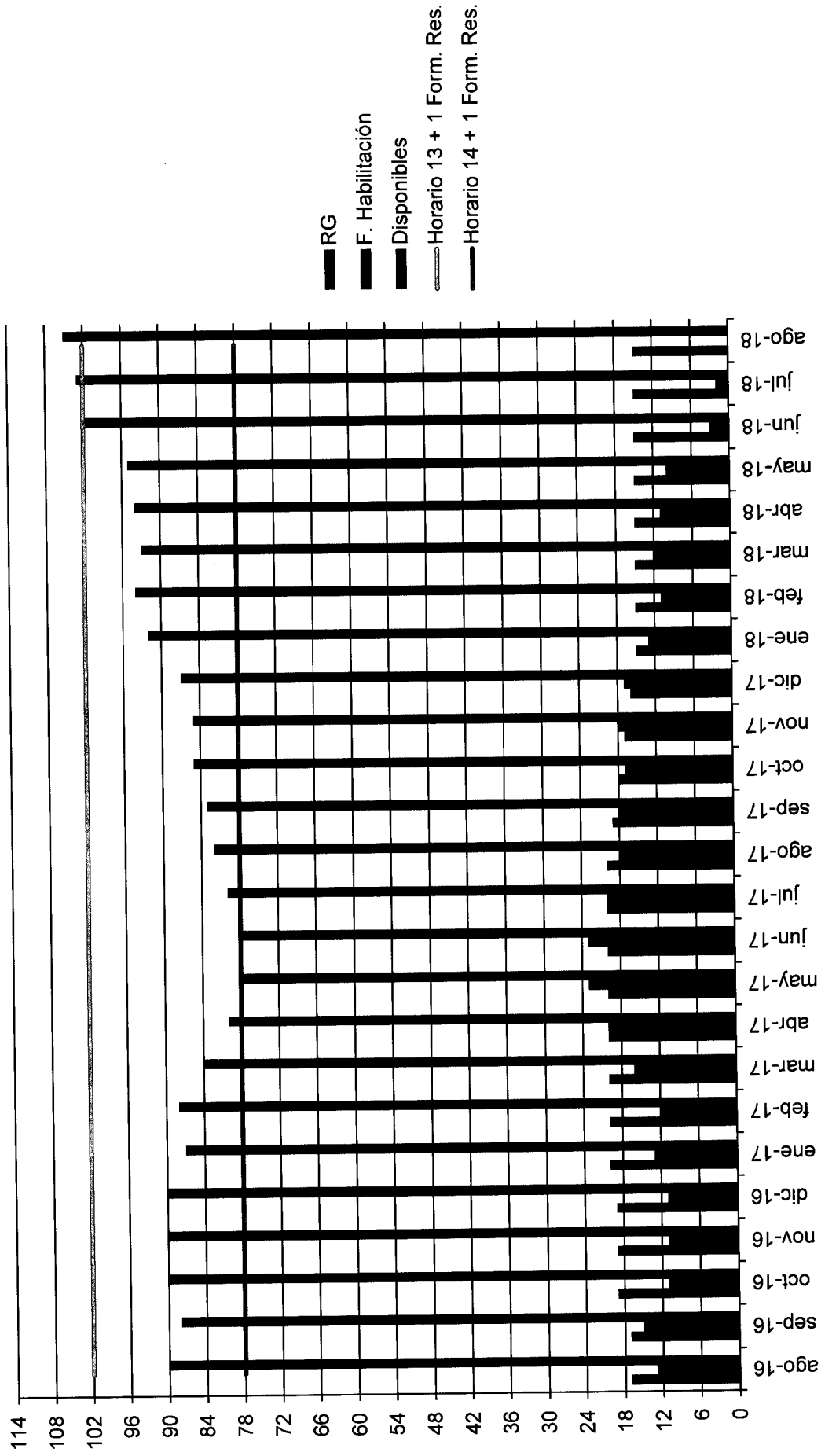
Lo que también permite esta propuesta es que en períodos intermedios, dentro del plan de 24 meses, se podrá ir incorporando formaciones para que brinden mejoras en el servicio.

Al igual que las propuestas anteriores, para que esto se logre, es necesario que se cumpla con los tiempos estipulados de reparación, traslado y requerimiento de materiales.

A su vez, la devolución de Reparaciones Generales genera que para el momento de retomar el Horario 13 (fecha supuesta: 01/09/2018), la cantidad de coches disponible, alcance para cumplir el horario (105 coches disponibles, 15 en Reparación General y 0 con Habilitación Vencida).

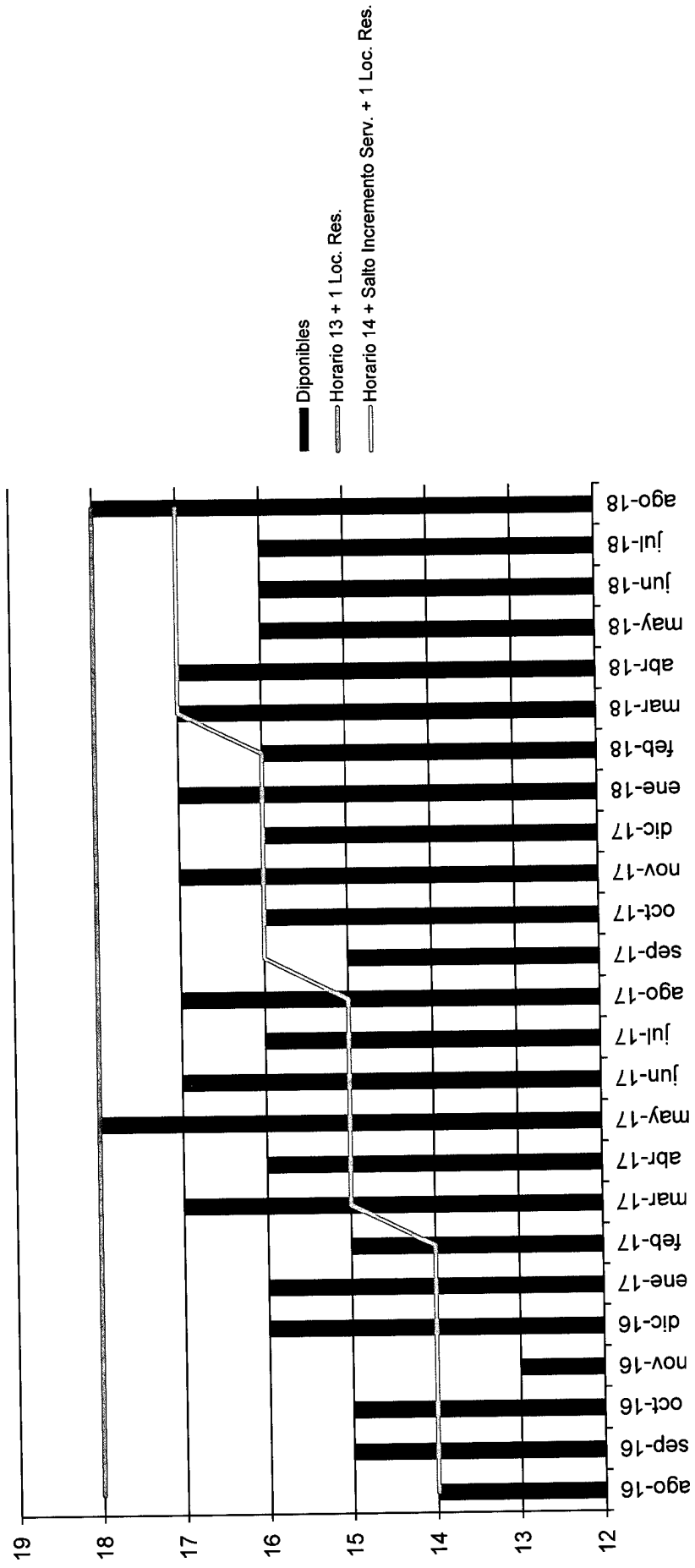
Como punto favorable, esta propuesta logra que en Junio del 2018, haya una cantidad razonable de coches (102 coches = 17 formaciones) como para poder volver al Horario 13.

Disponibilidad vs. Necesidad

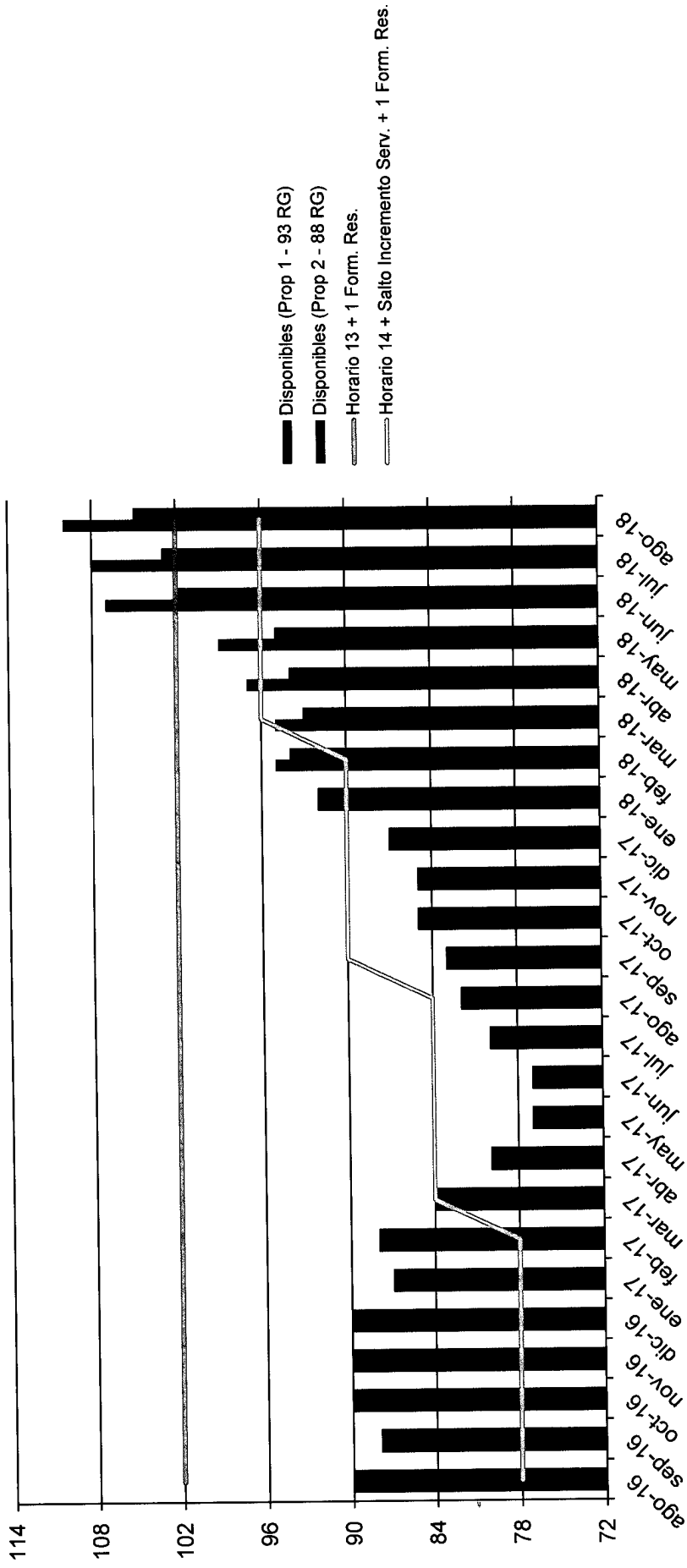


Conclusión General

Locomotoras



Coches



Observando los gráficos de la propuesta de locomotoras y la propuesta 2 de coches, se ve que para poder implementar nuevos horarios, es necesario ver que la disponibilidad de los dos tipos de vehículos sea suficiente.

