

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

Minuta de Reunión N° 18

Fecha: 9 de junio de 2017

Participantes:

Por la Comisión de Renegociación:

Miembros Permanentes:

- Arturo PAPAZIAN,
- Lucas FERNANDEZ APARICIO
- Luis Vicente MOLOUNY

Temas desarrollados:

1. Desempeño de los concesionarios Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C.

Por medio de la Minuta de Reunión N° 15 de fecha 5 de abril de 2017 esta Comisión solicitó al Equipo de Trabajo realizar un informe, en base a la información producida por el Órgano de Control, en donde se exponga información operativa, estadística y del cumplimiento de los programas de mantenimiento previendo un período de tiempo que se extienda desde el inicio de la concesión hasta el año 2015 para las empresas Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C.

En este sentido, el Equipo de Trabajo, presenta el Informe N° 4, cumplimentando así las directrices esgrimidas. Se adjunta el mencionado Informe.

Sobre el particular, luego de ser debatido y consensuado por los miembros de esta Comisión, se resuelve aprobarlo por unanimidad.

2. Informe CERC a la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MT

Por medio de la presente se aprueba por unanimidad el informe elaborado por esta Comisión en el que se exponen los antecedentes y la evolución

contractual de las dos concesiones, se analiza el contexto normativo imperante y se formula una propuesta de acciones a seguir.

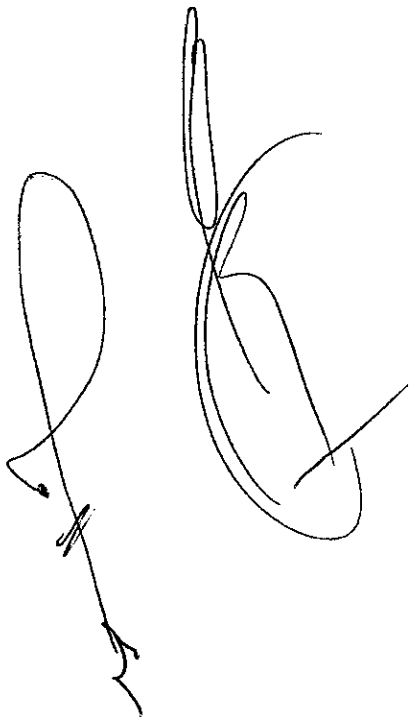
En virtud de ello, se decide remitir el citado informe a la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Transporte a fin de requerir su asesoramiento, para que se expida sobre la viabilidad jurídica y legitimidad de las acciones propuestas.

3. Aprobación Planes de Acción

En línea con lo acordado en la Minuta de Reunión N° 16 de fecha 11 de mayo de 2017 por medio de la presente se aprueban los Planes de Acción tentativos para los siguientes expedientes administrativos:

- EXP-S02:0102757/2013
- EXP-S02:0139441/2013
- TRI-S01:0070163/2010

Buenos Aires, 9 de junio de 2017



INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS

SOLICITUD DE ASESORAMIENTO JURÍDICO

1 Objeto de la consulta

Esta comisión, por los motivos que se consideran y exponen a lo largo del presente informe, entiende que los contratos de concesión hoy vigentes y que están próximos a vencer no deberían ser prorrogados en los términos de las cláusulas contractuales vigentes.

No obstante, para garantizar una transición ordenada que permita que el Estado reasuma, conforme lo exige la ley, la infraestructura ferroviaria y diseñe un nuevo esquema contractual de vinculación con los privados para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, que considere expresamente los lineamientos que surgen de las Leyes N° 26.352 y N° 27.132, que establezca obligaciones claras e incentivos para la mejora permanente de la calidad y seguridad del servicio que se preste con el consiguiente llamado a licitación; y permita asimismo finalizar con los reclamos mutuos entre los concesionarios y el Estado Nacional, se considera conveniente que los actuales concesionarios continúen con la prestación del servicio por un plazo máximo de dos años o hasta tanto un nuevo operador asuma efectivamente la prestación de estos servicios, lo que ocurra primero.

Asimismo, esta Comisión considera ineludible la introducción de algunas modificaciones parciales al contrato aún vigente orientadas a fortalecer el control sobre la aplicación de los fondos que el Estado Nacional introduce en el sistema de transporte ferroviario.