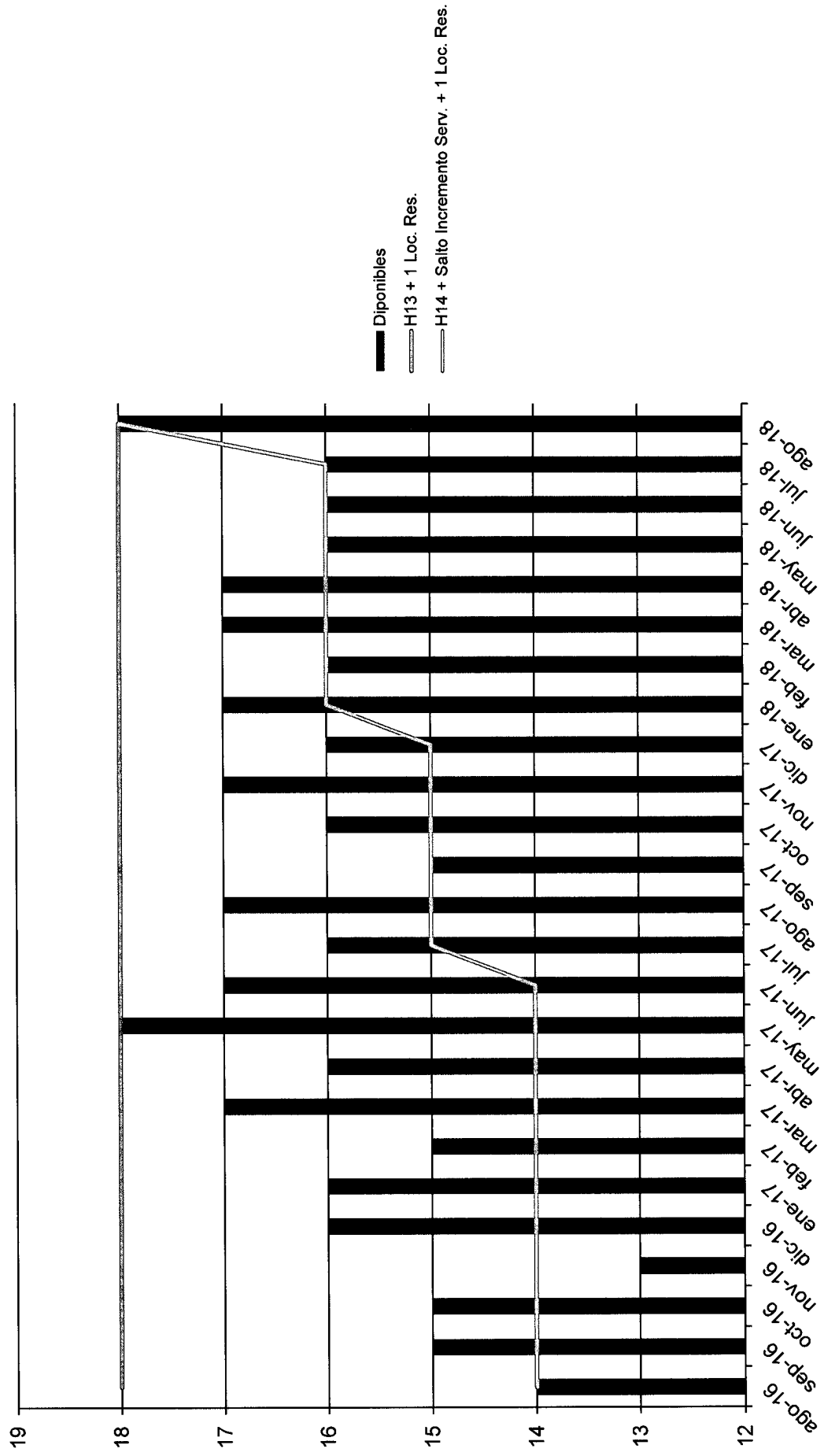
Un aumento gradual de trenes en servicio, sería el siguiente

- En julio de 2017, se podría implementar un horario con 13 formaciones de coches + 0 formación de reserva; 14 loc. + 1 reserva.
- En enero 2018, se podría implementar un horario con 14 formaciones + 1 reserva; 15 loc.+ 1 reserva.
- En Agosto 2018 se podría pasar al horario de 16 formaciones + 1 reserva; 17 loc. + 1 reserva.

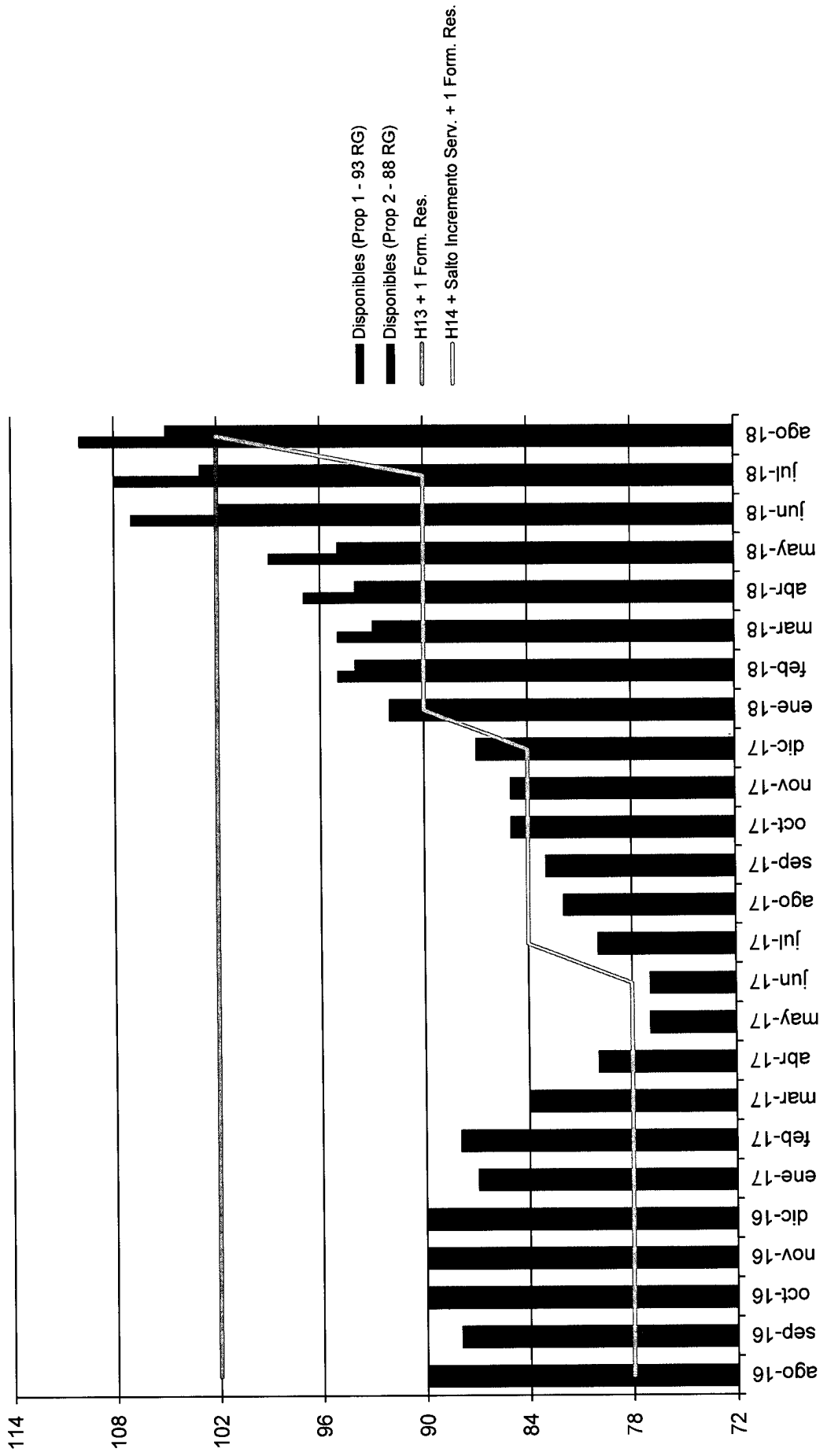
La ventaja de realizar la menor cantidad de RG, compatibles con alcanzar resultados visibles en el servicio en un tiempo razonable, es que esto NO desordena los ciclos de mantenimiento en forma tan severa, una vez terminado el periodo de emergencia planteado. Además no exige tanto la capacidad productiva de las plantas externas.

Para visualizar las diferentes problemáticas, en cuanto a disponibilidad de material rodante, los gráficos quedarían de la siguiente manera:

Locomotoras



Coches



Detalle de Horarios Posibles

Nombre	Locomotoras	Formaciones	Coches
Horario 13	17+1	16+1	96+6
Horario 14	13+1	12+1	72+6
Horario 15	14+1	13+1	78+6
Horario 16	15+1	14+1	84+6
Horario 17	17+1	16+1	96+6

Anexo 2

Plan de Obras

*Presentación de los distintos grupos de obras para discusión con
la Comisión de Renegociación*

Anexo 2 a					
OBRA		RUBRO	UNIDAD	CANT.	PLAZO (Meses)
1	Actualización del PLC del Torno Bajo Piso (incluye motores). Utilizable con Trenes Eléctricos.	M. RODAN.	GI	1	8
2	Renovación de vías entre el kilómetro 29,000 y el 34,000. Incluye 10 ADV.	VÍA	Kmlv	10	15
3	Km de Mecanizado entre el kilómetro 8,000 y el 14,000 y entre el 21,000 y 23,000. Incluye 300 ton/km de balasto.	VÍA	Kmlv	16	5
4	Sistema de Detección de Cajas de Punta de Eje Calientes. Utilizable con Trenes Eléctricos.	M. RODAN.	GI	1	15
5	Adquisición de Órganos de Parque para el Material Rodante Actual Según Detalle.	M. RODAN.	GI	1	15
6	Adecuación del Material Rodante por Obra de Elevación de Andenes.	M. RODAN.	GI	1	6
	Órganos de Parque (Cantidad y Designación):				

24 Motores de Tracción D29

6 Cigüeñales

60 Conjuntos de Fuerza

4 Generadores Principales D25 P

4 Generadores Auxiliares A-7159/A5 10Kw

2 Blocks Motor 645E

2 Compresores de Aire Garner Denver WBO

2 Cajas Incrementadoras Columna de Refrigeración

2 Gobernadores Woodward PGR 16 polos

96 Ruedas de Locomotoras

350 Ruedas de Coches

40 Ejes de Locomotoras

48 Ejes de Coches

Anexo 2 b					
	OBRA	RUBRO	UNIDAD	CANT.	PLAZO (Meses)
1	Modernización y readecuación de infraestructura en predio Boulogne: reposición de agua al predio.	CIVIL	GI	1	18
2	Renovación de vías entre el kilómetro 7,000 y el 12,000. Incluye terraplén y nuevo trazado de prog. 9,4. Incluye 4 ADVs.	VÍA	Kmlv	10	15
3	Monitoreo de Pasos a Nivel.	SEÑALAM.	PAN	41	14
4	Mejoramiento de vía entre el km 23,0 y el 27,0 (VA y VD) + VA => de 12,5 al 12,8 y de km 17,300 al 17,700 + VD => de km 2,9 al 3,0 y de km 12,6 al 12,75.	VÍA	Kmlv	9	9
5	Seguridad de predio Boulogne otorgado a Ferrovías (Cerramientos y Videocámaras en futura zona de transformadores de la electrificación).	CIVIL	GI	1	12
6	Centro de Recepción Previa Conductores, Ampliación vestuarios de Conductores y Guardas y Ampliación de Sala de Auxiliares en Boulogne.	CIVIL	GI	1	12
7	Protección del Talud de Aristóbulo del Valle.	CIVIL	GI	1	16
8	Modernización y readecuación de infraestructura en predio Boulogne: instalación y detección contra incendios en sector infraestructura.	CIVIL	GI	1	12
9	Taller Material Rodante Boulogne - Etapa I.	CIVIL	GI	1	12
10	Mejoras en Actual Taller de mantenimiento de las Actuales Formaciones en Boulogne: Taller Alerce.	CIVIL	GI	1	12
11	Provisión de las máquinas de barrera GRS.	SEÑALAM.	Máq	30	9
12	Renovación de vías entre el kilómetro 0,000 y al 3,900 y entre el kilómetro 12,000 y el 23,000. Incluye 42 ADVs.	VÍA	Kmlv	30	24
13	Mejoramiento de vía entre Grand Bourg y Villa Rosa.	VÍA	Kmlv	30	18
14	Compra de 172 Relevadores.	SEÑALAM.	Un	172	12

Anexo 2 b					
OBRA	RUBRO	UNIDAD	CANT.	PLAZO (Meses)	
15	Actualización de los PLC de Boulogne.	SEÑALAM.	Gl	1	12
16	Instalación de estabilizadores de tensión para los pilares de señalamiento.	SEÑALAM.	Gl	1	12
17	Instalación de protección atmosféricas de las estaciones y predio Boulogne.	CIVIL	Gl	1	18
18	Cerramiento Perimetral de la Traza	CIVIL	Km	A definir	
19	Construcción de 2 Vías para Estacionamiento en Boulogne Lado Ascendente.	VÍA	Gl	1	8
20	Renovación de Obras de Arte (Puentes y Alcantarillas de 2 a 75 mts de luz).	CIVIL	Un	32	18
21	Ampliación de edificio Transporte de Boulogne (incluyendo PCZ y sala CCTV).	CIVIL	Gl	1	6
22	Boulogne: Realización camino de entrada desde el Puesto 1 a las Bases de Infraestructura.	CIVIL	Gl	1	6
23	Ampliación de edificio RR.HH. de Boulogne.	CIVIL	Gl	1	6
24	Instalación de cámaras CCTV (Alta Definición) en predio Boulogne.	CIVIL	Gl	1	6
25	Construcción de depósito de inflamable en Almacenes de Material Rodante/Infraestructura.	CIVIL	Gl	1	6
26	Pavimentación de Caminos de Almacenes y Depósitos.	CIVIL	Gl	1	6
27	Tinglado para Depósitos y Almacenes.	CIVIL	Gl	1	12
28	Construcción de Nuevo Edificio de Comisaría en Retiro.	CIVIL	Gl	1	12

Anexo 2 c				
	OBRA	UNIDAD	CANT.	PLAZO (Meses)
1	Renovación Integral de Vía sencilla entre Villa Rosa y Carlos Lemeé (incluye parrilla de vías en Lemeé).	Kmlv	16	24
2	Instalación de Sistema de Señalamiento y Comunicaciones en Vía sencilla entre Villa Rosa y Carlos Lemeé.	Gl	1	24
3	Construcción de Estaciones Parque Industrial Pilar y Carlos Lemeé.	Estaciones	2	24
4	Cerramiento Lineal de la Traza con New Jersey con Reja Superior entre Villa Rosa y Carlos Lemeé.	Km	29	36

Anexo 2 d

Anexo 2 d					
	OBRA	RUBRO	UNIDAD	CANT.	PLAZO (Meses)
1	Reconstrucción de Locomotoras (Cedidas por BCyL).	M. RODAN.	LOCOM.	4	24
2	Reconstrucción de 12 Coches y Modificación para Línea Local	M. RODAN.	COCHES	12	24
3	Estación Retiro: Renovación de vía 3º (vía de agua) y su prolongación. Incluye 1 ADV. Incorporar el señalamiento a la lógica de la Estación.	VÍA	Kmlv	2	12

OBRA		RUBRO
1	Remodelación integral de Estaciones con Elevación de Andenes y Provisión e Instalación de Molinetes: Proyecto ADIFSE.	CIVIL
2	Reparación del cocherón de Retiro: Incluido en el Proyecto de Remodelación de Estaciones con Elevación de Andenes de ADIF.	CIVIL
3	Construcción de 4ª vía estación Grand Bourg. Incluyendo 4 ADVs, 500 mts de vía, Señalamiento y 1 PAN: Incluido en el Proyecto de Elevación de Andenes de ADIF.	VÍA
4	Construcción de vía 3ª en estación Aristóbulo del Valle. Incluye 8 ADVs, 800 mts de vía, Señalamiento y reconstrucción de andén. Incluye construcción de nuevo andén isla: Incluido en el Proyecto de Remodelación de Estaciones con Elevación de Andenes de ADIF.	VÍA
5	Instalación de sistema de CCTV en todas las estaciones con monitoreo desde el centro de CCTV del PCZ de Boulogne. Incluido en el Proyecto de Remodelación de Estaciones con Elevación de Andenes de ADIF.	CIVIL
6	Sistema de restricción automática por exceso de velocidad: Proyecto SOFSE.	SEÑALAM.
7	Sistema Comunicaciones Tren – Tierra. Implementación el sistema de truncking (TETRA), para comunicaciones operativas: Proyecto SOFSE.	SEÑALAM.

ELECTRIFICACIÓN DE LA LÍNEA BELGRANO NORTE

1 - OBRAS DE ELECTRIFICACIÓN

1.1	Ingeniería
1.2	Construcción de Subestación, Puestos de Seccionamiento y Puestos de Autotransformadores
1.3	Tendido de Catenaria (monofásica de 25 kV AC) entre Retiro y Villa Rosa. Incluye 11 km de Vías Secundarias.

2 - ADQUISICIÓN DE NUEVOS TRENES

2.1	Adquisición de Trenes Eléctricos
-----	----------------------------------

3 - OBRAS DE SEÑALAMIENTO

3.1	Instalación de un Nuevo Sistema de Señalamiento ATC (Automatic Train Control) con ATP (Automatic Train Protection) entre Retiro y Villa Rosa
3.2	Instalación de Nuevos Sistemas de Comunicaciones que Permiten con el Monitoreo Permanente de los Trenes (Audio, Datos, etc.) entre Retiro y V. R.

ELECTRIFICACIÓN DE LA LÍNEA BELGRANO NORTE

4 - OBRAS DE VÍA

- | | |
|-----|--|
| 4.1 | Renovación de Vía entre Retiro y Villa Rosa. Incluye 11 km de Vías Secundarias. |
| 4.2 | Renovación de Aparatos de Vía y máquinas de cambio |
| 4.3 | Renovación de Pasos a Nivel Vehiculares |
| 4.4 | Renovación de Pasos Bajo Nivel Vehiculares |
| 4.5 | Renovación de Pasos Peatonales a Nivel |
| 4.6 | Construcción de Pasarelas Peatonales |
| 4.7 | Construcción de Vías para Estacionamiento de Coches Eléctricos en Boulogne lado Ascendente |

5 - OBRAS CIVILES

- | | |
|-----|---|
| 5.1 | Taller Nuevo en Boulogne para Trenes Eléctricos |
| 5.2 | Cerramiento Lineal de la Traza con New Jersey con Reja Superior |

6 - EQUIPOS

- | | |
|-----|--|
| 6.1 | Dresina para montaje de catenaria y posterior mantenimiento |
| 6.2 | Equipos y maquinaria pesada y liviana para taller y mantenimiento de vía |

Anexo 3

Recursos Humanos

*Presentación del Personal pendiente de reconocimiento y de
incorporación para discusión con la Comisión de Renegociación*

Personal pendiente de reconocimiento y de incorporación

En relación al tema del presente anexo, resulta necesario destacar dos cuestiones particulares:

1. Personal que ya se encuentra incorporado en la nómina de Ferrovías.

Esto corresponde a personal que viene prestando servicios en la Línea Belgrano Norte y cuyo costo asociado continúa pendiente de aprobación. Esto corresponde a un total de 48 agentes que en su totalidad responde a dos cuestiones particulares.

La primera de ellas corresponde a 6 Inspectores de Tráfico (gremio APDFA) que fueron incorporados en el mes de diciembre de 2015. Su incorporación fue motivada por la solicitud realizada por la CNRT. Se destaca que el lugar físico de trabajo de dichos agentes es el cabín de la estación Retiro de la Línea Mitre, donde se lleva a cabo el control de tráfico ferroviario de todas las líneas de transporte ferroviario del área metropolitana.

La solicitud de incorporación de dicho personal fue realizada mediante nota N/Ref.: Nº 13438/15 (V.2) de fecha 18 de diciembre de 2015. Posteriormente, mediante nota N/Ref.: Nº13882/16 (V.2) de fecha 26 de mayo de 2016 se elevó una redeterminación de la Cuenta de Explotación, donde fue incluida una certificación contable al mes de abril dando cuenta de la dotación total de Ferrovías SAC. Mediante la Resolución de la Secretaría de Gestión del Transporte Nº 13/16 fue aprobada dicha tramitación de manera parcial, restando aprobar los 48 agentes antes mencionados (donde se incluyen los 6 agentes inspectores de tráfico).

Los 42 trabajadores restantes, cuyo costo continúa pendiente de aprobación, corresponde a los trabajadores que hasta el día 18 de mayo de 2016 prestaban servicio en los Servicios Especiales de la Línea Belgrano Norte, cuyo costo hasta dicha fecha fue solventado por la Sociedad Operadora Ferroviaria del Estado. Tal como hemos explicado en nuestra nota N/Ref.: Nº 13882/16 (V.2) mencionada anteriormente, dicho personal continúa cumpliendo funciones en el servicio básico de la Línea Belgrano Norte.

2. Nuevo personal a incorporar

Se destaca que mediante nota N/Ref.: Nº 13438/15 (V.2) del 18 de diciembre de 2015 se ha solicitado la incorporación de un total de 136 agentes ¹. El resto de las incorporaciones correspondía al gremio La Fraternidad (personal de conducción).

En esta oportunidad, se somete a consideración la incorporación de 121 agentes, con el detalle que se describe a continuación:

¹ De los cuales 45 correspondían al gremio Unión Ferroviaria y su incorporación se solicitaba como temporaria para el período estival.

2.1 Personal de conducción: Total a incorporar 106 agentes

Se han modificado las cantidades respecto de la solitud que se encuentra en trámite de aprobación ya que se han considerado distintas cuestiones para determinar la necesidad de incorporar personal de conducción.