Para esos fines, se solicita al servicio de asesoramiento jurídico que analice la viabilidad jurídica de que se impulse la firma de una addenda con los concesionarios a la luz de las previsiones de las normas citadas.

2 Fundamentos de la propuesta

2.1 Antecedentes del contrato de concesión.

2.1.1 El contrato de concesión original

Los contratos de concesión ferroviarios fueron adjudicados entre los años 1992 y 1995. El diseño regulatorio fue la concesión integral de la explotación de los servicios, dividiendo las diferentes unidades de negocios del ferrocarril, tales como los servicios de cargas y de pasajeros, y a su vez se licitó cada unidad particular de negocio (licitación por línea ferroviaria) a los fines de verificar su eficiencia y rentabilidad.

Básicamente los aspectos centrales del diseño de la concesión de los Grupos de Servicios de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, fueron:

- Las concesiones tenían un plazo de 10 años, prorrogable por períodos de otros 10 años indefinidamente por mutuo acuerdo de las partes. En el caso del Grupo de Servicios 3-Línea Urquiza, SBASE, el período fue de 20 años.
- El Estado retuvo la propiedad del material rodante, la infraestructura y las instalaciones fijas en general, que fueron concedidas al operador, quien tomó a su cargo la totalidad de las actividades ferroviarias desde la comercialización y venta de boletos hasta el mantenimiento del conjunto de los bienes.
- El Estado definió las tarifas máximas a ser cobradas, las frecuencias mínimas de cada corredor y las condiciones de calidad de servicio en cada uno de ellos. Si el operador mejoraba o alcanzaba los estándares definidos en cuanto a calidad de servicio podía lograr, de manera automática, incrementos tarifarios sobre los niveles autorizados, como premio al desempeño. El no cumplimiento de los estándares por parte de los operadores implicaba penalidades financieras.
- El Estado definió, para el primer período de concesiones de 10 años, un plan de inversiones para cada una de las líneas a ser concesionadas, que preveía la rehabilitación de la infraestructura, del material rodante y el resto de las instalaciones fijas. Cada concesionario podía, de considerarlo conveniente, agregar otras inversiones adicionales a su cargo, las que se financiarían con los ahorros en los costos operativos que éstas generarán.
- En sus respectivas propuestas como oferente cada grupo empresario, además de elaborar un Plan Empresario o Plan de Negocios para ser aplicado a lo largo de la concesión (y que abarcaba todas las áreas empresarias –Comercialización, Operaciones, Mecánicas, Vía y Obra, Señalamiento y Comunicaciones, Recursos Humanos, etc.) debía definir, para cada uno de los 10 años de la concesión, el resultado de su plan de explotación. El resultado de la cuenta explotación (que debía incluir el beneficio empresario) podía ser positivo, en cuyo caso el concesionario pagaría un canon al gobierno para operar el sistema o negativo, en cuyo caso requeriría un subsidio del gobierno. Adicionalmente, cualquiera fuese el resultado de la cuenta explotación, cada grupo empresario debía cotizar el monto requerido para ejecutar el plan de inversiones definido previamente por el gobierno e incluido en los pliegos licitatorios. Como resultado final, cada grupo

oferente debía estimar un monto de canon ofrecido o subsidio requerido por año, que surgía del resultado de su cuenta de explotación y del monto requerido para ejecutar el plan de inversiones.

- Resultó ganador del proceso licitatorio (uno por cada uno de los 7 grupos de servicios) aquel oferente que ofreciendo el mayor canon requería el menor subsidio, medido como Valor Presente de los pagos a ser realizados por el Estado, año a año, a lo largo del período de la concesión.
- Lo dicho implicaba que el concesionario debía correr los riesgos propios de cualquier actividad empresarial privada: si el número de pasajeros efectivamente transportados (y por consiguiente los ingresos) se ubicaban por encima del total estimado, ese ingreso adicional le pertenecería íntegramente, lo que haría aumentar la rentabilidad de la concesión. Si, por el contrario, su demanda real se ubicaba por debajo de sus estimaciones, debería hacerse cargo del quebranto correspondiente, sin poder reclamar un subsidio adicional al Estado. Lo mismo debía ocurrir con los gastos de operación: cualquier reducción sobre los valores estimados en su propuesta le pertenecían e incrementarían su rentabilidad, teniendo la obligación de absorber cualquier sobregasto no estimado inicialmente.

Es decir, que un aspecto central en el diseño de la concesión era que en un contexto de inflación cero, en el cual las tarifas y los costos no requerían ser reajustados, el subsidio a ser percibido anualmente (y pagado mensualmente por el Estado Nacional a los concesionarios), se definía de una sola vez, a través de la propuesta económica-financiera en base a lo cual se eligió al concesionario, y era aplicable para los 10 años de concesión originalmente previstos.

Cabe también destacar que, si bien las empresas concesionarias tendían naturalmente a reducir sus gastos, estos encontraban su “piso” en las exigencias propias del número de servicios a prestar (número de coches a ser despachados en cada corredor) y su calidad (porcentaje máximo de trenes cancelados y demorados), lo que obligaba a efectuar todas las tareas de mantenimiento necesarias para no sufrir penalidades monetarias, a ser deducidas del subsidio, que pudieran ser aplicadas como consecuencia del incumplimiento. Es decir que, al no alcanzar los estándares de servicio comprometidos -incrementados con el avance de la concesión a fin de no reducir los estándares de mantenimiento sobre el final del plazo- las empresas concesionarias tampoco podían acceder a los incrementos de tarifas en términos reales, que actuaban como incentivos a la buena prestación del servicio, a lo largo de todo el período de concesionado.

2.1.2 La renegociación del contrato de concesión.

A tan sólo pocos años del inicio de la operación se detectó que el diseño regulatorio no era satisfactorio, ya que se advirtió la necesidad de captar la demanda insatisfecha en calidad y cantidad que colapsaría en poco tiempo en tanto no estaban previstas las inversiones para satisfacer las necesidades sobrevinientes.

En otras palabras, en tanto la demanda de viajes pagos atendida por las líneas de superficie y las del servicio subterráneo creció paulatinamente desde el comienzo de las concesiones; la prestación de dichos servicios, objeto esencial de la concesión, se realizó sin mayores cambios en la infraestructura y en el material rodante. La rigidez que presentaban los contratos en vigor, tanto en aspectos relacionados con el plan de inversiones, como en los plazos de la concesión e ingresos del concesionario, obstaculizaban el desarrollo de planes de expansión ferroviaria. Los estudios realizados indicaron que en la Región Metropolitana se requerirían inversiones adicionales a las previstas en los contratos, dado que la oferta de servicios previstos contractualmente pronto alcanzaría niveles de saturación, existiendo también una demanda insatisfecha, que en el año 1996 estuvo en el orden de los cien millones de viajes anuales.

Esto llevó a que se dictase el Decreto N° 547/97 por el cual el Poder Ejecutivo instruyó el inicio de la RENEGOCIACION de los contratos de concesión para subsanar lo expuesto.

Dicho proceso concluyó en los años 1999/2001 con la ratificación presidencial de las ADDENDAS a los contratos bajo tratamiento. (Metrovías Decreto N°210/99, revisión addenda Decreto N°104/01 – Ferrovías Decreto N°1417/99, revisión adenda Decreto N°167/01)

Se entiende que la renegociación se efectuó en razón de considerar el Estado Nacional que los concesionarios venían cumpliendo adecuadamente con las obligaciones contractuales previstas.

Las principales modificaciones acordadas fueron:

- Se autorizó *prima facie* una inversión que implicaba la electrificación de casi todos los ramales, la renovación del material rodante, adecuación de infraestructura para discapacitados, modernización de sistema de señales, entre otros.
- Las inversiones se recuperarían en base a la Tarifa, reinversión del Canon, aporte del Estado Nacional y obtención de financiamiento internacional por parte del concesionario. En lo que respecta al pago de las obras con tarifa se estableció que las mismas aumentarían escalonadamente, del cual, una parte de las mismas iría a un fondo fiduciario para cubrir las inversiones.