Cabe destacar que de acuerdo a lo establecido en el CCT N°1484/15 "E" suscripto en el mes de agosto de 2015 entre Ferrovías SAC y el gremio La Fraternidad, de manera unificada con la SOFSE para todas las líneas ferroviarias del Área Metropolitana, la carrera de conducción es la siguiente:

- Ingresará en relación de dependencia bajo la categoría de ASPIRANTE A AYUDANTE DE CONDUCTOR, realizará su instrucción en un curso de 56 días hábiles y luego de que rinda de conformidad los exámenes requeridos por la CNRT, pasará automáticamente a desempeñarse como *Ayudante de Conductor*.
- Una vez que es promovido a AYUDANTE DE CONDUCTOR deberá realizar un curso de conducción; para tener acceso al mismo debe permanecer en la categoría de *Ayudante de Conductor* por al menos dos años. El curso de conducción tiene una duración de 9 meses, que surge de la Resolución CNRT N° 659 del 25/09/97 que avala la Resolución N° 189/82 del Reglamento de Capacitación del Personal de Conducción.
- Una vez realizado y aprobado el curso de conducción será promovido a AYUDANTE DE CONDUCTOR HABILITADO, que es el trabajador comprendido en la categoría *Ayudante de Conductor* que se encuentra habilitado por la Autoridad de aplicación para conducir y que reúne las condiciones psicofísicas requeridas para los *Conductores*.

El *Ayudante de Conductor Habilitado* será ascendido a CONDUCTOR, a medida que se genere una vacante, ya sea por baja del empleado o por nuevos servicios.

La totalidad de los agentes a incorporar se justifican de la siguiente manera:

2.1.1 Centro de recepción previa de los conductores (CRPC)

La Resolución N° 328/2012 del Ministerio del Interior y Transporte estableció que los Concesionarios y Operadores de trenes del área metropolitana de Buenos Aires deberán disponer de un Centro de Recepción Previa de los Conductores que permita, en forma anticipada, realizar las comprobaciones e indicaciones a la rutina que deberán llevar adelante los conductores en la administración del sistema.

Dadas las características de la Línea Belgrano Norte respecto de su extensión y, que en función de lo establecido en el Convenio Colectivo, los conductores deben comenzar y finalizar su jornada de trabajo en el mismo lugar (toman servicio en la estación Boulogne Sur Mer), este Concesionario venía realizando dicho control antes de tomar el servicio con el tiempo mínimo

con el objeto de que la jornada efectiva de trabajo del personal de conducción sea cercana a las 6 horas establecidas en el CCT.

El día 27 de agosto de 2015, se firmó un Acta en el ámbito de la Comisión Permanente de Reclamos del gremio La Fraternidad, donde la Representación Sindical manifiesta que el tiempo entre la toma del servicio y la salida del tren resulta insuficiente, manifestando además la existencia de un malestar entre sus representados dado que en las restantes líneas ferroviarias del AMBA el control se estaría realizando 30 minutos antes de la salida del tren, por lo que dicen sentirse discriminados.

Por el motivo expuesto en el Acta solicitan a la Representación Empresaria, y con el fin de mantener las buenas relaciones y evitar conflictos en el corto plazo, se procedió a realizar la diagramación de trenes tomando en cuenta los referidos 30 minutos.

Como consecuencia de la suscripción del Acta, resulta necesario incrementar la dotación en 27 agentes.

2.1.2 *Personal de conducción reubicado.*

Mediante la Resolución N° 404/2013 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte se aprobó el *Protocolo de Evaluación del Centro de Recepción de Personal a Controlar y de Evaluación Aleatoria de Personal Operativo*. En dicha Resolución se establecen los distintos indicadores a evaluar y cuáles son los parámetros normales para que el personal de conducción esté en condiciones de brindar servicio.

Como consecuencia de la mencionada Resolución N° 404/2013, al no establecerse qué es lo que se debe hacer con aquel personal que por distintas razones no puede volver a brindar servicio de conducción, el 6 de noviembre de 2014 se ha suscripto un acuerdo con el gremio La Fraternidad, homologada por Resolución N° 454 del 14 de abril de 2015 de la Secretaría de Trabajo, a fin de asignarle una tarea a los mismos.

Posteriormente en el CCT suscripto en el mes de agosto de 2015 fueron incorporadas las categorías de AUXILIAR DE CONDUCTOR Y AUXILIAR DE AYUDANTE DE CONDUCTOR en donde se debe incluir al personal de conducción que no hubiere reunido las condiciones exigidas para conducir unidades. Motivo por el cual resulta necesario incrementar la dotación en 17 agentes para reemplazar al personal No Apto para brindar servicios de conducción

2.1.3 *Personal en condiciones de jubilarse*

Mediante el Decreto PEN N° 4257/1968, en su Artículo 1° inciso c), se establece que “*el personal ferroviario que se desempeñe habitualmente como maquinista o equivalente, foguista o equivalente, cambista o capataz de cambista, o aspirante de conducción*” tendrán derecho a la jubilación ordinaria con 55 años de edad contando con 30 años de servicio.

Adicionalmente en el Artículo N° 52 del CCT N°1484/15 suscripto en el mes de agosto de 2015, se acordó una Gratificación Especial por Egreso, para aquellos trabajadores que cumplan con los requisitos jubilatorios de la actividad. Dicha gratificación es una suma de dinero de

naturaleza no remunerativa, equivalente al importe de 12 salarios básicos mensuales de la categoría CONDUCTOR.

Actualmente Ferrovías S.A.C. cuenta en su nómina con un total de 28 empleados que cumplen con los requisitos explicados anteriormente, y podrían retirarse entre el año 2017 y 2018, por lo que resulta necesario contar con personal de reemplazo. Por este motivo deberían incorporarse 28 agentes.

Se destaca que en esta oportunidad estamos considerando ese bienio dado que es el tiempo estimado que le lleva a un trabajador realizar la carrera de conducción descripta anteriormente.

2.1.4 *Liberados Gremiales*

En los Artículos 9º, 11º y 17º del CCT suscripto se establece la cantidad de personal de representación gremial que integrará las distintas comisiones. La totalidad de trabajadores realizan tareas de representación gremial, y por lo tanto no realizan tareas de conducción, asciende a 6 agentes. Y por ese motivo deberían incorporarse 6 agentes.

2.1.5 *Licencias por vacaciones en período estival*

En el artículo 15 del CCT suscripto de manera unificada se establece que el otorgamiento de la licencia anual por vacaciones cada un año y medio deberá realizarse entre el 15 de diciembre y el 15 de febrero. Para poder cumplir con lo establecido debe incorporarse un total de 28 agentes.

2.2 Resto de incorporaciones: Personal para el resto de los sectores 15 agentes

Se destaca que en el pedido de incorporaciones que se encuentra pendiente se había solicitado un total de 20 incorporaciones, entre las cuales se encontraban los 6 agentes controladores de tráfico que ya fueron ingresados a pedido de la CNRT y cuyo costo se encuentra pendiente de aprobación.

De esta manera, el pedido se ha incrementado en sólo 1 agente, el cual corresponde a un Ingeniero Junior para el área de Transporte.

Personal de APDFA

Concepto / Departamento	Cantidad	Categoría de Ingreso
Departamento de Material Rodante:		
Ingeniero Jr. Mecanico	2	Jefe Secc. 2da.
Departamento de Infraestructura:		
Jefe de via y obra	1	Jefe Div. 1ra.
Ing. Jr. Señ y Tel.	1	Jefe Secc. 2da.
Departamento de Transporte:		
Encargado de Turno (PCZ)	1	Jefe Secc. 2da.
Inspectores de Tráfico	2	Jefe Secc. 2da.

PERSONAL FUERA DE CONVENIO

Concepto / Departamento	Cantidad	Categoría de Ingreso
Departamento de Abastecimiento:		
<i>*Asesoría Legal y Control</i>	1	> Promedio
<i>*Coordinador de Contratos Privados</i>	1	> Promedio
<i>*Administrativo de Contratos y registro de proveedores</i>	1	> Promedio
<i>*Comprador Junior</i>	1	> Promedio
Gerencia de Asuntos Legales:		
Abogado Jr./SSr. Y Sr	2	> Promedio
Procurador	1	> Promedio
Asistente	1	> Promedio

Encuadramiento del personal Fuera de Convenio en el Gremio APDFA

Con motivo de homogeneizar los recursos humanos de la Organización, la cual se encuentra en una marcada división entre la parte operativa y la administrativa es que tenemos la necesidad de efectuar el encuadramiento de parte del personal Fuera de Convenio, en función de los estatutos de las organizaciones sindicales de APDFA y UF, optimizando de esta manera la gestión de la Empresa. De no prosperar dicho encuadre, habría que equiparar salarialmente al personal FC y de acuerdo a sus funciones con las del personal convencionado, a los efectos de evitar potenciales conflictos en el futuro y además lograr la homogenización mencionada anteriormente.

Además, existe un compromiso firmado por la Empresa en el Expediente 1712416/16 del 05/07/169 en el MTySS, donde expresamente se convino iniciar negociaciones a partir del 05/10/16 para la incorporación de las categorías Jefe de Departamento I y Jefe de Departamento II, se adjunta Acta.

Ante esta situación del total del personal Fuera de Convenio habría que encuadrar sindicalmente a 101 empleados, según lo detallado a continuación:

ENCUADRAMIENTO PERSONAL FC EN APDFA / UF

Gremio	Categoría	Cantidad	Diferencial. Costo Empresa
APDFA	JEFE DE DEPARTAMENTO I	10	\$ 374.587,41
	JEFE DE DEPARTAMENTO II	2	\$ 42.337,55
	JEFE DIVISION I	5	\$ 16.140,10
	JEFE DIVISION II	17	\$ 268.656,00
	JEFE SECCION I	9	\$ 242.332,67
	JEFE SECCION II	38	\$ 666.439,24
UF	Primera Grado A	7	\$ 61.802,61
	Tercera Grado A	13	\$ 100.693,66
		101	\$ 1.772.989,25

Distintas situaciones respecto del personal crónico:

En la actualidad, entre el personal perteneciente principalmente a la Unión Ferroviaria, que se desempeña en la Línea Belgrano Norte (ya sea en nómina de Ferrovías o de la ARHF), se presentan situaciones especiales que derivan en un aumento de ausentismo.

De manera resumida, esta situación se describe a continuación:

- Alternancia de patologías.
- Altas médicas antes de ingresar a la Reserva de Puesto o promediando la misma.
- Altas médicas con restricciones físicas o psicológicas que generan cambio de puestos o disminución de la mano de obra disponible en su puesto original, que evitan la desvinculación por el art. 247 de la LCT.

Posibles acciones de cambio:

Para el personal de Ferrovías, eliminar los cambios de puestos salvo para los casos contemplados en CCT y cumplir con los plazos legales, finalizada la Reserva de Puesto proceder a la desvinculación según lo contempla el Art. 247 de la LCT.

Ahora bien, el personal desarrolla prácticas que impiden finalizar con el plazo legal. Por lo tanto se deberán analizar alternativas de solución.

Para el personal de la ARHF, acordar con dicha empresa que en estas condiciones el personal quede a disposición de esa empleadora, debiendo la misma reemplazar a esos empleados. De producirse el cambio de empleador es necesario mantener la cantidad de puestos totales, con la incorporación de nuevos empleados.

Consecuencias

Tanto de Ferrovías como de la Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios (ARHF), este conjunto de enfermos crónicos produce entre un 40% y un 50% del ausentismo total de la Empresa.

El personal que se encuentra en esta situación, genera un mal ejemplo al resto de los empleados de la Empresa, provocando una cultura laboral poco eficiente.