- Se eliminaron los aumentos automáticos de la Tarifa Básica en virtud de acreditar la mejora de la calidad del servicio que establecía el contrato original.
- Atento que las nuevas inversiones comprometidas se recuperarían con la tarifa, para las concesiones bajo tratamiento se otorgó un plazo adicional de 20 años en FERROVÍAS (donde el plazo original era de 10 años) y de 4 años en METROVÍAS (donde el plazo original era de 20 años). **En consecuencia los contratos de concesión se extendieron hasta el 31/12/2017 para el contrato de Metrovías S.A. y 31/03/2018 para el contrato de Ferrovías S.A.C.**

Con dicho acuerdo se obligaba a los concesionarios a establecer una contabilidad regulatoria.

2.1.3 Emergencia pública Nacional. Creación de la UNIREN.

El agravamiento de las condiciones financieras generales del país llevó a que en año 2002, el Congreso de la Nación sancione la Ley N° 25.561 declarando la Emergencia Pública General.

La demanda se desmoronó y la crisis impidió el aumento de tarifas para financiar las obras previstas. Las dificultades globales del sistema financiero del país, dieron cuenta de los impedimentos para el acceso a líneas de crédito para el sector privado a fin de financiar el desarrollo de inversiones. Por ende, los programas de obras prácticamente se paralizaron.

En ese marco, mediante Decreto de Necesidad y Urgencia N° 2075/02 el PEN declaró la denominada “Emergencia Ferroviaria” y a través del Decreto N° 311/03 se creó la UNIREN, con el objeto – en lo sustancial – de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesta por la Ley N° 25.561, la cual debía seguir las siguientes pautas de renegociación:

- Impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos
- La calidad de los servicios y los planes de inversión; el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios.
- La seguridad de los sistemas comprometidos.
- La rentabilidad de las empresas y
- La prohibición de las empresas de suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones.

Este nuevo contexto trajo aparejado que las pautas contractuales renegociadas prácticamente no fueran aplicadas, ya que con la citada emergencia ferroviaria se:

- RATIFICA la suspensión de la aplicación de los incrementos tarifarios establecidos en la adenda.
- Los ingresos propios del concesionario seguirán destinados al financiamiento de actividades exclusivas a la FAZ OPERATIVA de la prestación del servicio.
- Se SUSPENDE el PLAN DE OBRAS del contrato, pero se solicita a cada concesionario que presente un PLAN DE EMERGENCIA DE OBRAS al que sujetara su funcionamiento durante la vigencia de la emergencia ferroviaria. El financiamiento y el pago provendrá de los aportes presupuestarios, de los fondos recaudados en concepto de INGRESOS ADICIONALES POR TARIFA destinados al Fondo de Inversiones constituido a partir de dichos ingresos.

2.2 El Decreto N° 367/16 y la creación de la CERC en el ámbito del Ministerio de Transporte.

El proceso de renegociación encomendado a la UNIREN quedó totalmente inconcluso.

Esta situación, llevó a que en el año 2016 se dictase el Decreto N° 367, de fecha 16 de febrero de 2016, mediante el que se derogó el Decreto N° 311/03 y se instruyó, a los Ministerios a cuyas órbitas correspondan los respectivos contratos sujetos a renegociación, a proseguir los procedimientos que se encontrasen, a la fecha, en trámite de sustanciación en el ámbito de la UNIREN, facultándose a idénticos efectos a los Ministerios competentes a dictar los actos administrativos que sean necesarios a los fines de concluir los procesos de renegociación de los mentados contratos.

En ese contexto, por Resolución N° 182 del Ministerio de Transporte, de fecha 14 de julio de 2016, se creó esta Comisión Especial encargada de llevar adelante los procesos establecidos en el Decreto N° 367/16 y las renegociaciones que eventualmente puedan requerirse en cumplimiento de lo dispuesto por el Artículo 3° de la Ley N° 27.132.

A su vez, con el dictado de la Res. MT N° 182/16 se receptaron las disposiciones de la Ley N° 27.132, en especial, la manda del legislador tendiente a que el PEN adopte las medidas necesarias para reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria y la implementación de la modalidad de acceso abierto, cuestiones medulares a ser consideradas en este proceso de renegociación en curso.