Dotación de enfermos Crónicos de Ferrovías:	148
ABP	1
Conductor	9
Ayudante Cond. Aut.	1
Ayudante Conducción	5
Auxiliar "A"	5
Auxiliar "B"	4
Boletero	11
OCE	21
Cambista	3
Guardatren	20
Sub Coord.Est.	1
Sup. OCE	1
Encargado de Turno PCZ	
Infraestructura	22
Limpieza	22
Material Rodante	19
Sup. Turno MR	3
Dotación de enfermos crónicos de la ARHF	101
Infraestructura	36
Limpieza	16
Material Rodante	15
ABP	22
Boleteros	1
OCE	10
Almacenes	1
Total:	249



"Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional"

Ministerio de Trabajo,
Empleo y Seguridad Social

Lic. Fiorella COSTA
Secretaría de Conciliación
DNRT - Depto. 3
M.T.E. v S.S

EXPEDIENTE N° 1712416/16

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siendo las 16.00 horas del día **05 de Julio de 2016**, comparecen en el **MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL**, ante la Lic. Fiorella COSTA, Secretaria de Conciliación del Depto. N° 3 de Relaciones del Trabajo, lo hacen los Sres. Carlos Alberto GALEANO, DNI N° 20177289, en carácter de Secretario Gremial Ferroviario, David NUÑEZ, DNI N° 16.630.574, en representación del Sindicato **ASOCIACION PERSONAL DE DIRECCION DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS, ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS Y PUERTOS ARGENTINOS**, acompañados por el Sr. Juan Manuel DIAZ, DNI N° 22.050.972, en su carácter de Delegado del Personal, por el sector sindical y por el sector empresario, lo hacen los Sres. Oscar CES COSTA, DNI N° 7.787.127, en carácter de Gerente de RRHH y Raul MALVICINO, DNI N° 16.038.466, en carácter de apoderado, acreditado en autos, en representación de la Empresa **FERROVIAS S.A.C.**, asistidos por el Dr. Gastón DE LA FARE, T° 25, F° 969, CPACF. Asimismo, se deja constancia de la presencia del Ingeniero Daniel LOPEZ, en representación de la **SECRETARIA DE GESTION DE TRANSPORTE DE LA NACION**.-----

LAS PARTES ACUERDAN:

CLAUSULA PRIMERA: Las partes han acordado las nuevas escalas salariales de todos los trabajadores representados por esta entidad sindical, cuyos valores se establecen en los **Anexos** que se adjuntan a la presente Acta y cuya vigencia será hasta el 31 de diciembre de 2016.-----

CLAUSULA SEGUNDA: La EMPRESA abonará el día 20 de Julio de 2016 por concepto de capacitación y por única vez, a cada uno de los trabajadores representados por esta entidad sindical, una suma no remunerativa equivalente al 20% (VEINTE POR CIENTO) del sueldo básico de la categoría respectiva, conforme se establece en el **Anexo I** que se acompaña.-----

Mano



*Ministerio de Trabajo,
Empleo y Seguridad Social*

"Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional"

Lic. Fiorella COSTA
Secretaría de Conciliación
DNRT - Depto. 3
M.T.E. y S.S.

CLAUSULA TERCERA: Se acuerda el pago de una suma de carácter no remunerativa para los meses de Julio, Agosto y Septiembre de 2016, de acuerdo al **Anexo II** que se adjunta a este expediente, las cuales serán abonadas a los trabajadores, con los haberes correspondientes de los meses citados.-----

CLAUSULA CUARTA: LA EMPRESA acuerda con EL SINDICATO un incremento equivalente al 22% (veintidós por ciento) para el sueldo básico, viáticos y demás conceptos conforme **Anexo III** que se adjunta al presente, de acuerdo a lo previsto en la cláusula primera los que serán abonados a partir del mes de Octubre de 2016.-----

CLAUSULA QUINTA: Asimismo convienen, que determinado el monto entre la diferencia de lo abonado en la cláusula tercera durante los meses de Julio, Agosto y Septiembre de 2016 y lo acordado para los meses Octubre, Noviembre y Diciembre de 2016 conforme las pautas establecidas en la cláusula cuarta, se liquidará en una sola suma bajo el concepto capacitación y de carácter no remunerativo. De este modo una vez determinado su valor, se abonará en 3 (tres) cuotas iguales y consecutivas con los haberes de Octubre 2016, Noviembre 2016, y Diciembre 2016 a cada uno de los trabajadores de LA EMPRESA según resulte el prorrateo que corresponda a cada uno de ellos.-----

CLAUSULA SEXTA: A su vez, se acuerda incrementar a partir del 1° de Octubre de 2016 a \$240 (pesos doscientos cuarenta) el adicional a abonarse a los trabajadores representados en concepto de VIATICO GENERAL/DIARIO y a \$960 (pesos novecientos sesenta) el VIATICO PERNOCTE. Estos nuevos valores tendrán la vigencia de la escala salarial pactada en la cláusula cuarta.-----

CLAUSULA SEPTIMA: Sobre todos los montos no remunerativos aquí acordados, excepto viáticos, LA EMPRESA abonará mensualmente un importe equivalente al 3% en concepto de "Aporte Empresario para Actividades Culturales, Sociales y de Capacitación de los Trabajadores" y un 9% en concepto de contribución especial a la OBRA SOCIAL FERROVIARIA.-----

Muñoz



*Ministerio de Trabajo,
Empleo y Seguridad Social*

CLAUSULA OCTAVA: Sin perjuicio de lo expuesto, LAS PARTES se comprometen a retomar las negociaciones a partir del 21 de Noviembre de 2016, para la revisión de las condiciones económicas pactadas y la negociación de las nuevas; las mismas deberán estar finalizadas antes del 15 de Diciembre de 2016. Asimismo, las partes se comprometen en un plazo de 90 días, a partir de la firma del presente acuerdo, a negociar en el ámbito privado la posible incorporación de las categorías de Jefe de Depto. I y Jefe de Depto. II.-----

CLAUSULA NOVENA: LA EMPRESA manifiesta que dará similar tratamiento para todo el personal fuera de convenio.-----

CLAUSULA DECIMA: Las partes solicitan al Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, la homologación del presente acuerdo y anexos como parte integrante del mismo.-----

CLAUSULA ONCEAVA: La efectivización de los compromisos por parte de LA EMPRESA quedará sujeta a la efectiva transferencia a la misma, por parte de la Secretaría de Gestión del Transporte de la Nación, de los fondos necesarios para dar cumplimiento a los compromisos derivados de la presente y su consiguiente acreditación.-----

En este estado la SECRETARÍA DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE DE LA NACIÓN manifiesta que se compromete a la transferencia de los fondos a las empresas concesionarias de acuerdo a la reglamentación vigente para la cuenta de explotación.-

Leída y ratificada la presente ACTA ACUERDO, termino el acto, siendo las 18.00 horas, firmando los comparecientes al pie en señal de conformidad, ante mí que certifico.-----

PARTE SINDICAL

Munoz

PARTE EMPRESARIA

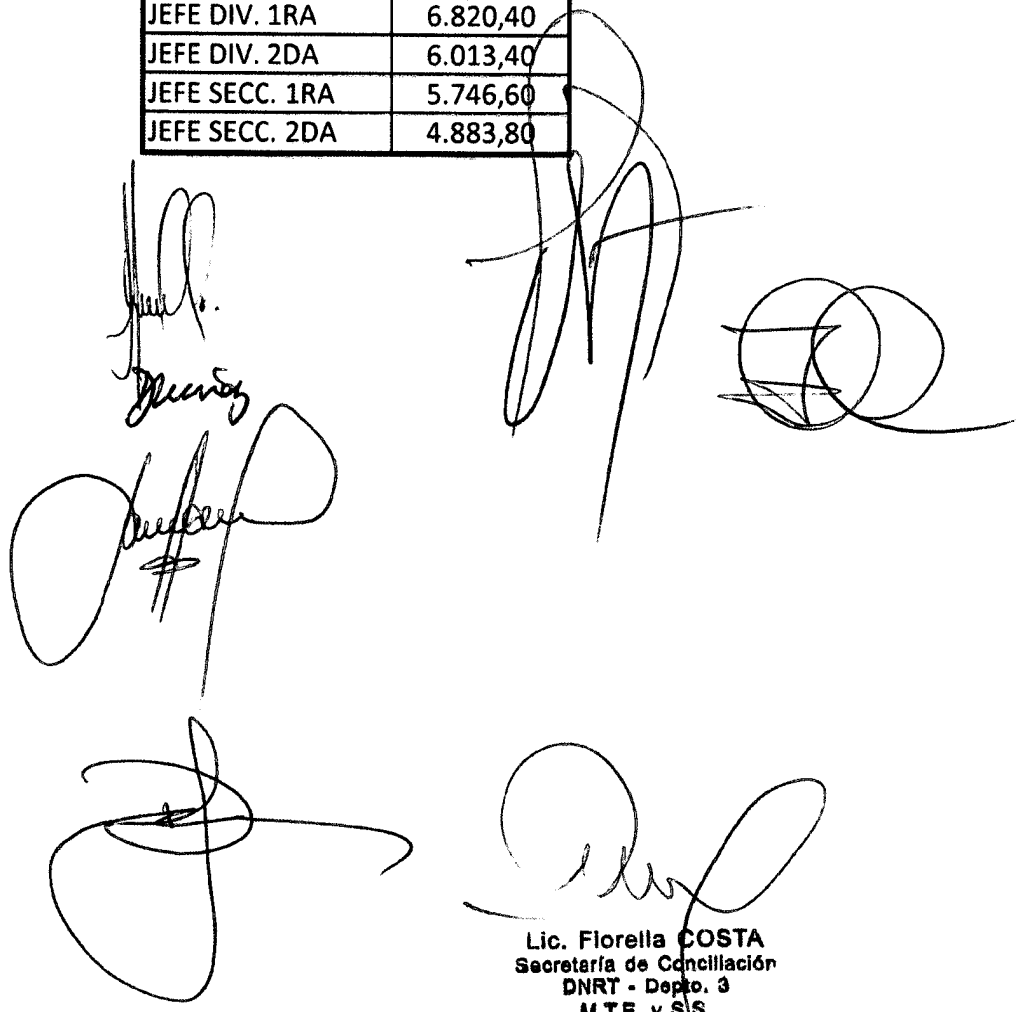
SECRETARIA DE GESTION DE TRANSPORTE

Lic. Fiorella COSTA
Secretaría de Conciliación
DNRT - Depto. 3
M.T.E. y S.S.

ANEXO I
APDFA - FERROVIAS -
LINEAS BELGRANO NORTE

SUMA NO REMUNERATIVA

CATEGORIA	SNR
JEFE DIV. 1RA	6.820,40
JEFE DIV. 2DA	6.013,40
JEFE SECC. 1RA	5.746,60
JEFE SECC. 2DA	4.883,80



Handwritten signatures of various individuals, including a large signature on the right and several others on the left and bottom.

Lic. Florella COSTA
Secretaría de Conciliación
DNRT - Depto. 3
M.T.E. y SIS.

ANEXO II
APDFA -FERROVIAS - ESCALAS SALARIALES - 01/07/2016 AL 31/12/2016.
LINEAS BELGRANO NORTE

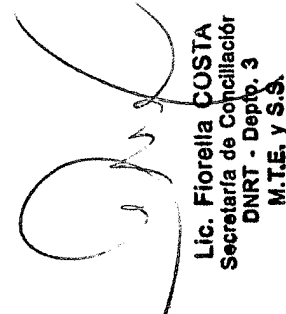
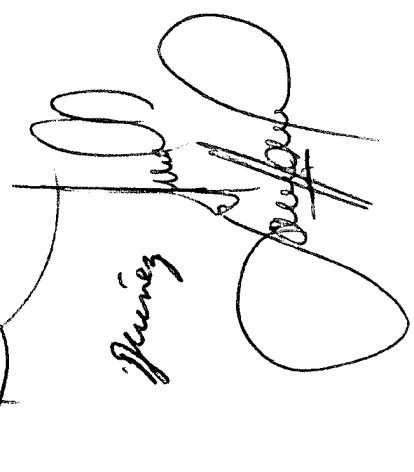
SUMA NO REMUNERATIVA PERIODO JULIO, AGOSTO Y SEPTIEMBRE.

CATEGORIA	SNR
JEFE DIV. 1RA	8000
JEFE DIV. 2DA	8000
JEFE SECC. 1RA	7500
JEFE SECC. 2DA	6500

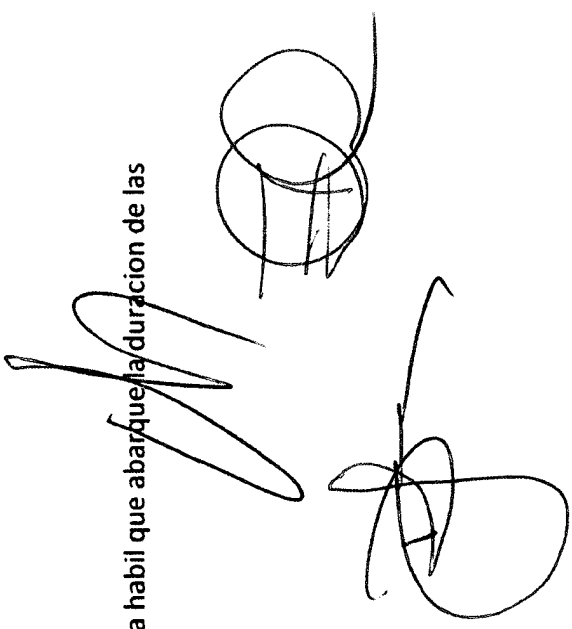
Adicional antigüedad 1,5 %por año de servicio.

Viatico \$ 199 por día efectivamente trabajado.

Suplemento remunerativo por licencia: \$ 199 diarios brutos por cada día habil que abarque la duración de las licencias previstas en las normas convencional.



Lic. Fiorella COSTA
Secretaría de Conciliación
DNRT - Depto. 3
M.T.E. y S.S.



**ANEXO III
 APDFA - FERROVIAS - ESCALAS SALARIALES - 01/07/2016 AL 31/12/2016.
 LINEAS BELGRANO NORTE**

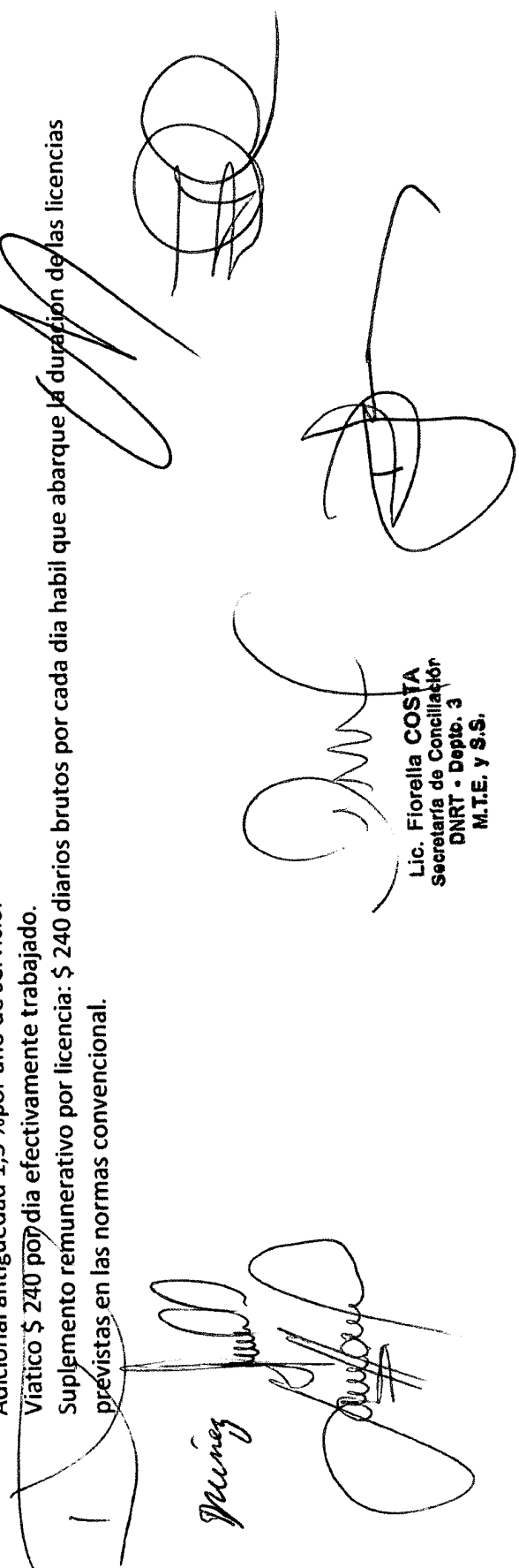
ESCALA VIGENTE 01/10/2016 AL 31/12/2016

CATEGORIA	BASICO	RESP, JERARQ.	DEDIC. FUNC.
JEFE DIV. 1RA	38310	7662	3831
JEFE DIV. 2DA	36683	7337	3668
JEFE SECC. 1RA	35054	7011	3505
JEFE SECC. 2DA	29791	5958	2979

Adicional antigüedad 1,5 % por año de servicio.

Viatico \$ 240 por día efectivamente trabajado.

Suplemento remunerativo por licencia: \$ 240 diarios brutos por cada día hábil que abarque la duración de las licencias previstas en las normas convencional.



Handwritten signatures and stamps are present at the bottom of the page. On the left, there are two large, stylized signatures. On the right, there is a signature above a stamp that reads: "Lic. Fiorella COSTA, Secretaria de Conciliación DNRT - Depto. 3 M.T.E. y S.S.".

Anexo 4

Áreas Operativas

*Presentación de las áreas operativas intrusadas y de interés para
discusión con la Comisión de Renegociación*



Usurpaciones en zona Ferroviaria Concesionada

Tipo y N° de plano	ID en Plano	Progresiva Km.	Ubicación del predio o parcela (localidad, entre calles, etc.)	Ocupado como	Datos de la causa (carátula, radicación)	Observaciones	De interés
I.G.B. 459	1	10/659 a 10/705	Av. del Libertador sur ascendente. Vicente López.	Comercio		Comercio con contrato de concesión con Ferrocarriles Argentinos, vencido y sin prorrogar.	SI
I.G.B. 459	2	10/740	Av. del Libertador norte ambos lados. Vicente López.	Comercio		Terreno ocupado con comercio. Sin información de contrato vigente.	SI
I.G.B. 188	3	11/098 a 11/200	Zona de vías entre las calles Eduardo Madero y Gaspar Cárpos. Vicente López.	Viviendas ferroviarias y asentamientos linderos	Juzgado Civil y Comercial N° 7 de San Isidro - Expte. N° 42601	Viviendas ferroviarias ocupadas por desconocidos y construcciones linderas a éstas. No hay riesgo de expansión.	SI
I.G.B. 188	4	11/400	Calle 25 de Mayo sur ascendente. Vicente López.	Muro Invasivo		Avance del muro medianero de 2,00 m sobre la zona operativa.	SI
I.G.B. 188	5	13/271 a 13/372	Al norte descendente del paso peatonal Boedo. Vicente López.	Terreno Ocupado		Predio con cesión en uso precario a la asociación de amigos y vecinos del Jardín "Oso Pepote", hoy en abandono.	SI
I.G.B. 188	6	13/390	Al norte ascendente de la intersección y paso bajo nivel del FFCC Mitre a Mitre.	Muro Invasivo		Avance con muro dentro de la zona operativa por el espacio de 2,00 m desde propiedad lindera.	SI
I.G.B. 188	7	14/650	Al sur ascendente del paso a nivel de la calle Melo. Vicente López.	Muro Invasivo		Avance del cerco perimetral en forma de triángulo para dar las dimensiones necesarias a dos canchas de tenis.	SI
I.G.B. 188	8	15/038	Al norte ascendente del paso a nivel J. J. Urquiza. Vicente López.	Vivienda ferroviaria ocupada.	Juzgado Civil y Comercial N° 6 de San Isidro - Expte. N° 42605	Vivienda ferroviaria ocupada por desconocidos.	SI
O.N.A.B.E. 7	9	16/400 a 16/700	Lado ascendente del cuadro de la estación Munro. Vicente López.	Comercio		Inmuebles dentro del cuadro de la estación Munro, los cuales ya se encontraban ocupados al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005.	SI
O.N.A.B.E. 7	10	16/520	Lado descendente del cuadro de la estación Munro. Vicente López.	Vivienda ferroviaria ocupada.		Vivienda ferroviaria ocupada por desconocidos. N° de plano 4004.	SI
O.N.A.B.E. 7	11	16/592	Lado descendente del cuadro de la estación Munro. Vicente López.	Vivienda ferroviaria ocupada.		Vivienda ferroviaria ocupada por desconocidos. N° de plano 4005.	SI
O.N.A.B.E. 7	12	16/690	Al norte descendente del paso a nivel Vélez Sarsfield. Vicente López.	Vivienda ferroviaria ocupada.		Vivienda ferroviaria ocupada por desconocidos.	SI



Usurpaciones en zona Ferroviaria Concesionada

Tipo y N° de plano	ID en Plano	Progresiva Km.	Ubicación del predio o parcela (localidad, entre calles, etc.)	Ocupado como	Datos de la causa (carátula, radicación)	Observaciones	De interés
I.G.B. 188	13	16/776 a 16/839	Zona de vías entre las calles José Hernández y Rubén Darío, Vicente López.	Club Belgrano		Construcción de dimensiones considerables perteneciente al club Belgrano. Sin información de contrato vigente.	SI
O.N.A.B.E. 8	14	17/701	Al sur ascendente del paso a nivel de la calle Independencia, Vicente López.	Vivienda ferroviaria ocupada.		Inmueble dentro de la zona operativa, el cual ya se encontraba ocupado al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005.	SI
O.N.A.B.E. 8	15	17/710	Lado descendente sur del cuadro de la estación Carapachay, Vicente López.	Comercio	Juzgado Civil y Comercial N° 1 de San Isidro - Expte. N° 42555	Local comercial (Parrilla "La Barrera")	SI
O.N.A.B.E. 8	16	17/900	Lado ascendente del cuadro de la estación Carapachay, Vicente López.	Terreno Ocupado		Terreno que se encuentra fuera del cuadro de la estación con la construcción de una plaza.	NO
O.N.A.B.E. 9	17	18/552	Al sur ascendente del cuadro de la estación Villa Adelina (calle Manuela Pedraza 3999) Vicente López.	Viviendas en Cuadro de estación.		Viviendas dentro de los límites operativos dentro del cuadro de la estación Villa Adelina, identificadas con los números 4504 y 4517.	NO
O.N.A.B.E. 9	18	18/570 a 18/700	Al sur ascendente del cuadro de la estación Villa Adelina (calle Manuela Pedraza 3999) Vicente López.	Comercio	Juzgado Civil y Comercial N° 12 de San Isidro - Expte. N° 42608	Locales comerciales (Maderera San José SRL, lote 4511, intimado por CD; local en lote 4501, Forestal Santa Lucía en lote 4510), según datos del plano ONABE 2003,	NO
O.N.A.B.E. 10	19	20/319 a 20/694	Dentro de los límites del predio Boulogne Sur Mer, entre las calles Rivera y Gorriti, San Isidro	Muro Invasivo	Juzgado Federal Criminal y Correccional N° 1 Sec. N° 7 de San Isidro - Expte. N° 2997/09	Se iniciará acción de desalojo civil, frente a la desestimación de la medida autosatisfactiva y de la acción de lanzamiento Ley 17.091, intentadas oportunamente ante la justicia federal.	NO