En el marco de la CERC, entre otras tareas, se procedió a:

- Realizar un relevamiento de los expedientes reclamados por las empresas Concesionarias, solicitando -a las reparticiones depositarias de los mismos- la búsqueda exhaustiva/reconstrucción de aquellas actuaciones no remitidas. A su vez, se emplazó a los concesionarios a ratificar los reclamos presentados, y de ser necesario, incluir el universo de cuestiones a reclamar en miras de tener circunscripto el ámbito de análisis que se deberá efectuar.
- Por otra parte, habiendo realizado una revisión de las distintas actuaciones traídas a consideración, se relevaron distintos temas objeto de análisis por lo que se debió solicitar asesoramiento a las áreas de MT s/normativa aplicable.
- Se impulsó la modificación de los Planes de Nivelación (Belgrano N - Res. MT N°25/17 y Urquiza - Res. MT N°60/17) en donde se incluyó: Aprobación e implementación de una metodología de actualización de obras de mantenimiento; Procedimiento de aprobación y certificación de obras; y Renuncia a reclamos.
- Se diseñó un mecanismo de rendición de gastos a los efectos de disminuir el desfase temporal entre el efectivo gasto y la rendición del mismo.
- Se evaluaron distintas alternativas de renegociación teniendo en cuenta y analizando las Causales de rescisión de TMS, TMR, TMB, Tren de la Costa y TBA; las observaciones efectuadas por AGN; y los procesos de renegociación contratos carga
- Se obtuvo un valor preliminar a reclamar por parte del Estado Nacional, elaborado por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y consolidado por la Dirección Nacional de Gestión Económica.
- Se realizó un análisis del desempeño de los concesionarios, tanto en la evolución de los indicadores de explotación como en el cumplimiento de los programas de mantenimiento.

2.3 Alteración de las condiciones del contrato de concesión originalmente celebrado. Impacto.

2.3.1 Impacto de las modificaciones

Como acaba de señalarse, los contratos de concesión celebrados originalmente tanto con METROVÍAS S.A. como con FERROVÍAS S.A.C., le otorgaban a las citadas empresas la concesión integral del servicio, lo que implicaba que ambas asumieran, en el sector objeto de la contratación, la explotación comercial, la operación de trenes y atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias, y que la intervención del Estado quedase reducida al control del

estricto cumplimiento de lo pautado, no existiendo intervención alguna respecto de la gestión del servicio. La salida del régimen cambiario y la emergencia económica, y en particular la emergencia del Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros, tuvieron un impacto negativo en la ejecución de los contratos, toda vez que diversas previsiones contractuales fueron suspendidas, erosionándose el diseño y el sentido original de los contratos y los incentivos regulatorios que preveían los mismos.

A mayor abundamiento, la emergencia implicó el congelamiento de las tarifas, la eliminación de los excedentes tarifarios, el crecimiento paulatino de los subsidios aportados por el Estado Nacional con el objeto de cubrir los costos de operación, se instruyó la modificación del régimen de penalidades y, se suspendieron los planes de obras en ejecución y a ejecutarse, entre otros cambios.

Ello fue morigerado de alguna manera con normativa dictada en el marco de la emergencia; se implementaron planes de obras mediante la Resolución N° 115/02 y el Decreto N° 1683/05 (“Programa de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables”), se realizaron sendas actualizaciones de las Cuentas de Explotación y se dictó normativa complementaria a la luz de las necesidades que imponía la ejecución del contrato en este contexto, que si bien se erigieron como paliativos temporales para mitigar el impacto de la emergencia, su extensión en el tiempo derivó en la **alteración de la lógica y espíritu de los contratos de concesión.**

En este sentido, es importante recordar que -desde el punto de vista económico- el equilibrio contractual se pactó originalmente a través de la modalidad de concesión subvencionada, lo que implicó que la operatividad del servicio estuviera cubierto por la tarifa y, en caso de corresponder, por subsidio.

Al respecto cabe destacar, que el proceso de licitación previó que la oferta debía comprender:

- a. La cotización de las obras exigidas por el Estado Nacional -en los términos de las especificaciones técnicas- para mejorar la infraestructura y el material rodante, expresadas en el pertinente Plan de Inversiones {PI}.
- b. La previsión del monto correspondiente al subsidio (luego canon) relativo a la explotación de los servicios {S/C}, el cual debía surgir de la evaluación de la ecuación económica: $IVB + OI - GE + GAN = \{S/C\}$, donde:

- IVB: Ingreso por venta de boletos.
- OI: Otros ingresos: publicidad, etc.