Usurpaciones en zona Ferroviaria Concesionada

Tipo y N° de plano	ID en Plano	Progresiva Km.	Ubicación del predio o parcela (localidad, entre calles, etc.)	Ocupado como	Datos de la causa (carátula, radicación)	Observaciones	De interés
O.N.A.B.E. 10	20	20/545 a 20/710	Dentro de los límites del predio Boulogne Sur Mer, lado ascendente, entre las calles Thames y Gorriti. San Isidro	Vivienda ferroviaria ocupada y asentamiento.		Vivienda Ferroviaria N° 4011 ocupada y viviendas emplazadas dentro de los terrenos afectados a la zona operativa. El área se encuentra bajo la órbita del FC Belgrano Cargas y Logística, y por resolución nro. 1268 del Ministerio del Interior y Transporte de fecha 30/10/2014, se incorpora al área operativa de Ferrovías. Los terrenos ya se encontraban usurpados al momento de celebrarse la mencionada resolución.	SI
O.N.A.B.E. 10	21	20/690 a 21/071	Terreno ocupado por viviendas dentro de la zona operativa del lado descendente entre las calles Gorriti y Plumerillo, conocido como Villa Ruedita. San Isidro	Viviendas		Construcción de viviendas dentro de la zona operativa. Las mismas ya se encontraban usurpadas al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005.	NO
O.N.A.B.E. 12	22	28/170 a 28/530	Punta sur descendente del cuadro de la estación Don Torcuato, entre las calles Carlos y Marcelo. Tigre.	Terrenos ocupados.	Juzgado Federal Criminal y Correccional N° 1 Sec. N° 1 de San Isidro - Expte. N° 16367/12	Se iniciará acción de desalojo civil. Por orden del juzgado se efectuó cerramiento perimetral de seguridad con divisores del tipo New Jersey, sumado a la colocación de alambrado y carteles de prevención. Identificados en Plano ONABE 303/2005 con los N° 4501 y 4500	NO
O.N.A.B.E. 12	23	28/230 a 28/290	Punta sur ascendente del cuadro de la estación Don Torcauto	Vivienda ferroviaria ocupada.		Vivienda ferroviaria ocupada por desconocidos, identificados con los N° 4005 y 4006 en plano ONABE 303/2005.	NO
O.N.A.B.E. 12	24	28/235 a 28/300	Punta sur descendente del cuadro de la estación Don Torcuato, hacia el norte del paso a nivel peatonal.	Asentamiento		Construcción de viviendas dentro de la zona operativa. Las mismas ya se encontraban usurpadas al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005, identificados en éste con los N° 4501, 4505, 4016, 4506, 4507, 4025 y 0002.	NO



Usurpaciones en zona Ferroviaria Concesionada

Ferrovías

Tipo y N° de plano	ID en Plano	Progresiva Km.	Ubicación del predio o parcela (localidad, entre calles, etc.)	Ocupado como	Datos de la causa (carátula, radicación)	Observaciones	De interés
O.N.A.B.E. 12	25	28/389 a 28/466	Punta norte descendente del cuadro de la estación Don Torcauto, linderas a ingreso medio de la estación.	Asentamiento		Construcción de viviendas dentro de la zona operativa. Las mismas ya se encontraban usurpadas al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005, identificados en éste con los N° 4506, 4015, 4026, 4008, 4022, 4009, 4011, 4010, 4012 y 4013.	NO
I.G.B. 224	26	30/100 a 30/182	Al sur descendente del arroyo Basualdo, A. Sourdeaux, Malvinas Argentinas.	Asentamiento	Juzgado Federal Civil, Comercial y Contencioso Administrativo N° 2 Sec. 3 de San Martín - Expte. N° 41111/13	Viviendas. Se inició demanda de desalojo civil frente a la sentencia dictada en sede penal de archivo de la causa "por inexistencia de delito" (Expte. N° 5897 "Cosentino, Diego R. s/dcia. de usurpación", Juzgado Federal Criminal y Correccional N° 2 Sec. N° 5 de San Martín). Atento que la sentencia penal y la providencia de la acción civil de desalojo pendiente de cumplimiento, importan impedimentos para llevar a término los trámites respectivos y obtener la desocupación de los inmuebles usurpados, así como anticipan obstáculos que pueden reiterarse en otras acciones a interponer, corresponde insistir en la necesidad de obtener un pronunciamiento de la CNRT, respecto de lo solicitado oportunamente en nuestra Nota N/Ref.: N° 10044/11 - Expte. EXP- S01:0140825/2011.	NO
O.N.A.B.E. 14	27	31/680	Al sur descendente del paso a nivel de la calle Villa de Mayo. Malvinas Argentinas.	Terreno Ocupado		Avance del límite de la zona operativa con alambrado y vegetación de vivienda lindera.	
O.N.A.B.E. 14	28	31/810 a 31/850	Lado ascendente sur del cuadro de la estación Villa de Mayo. Malvinas Argentinas.	Viviendas Ferroviarias Ocupadas.		Viviendas Ferroviarias dentro del cuadro de la estación Villa de Mayo, los cuales ya se encontraban ocupados al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005. Identificados en éste con los N° 4011, 4004 y 4012.	NO



Usurpaciones en zona Ferroviaria Concesionada

Tipo y N° de plano	ID en Plano	Progresiva Km.	Ubicación del predio o parcela (localidad, entre calles, etc.)	Ocupado como	Datos de la causa (carátula, radicación)	Observaciones	De interés
O.N.A.B.E. 14	29	32/050	Al sur ascendente del paso a nivel de la calle Eva Perón. Malvinas Argentinas.	Terreno Ocupado		Terreno usurpado donde se desarrollan actividades del grupo Boy Scouts de la parroquia "Inmaculado Corazón de María". Identificado en el plano ONABE 303/2005 con el N° 0001.	SI
O.N.A.B.E. 15	30	33/350 a 33/523	Al norte ascendente del paso a nivel peatonal del cuadro de la estación Los Polvorines.	Terreno Ocupado		Terreno ocupado por Centro de Veteranos de la Guerra de Malvinas y por el emplazamiento de una plaza a cargo del municipio, bajo los números 0001, 0011 y 4020 en el plano ONABE 303/2005.	SI
O.N.A.B.E. 17	31	36/617 a 36/704	Lado ascendente norte del cuadro de la estación Grand Bourg. Malvinas Argentinas.	Terreno Ocupado		Terreno ocupado por la construcción de un centro de ventas dentro de la zona operativa.	SI
I.G.B. 224	32	38/150 a 38/400	Al norte ascendente del paso a nivel de la calle Costa Rica. Malvinas Argentinas.	Muro Invasivo		Avance de cerco perimetral por 2,00 m dentro de la zona operativa.	NO
I.G.B. 224	33	38/850 a 39/050	Al sur descendente del paso a nivel de la calle Cura Brochero. Malvinas Argentinas.	Asentamiento		Zona operativa invadida parcialmente por viviendas.	SI
I.G.B. 224	34	39/050 a 39/150	Al norte descendente del paso a nivel de la calle Cura Brochero. Malvinas Argentinas.	Asentamiento		Zona operativa invadida parcialmente por viviendas, algunas de las cuales están desarrollando construcciones edilicias sobre el terreno invadido.	SI
I.G.B. 224	35	39/300	Zona de vías entre las calles Nicolás Mascardi y Alfredo Palacios. Malvinas Argentinas.	Terreno Ocupado		Terreno ocupado por vegetación y alambrado desde una vivienda lindera a la zona operativa.	SI
O.N.A.B.E. 19	36	39/992 a 40/060	Al norte descendente del paso a nivel de la calle Luis M. Drago. Malvinas Argentinas.	Viviendas ferroviarias y terrenos ocupados.		Viviendas ferroviarias ocupadas por desconocidos.	SI
I.G.B. 224	37	40/400	Zona de vías entre las calles Las Hayas y Los Caldenes. Pilar.	Terreno Ocupado		Terreno ocupado mediante el cerramiento con alambrado en la zona operativa.	NO
I.G.B. 224	38	40/500	Zona de vías entre las calles Los Caldenes y Las Acacias. Pilar.	Terreno Ocupado		Terreno ocupado mediante el cerramiento con alambrado en la zona operativa.	NO

Usurpaciones en zona Ferroviaria Concesionada

Tipo y N° de plano	ID en Plano	Progresiva Km.	Ubicación del predio o parcela (localidad, entre calles, etc.)	Ocupado como	Datos de la causa (carátula, radicación)	Observaciones	De interés
I.G.B. 224	39	41/000	Zona de vías entre las calles Las Acacias y Los Tilos. Pilar	Terreno Ocupado		Terreno ocupado mediante el cerramiento con alambrado en la zona operativa.	NO
O.N.A.B.E. 21	40	43/805	Lado ascendente sur del cuadro de la estación Del Viso.	Vivienda Ferroviaria ocupada.		Vivienda dentro del cuadro de la estación Del Viso identificada con el N° 4003, la cual ya se encontraba ocupada al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005.	NO
O.N.A.B.E. 21	41	44/010	Lado ascendente sur del cuadro de la estación Del Viso.	Vivienda Ferroviaria ocupada.		Vivienda dentro del cuadro de la estación Del Viso identificada con el N° 4018, la cual ya se encontraba ocupada al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005.	NO
O.N.A.B.E. 21	42	44/100	Al sur ascendente del paso a nivel de la Ruta Provincial N° 26.	Vivienda Ferroviaria ocupada.		Vivienda dentro del cuadro de la estación Del Viso identificada con el N° 4007, la cual ya se encontraba ocupada al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005.	NO
I.G.B. 224	43	45/760 a 45/830	Al sur ascendente del paso a nivel peatonal de la calle José Sabogal. Pilar.	Asentamiento	Unidad Funcional de Instrucción N° 1 de Pilar - Causa N° 2619/10	Conjunto de viviendas emplazadas dentro de la zona operativa.	SI
I.G.B. 224	44	45/900 a 46/300 apx.	Al norte ascendente del paso a nivel peatonal de la calle José Sabogal. Pilar	Asentamiento	Unidad Funcional de Instrucción N° 4 de Pilar - Causa N° 2472/15	Conjunto de viviendas emplazadas dentro de la zona operativa.	SI
I.G.B. 224	45	48/000 a 48/630	Al sur ascendente del paso a nivel peatonal de la calle José Verdi. Pilar	Muro Invasivo		Avance por parte del barrio cerrado lindante a la zona operativa por 3,00 m desde el límite.	NO
I.G.B. 224	46	51/430 a 51/697	Al sur descendente del paso a nivel de la Ruta Provincial N° 25. Pilar	Terreno Ocupado		Construcción realizada por la Municipalidad de Pilar de una plaza seca y un sendero peatonal, desde el PaN hacia el sur, acercándose a escasos metros de las vías. En proceso de regularización con el municipio de Pilar.	NO
O.N.A.B.E. 22	47	51/410 a 51/434	Al sur ascendente del paso a nivel de la Ruta Provincial N° 25. Pilar	Terreno Ocupado		Ocupación del terreno con la colocación de materiales de construcción por parte del corraión lindero a la vía.	NO



Usurpaciones en zona Ferroviaria Concesionada

Tipo y N° de plano	ID en Plano	Progresiva Km.	Ubicación del predio o parcela (localidad, entre calles, etc.)	Ocupado como	Datos de la causa (carátula, radicación)	Observaciones	De interés
O.N.A.B.E. 22	48	51/461 a 51/523	Al norte ascendente del paso a nivel de la Ruta Provincial N° 25. Pilar	Vivienda Ferroviaria Ocupada		Vivienda dentro del cuadro de la estación Del Viso identificada con el N° 4006, la cual ya se encontraba ocupada al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005.	NO
O.N.A.B.E. 22	49	51/611 a 51/868	Lado ascendente del cuadro de la estación Villa Rosa.	Viviendas ferroviarias y terrenos ocupados.		Varios de los inmuebles dentro del cuadro de la estación Villa Rosa, ya se encontraban ocupados al momento de aprobarse los límites operativos por la disposición ONABE 303/2005, identificadas en éste con los números 4502, 4022, 4023, 4015, 4003, 4004, 4015.	NO

Terrenos solicitados de interés

Estación	Identificación de parcelas	Nro. plano ONABE 303/2005	Observaciones
Retiro	2	1	Inmueble en uso del operador de cargas Belgrano Cargas.
Saldías	4506 parcial	2 bis	Inmueble en uso del operador de cargas Belgrano Cargas.
Florida	4008 parcial	6	Inmueble en uso del operador de cargas Belgrano Cargas.
Munro	0004, 0006, 0007, 0009, 4004, 4018, 4019, 4020, 4021, 4022, 4023	7	Aprobado por acta acuerdo, ocupados por comercios (inmuebles 4018, 4021, 4019, 4023, 4020 y 4022), identificado como 9 en el presente listado, y viviendas (inmuebles 4005 y 4004), identificados como 10 y 11 en el presente listado. Los mismos son solicitados a fin de implementar un distribuidor de transferencia de pasajerosn con el autotransporte (colectivos) y playa de estacionamiento.
Carapachay	4002, 4004, 4003, 4500	8	Aprobado por acta acuerdo, vivienda ocupada por desconocidos (4002), identificada como 14, y comercios (inmuebles 4002 y 4004) identificado como 15 en el presente listado. Los mismos son solicitados a fin de ampliar la zona de vías de la estación.
Villa Adelina	0004, 4501, 4504, 4510, 4511, 4517	9	Aprobado por acta acuerdo, viviendas ocupadas por desconocidos (4504 y 4517), identificados como 17, y por comercios (4510, 4501, 4511 y 0004), identificados como 18 en el presente listado. Los mismos son solicitados a fin de emplazar los autotransformadores de tensión necesarios para la obra de electrificación aprobada.
Los Polvorines	4015	15	Inmueble en uso del operador de cargas Belgrano Cargas.
Villa Rosa	Area en custodia del Belgrano Cargas, sin identificación	22	Inmueble en uso del operador de cargas Belgrano Cargas.

Anexo 5

Reclamos mutuos

*Presentación de las cuestiones económicas sin resolver para
discusión con la Comisión de Renegociación*

Anexo 5a

Asunto	Primera presentación		Expediente Principal	Monto reclamado
	Fecha	Nota N°		
Impuesto sobre los débitos y créditos en las cuentas corrientes. Período Reclamado: Enero de 2009 a Abril de 2011	04/06/2010	9131/10.	EXP-S01:0243306/2011 (EXP-S02:0007666/2012)	\$ 10.139.106,86
Impuesto sobre los débitos y créditos en las cuentas corrientes. Período Reclamado: Mayo de 2011 a Mayo de 2013.	26/08/2013	11766/13.	EXP-S02:0107418/2013	\$ 12.201.962,36
Impuesto sobre los débitos y créditos en las cuentas corrientes. Período Reclamado: Junio de 2013 a Febrero de 2014	25/03/2014	12164/14.	EXP-S02:0036775/2014	\$ 6.410.270,13
Seguridad Adicional. Períodos Reclamados: GNA: Octubre de 2006 a Junio de 2011 y PFA: Enero de 2007 a Junio de 2011.	07/08/2007	6506/07.	EXP-S02:0014295/2012	\$ 6.324.669,50
Seguridad Adicional. Período Reclamado: PFA: Julio de 2011 a Marzo 2013	22/01/2014	12041/14.	EXP-S02:0007370/2014	\$ 700.888,00
Cocherón Retiro. Puesta en Valor. Recupero de Gastos.	22/07/2011	10328/11.	EXP-S02:0053836/2013	\$ 683.504,76
Interés por mora en los Pagos de los Certificados de Obras. Julio de 2007 a Marzo de 2010	09/06/2010	9139/10.	TRI-S01:0040128/2010	\$ 8.310.018,66
Interés por mora en los Pagos de los Certificados de Obras. Abril de 2010 a Abril de 2011	04/08/2011	10368/11.	TRI-S01:0073258/2011	\$ 1.366.048,04
Interés por mora en los Pagos de los Certificados de Obras. Mayo de 2011 a Mayo de 2012	13/08/2012	11136/12	EXP-S02:0009853/2012	\$ 1.670.135,15
Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km. 52 - .C.O. N° 31 + Fee + Fondo de reparo	03/05/2013	11566/13	EXP-S02:0057743/2013 y EXP-S02:0060371/2016	\$ 379.743,52
Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km. 52 - .C.O. N° 32 + Fondo de reparo	03/05/2013	11566/13	EXP-S02:0057743/2013 y EXP-S02:0060371/2016	\$ 312.793,29
Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km. 52 - .C.O. N° 33 + Fee + Fondo de reparo	03/05/2013	11566/13	EXP-S02:0057743/2013 y EXP-S02:0060356/2016	\$ 374.840,06
Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km. 52 - .C.O. N° 34 + Fee + Fondo de reparo	03/05/2013	11566/13	EXP-S02:0057743/2013 y EXP-S02:0058418/2016	\$ 325.974,68
Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km. 52 - .C.O. N° 35 + Fee + Fondo de reparo	03/05/2013	11566/13	EXP-S02:0057743/2013 y EXP-S02:0058429/2016	\$ 445.175,28
Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km. 52 - .C.O. N° 36 + Fee + Fondo de reparo	03/05/2013	11566/13	EXP-S02:0057743/2013 y EXP-S02:0058434/2016	\$ 320.042,62
Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km. 52 - .C.O. N° 37 + Fee + Fondo de reparo	03/05/2013	11566/13	EXP-S02:0057743/2013 y EXP-S02:0058362/2016	\$ 1.323.061,94
Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km. 52 - .C.O. N° 38 + Fee + Fondo de reparo	03/05/2013	11566/13	EXP-S02:0057743/2013 y EXP-S02:0058447/2016	\$ 315.979,91
Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km. 52 - .C.O. N° 39 + Fee + Fondo de reparo	03/05/2013	11566/13	EXP-S02:0057743/2013 y EXP-S02:0058444/2016	\$ 672.413,96
Adquisición de órganos de parque para Duplas autopropulsadas Alstom modelo UDD 9600. - C.O. N° 10 + Fondo de reparo	03/05/2013	11573/13	EXP-S02:0057766/2013 y EXP-S02:0060380/2016	\$ 658.255,18
Reconstrucción y Reconversión de 120 coches - . C.O. N° 52 + Fee + Fondo de reparo	02/09/2013	11781/13	EXP-S02:011326/2013 y EXP-S02:0058439/2016	\$ 63.303,07

Anexo 5 b

Asunto	Primera presentación		Expediente Principal	Monto reclamado
	Fecha	Nota N°		
Mayores costos por períodos no considerados en las aprobaciones efectuadas por Resolución S.T. N° 252/10 - RUBRO PERSONAL (Períodos no considerados en la RES: Septiembre a Noviembre de 2010).	06/01/2012	10735/12.	EXP-S01:0007514/2012 y EXP-S02:0102757/2013	\$ 11.275.747,62
Intereses Devengados del Reconocimiento efectuado por Resolución S.T. N° 104/2011	10/01/2012	10742/12.	EXP-S01:0010326/2012	\$ 679.676,22
TLDE - Gastos de Inicio - Agosto de 2007	24/07/2007	6463/07	EXP-S01: 0464392/2007	\$ 3.399.475,38
TLDE - Costos de Operación - Julio de 2007 a Agosto de 2012	24/07/2007	6463/07	EXP-S01: 0464392/2007	\$ 53.353.801,00

1003

OBRA	Primera presentación		Aprobación y Acta de Inicio	Expediente Principal - Redeterminación de Precios	Monto Original	A Valores del Mes de
	Fecha	N° de Nota				
Reconstrucción y Reversión de 120 Coches.	13/02/2003	3438/03.	Resolución S.T. Nº 422/03 de fecha 29 de diciembre de 2003. Acta de Inicio: 17/02/2004 _g .	EXP-S02:0010871/2012	\$ 95.537.234,78	Mayo de 2003
Renovación, Construcción y Mejoramiento de vía y Renovación de ADV en tramos comprendidos entre progresivas Km. 6,959 y Km. 51,400.	26/04/2006	5470/06.	Resolución S.T. Nº 779/08 de fecha 17 de octubre de 2008. Acta de Inicio: 25/03/2009.	EXP-S02:0016335/2012	\$ 118.785.761,79	Noviembre de 2007
Habilitación Sistema de Señalamiento Automático Del Viso-Villa Rosa.	27/07/2005	4928/05.	Resolución S.T. Nº 937/06 de fecha 06 de diciembre de 2006. Finalizada	EXP-S02:0044472/2013	\$ 7.907.501,00	Mayo de 2006
Renovación de Cables de Señalamiento y Telecomunicaciones desde km. 21 A km 52.	12/12/2006	6001/06.	Resolución S.T. Nº 937/06 de fecha 06 de diciembre de 2006. Finalizada	EXP-S02:0018084/2013	\$ 28.833.573,00	Mayo de 2006
Renovación Cableado Sala de Relevadores y Abrigos.	28/02/2003	3459/03.	Resolución S.T. Nº 937/06 de fecha 06 de diciembre de 2006. Finalizada	EXP-S02:0052896/2013	\$ 12.988.927,00	Mayo de 2006
Corrimiento de Vías Sector Aeropuerto entre Km. 3+863 y Km. 6+907.	11/10/2005	5097/05.	Resolución S.T. Nº 947/06 de fecha 13 de diciembre de 2006. Finalizada	EXP-S02:0032983/2012	\$ 57.824.031,09	Octubre de 2006
Tratamiento de Interferencias de AYSA y FC Gral. Belgrano Norte.	21/09/2007	6628/07.	Resolución S.T. Nº 99/11 de fecha 11 de mayo de 2011. Finalizada	EXP-S01:0061129/2012	\$ 1.395.170,71	Marzo de 2009
Reacondicionamiento y Reparación de DUPLAS Autopropulsadas ALSTOM Modelo UDD 9600.	13/07/2005	4884/05.	Resolución S.T. Nº 934/06 de fecha 06 de diciembre de 2006. Acta de Inicio: 11/01/2007.	EXP-S02:0005410/2013	\$ 67.911.090,00	Mayo de 2006
Adquisición de Órganos de Parque para Duplas ALSTOM UDD 9600.	13/07/2005	4884/05.	Resolución S.T. Nº 934/06 de fecha 06 de diciembre de 2006. Acta de Inicio: 11/01/2007.	EXP-S02:0016324/2012	\$ 9.061.883,00	Mayo de 2006
Reparación, Remodelación y Reconstrucción de Material Rodante Ferroviario, apto para la prestación de Servicios de Corta, Media y Larga Distancia, Trocha Métrica.	19/02/2004	4048/04.	Resolución S.T. Nº 277/04 de fecha 26 de abril de 2004. Finalizada	TRI-S02:0032123/2012	\$ 8.254.353,80	Marzo de 2004