- GE: Gastos de explotación: sueldos, etc.
- GAN: Ganancia.
- S: Subsidio, si el resultado es negativo.
- C: Canon, si el resultado es positivo.

Es decir, la oferta económica {O\$} resultó de la suma de la valorización del plan de inversiones y el subsidio o canon de explotación (expresado como $\{O\} = \{PI\} + \{S/C\}$), cuyo resultado, de ser el más bajo ofertado, daría lugar a la adjudicación de la licitación, condicionado al cumplimiento de los requisitos de solvencia económica financiera e idoneidad técnica.

En relación a ello, METROVÍAS S.A. previó una primera etapa (conforme Anexos VIII/1 y VIII/2 del Contrato de Concesión) en la que se encontraría sujeta a subsidio por parte del Estado Nacional, y, vencido dicho plazo, se establecía el pago de un canon, con el fundamento de retribuir al Estado en razón del plus de rentabilidad esperada.

Por su parte, Ferrovías S.A.C. previó la necesidad de subsidio durante los 10 años de concesión (conforme Anexo VIII/1 del Contrato de Concesión).

Ahora bien, esta previsión, que venía desde el proceso licitatorio, se alteró por el impacto de la emergencia económica, toda vez que **en la actualidad el Estado aporta en concepto de subsidios aproximadamente el 95% de los costos de explotación.**

Esto fue **desvirtuando el control por resultados previsto contractualmente**, ya que **el esquema de subsidios cedió** ante la alteración de la ecuación económica. Es decir, la lógica del contrato de concesión, conforme a la cual el concedente sólo debía verificar el cumplimiento de la calidad del servicio, sin analizar la organización interna del concesionario o las acciones que proyectaba realizar para alcanzar el resultado comprometido, ya no podía ni puede sostenerse; pues, en la actualidad, el Estado es quien afronta con sus recursos casi la totalidad de los costos de explotación del servicio.

Ante esta realidad, que obliga al control respecto de la aplicación de esas partidas, un contrato como el vigente, que no contempla específicamente de qué manera el concesionario cumplirá con los resultados esperados, es un contrato que ya no responde a las necesidades de la administración.

2.3.2 Modificaciones parciales introducidas

En el contexto de emergencia reseñado fueron introducidas algunas modificaciones parciales al contrato de concesión originalmente celebrado.

Así, se dictaron las Resoluciones 1603/14 y 1604/14, ambas del ex Ministerio del Interior y Transporte, que además de aprobar una nueva Cuenta de Explotación para cada una de las empresas, aprobaron una metodología para la determinación de la tarifa propia, Subsidio y/o Compensación de Costos de Explotación y un “Plan de Nivelación” que contemplaba “Obras y Tareas de Mantenimiento” y “Obras Necesarias de Inversión Catalogadas por el Concesionario” para cada una de las Líneas.

Posteriormente en el seno de esta Comisión Especial, se elaboró el Informe N° 2 de fecha 6 de septiembre de 2016, que en base al grado de cumplimiento de las resoluciones citadas, concluye en la necesidad de tomar las medidas necesarias orientada a: llevar a cabo una revisión integral de los Planes de Nivelación, establecer los procedimientos específicos y metodológicos a los efectos de la presentación de obras para ser aprobadas, aprobar procedimientos de certificación de obra para una correcta aplicación de los fondos, y poder de esta forma, finalizar las obras que se encuentran en ejecución, iniciar aquellas que por diferentes cuestiones no cuentan con avance y agregar obras nuevas que sean necesarias para las líneas.

Por ello, desde esta Comisión se diseñaron y proyectaron las Resoluciones MT N° 25/17 y MT N° 60/17, que modificaron y complementaron a las ya citadas 1603 y 1604, estableciendo circuitos administrativos y procedimientos para la aprobación de obras y tareas de mantenimiento a iniciarse, como así también, procedimientos de certificación de las obras. Asimismo, se aprobó una metodología de actualización de las obras de los Planes de Nivelación.

En este sentido, además, se está diseñando un Procedimiento de Rendición de Cuentas que facilitará el control respecto de la efectiva aplicación de los fondos otorgados al concesionario en función de la cuenta de explotación, así como la implementación de correcciones ante eventuales desvíos. Ello se proyecta realizar con la intervención de la CNRT y será un insumo que permitirá la introducción de posibles modificaciones en la cuenta de explotación.

Sin perjuicio de estas modificaciones y otras que se están diseñando, no puede soslayarse que el esquema original del contrato de concesión dificulta el control y se halla huérfano de incentivos que propendan a la eficiencia y mejora en la operación de las empresas concesionarias.

2.4 Otros límites que surgen del contexto normativo actual.

A todo lo dicho, acerca de la desnaturalización del contrato de concesión entonces celebrado, se suman otras cuestiones que instan al diseño de un nuevo esquema de vinculación entre el Estado y los privados.

Entre éstas, cabe mencionar la Ley N° 26.352, que dio inicio al proceso de reordenamiento del Sistema Ferroviario, toda vez que, fundada en experiencias internacionales, introdujo el concepto de separación horizontal del Sistema Ferroviario, diferenciando la gestión de la infraestructura ferroviaria de la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros.

A tal fin, crea una sociedad estatal (SOFSE) con el objeto de operar por sí o por terceros los servicios ferroviarios de pasajeros y otra (ADIFSE) con la finalidad de administrar la infraestructura ferroviaria.

A su vez, mediante la Ley N° 27.132 se instruyó al Poder Ejecutivo de la Nación para que tomase las medidas conducentes a reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria. Esa norma, además, establece la **modalidad de acceso abierto** para la red de pasajeros, que debiera ser receptada en los contratos de operación.

A esa directiva parlamentaria, debe añadirse que este Ministerio de Transporte está ejecutando las obras necesarias para la **implementación de la Red de Expresos Regionales (RER)**, que tiene como premisa la integración del ferrocarril Belgrano, lo cual también resulta incompatible con la concesión integral de la línea Belgrano Norte e **incluso requiere que las Líneas Belgrano Norte y Sur sean operadas por un mismo sujeto**, independientemente de si sea éste público o privado.

En síntesis, un esquema de concesión integral, como el que fuera previsto, no resulta compatible con en el marco jurídico vigente.

2.5 Conveniencia de un nuevo diseño regulatorio

En este orden de ideas, parece indudable la conveniencia de diseñar un nuevo esquema contractual, que permita clarificar los términos de la relación jurídica, teniendo en cuenta el reordenamiento de la actividad ferroviaria efectuado por las Leyes Nros. 26.352 y 27.132.

De este modo, resulta razonable proponer el impulso de un nuevo proceso de contratación, que redefina las condiciones de vinculación entre el Estado Nacional y los particulares para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros respecto de la Líneas Urquiza y Belgrano Norte.

En este contexto, entonces, resulta conveniente recordar que toda contratación del Estado, debe estar regida, por los principios de promoción de la concurrencia de interesados, competencia entre oferentes y transparencia en los procedimientos, entre otros. Es decir que todo proceso de selección un contratante debe, desde el inicio de las actuaciones hasta la finalización de la ejecución del contrato, garantizar el cumplimiento de los mencionados principios y, toda

cuestión vinculada con la contratación debe, además, interpretarse sobre la base de su rigurosa observancia.

2.6 Necesidad de una transición ordenada

2.6.1 Conveniencia.

Para avanzar en este camino, garantizando una transición ordenada, tanto en la faz operativa como en lo que a la ejecución del contrato respecta, esta CERC considera conveniente que los actuales concesionarios continúen con la prestación del servicio por un plazo máximo de dos años o hasta tanto se asignen ambas líneas a un nuevo operador, lo que ocurra primero.

Ese plazo resultará de utilidad para que el Estado Nacional reasuma, conforme lo exige la ley, la infraestructura ferroviaria.

A su vez, facilitará la realización de realizar los inventarios finales, el cierre de los reclamos mutuos y todas aquellas otras cuestiones inherentes a la conclusión de un contrato de concesión.

Asimismo, permitirá el diseño de un nuevo esquema contractual de vinculación entre el Estado nacional y los privados para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, que considere expresamente los lineamientos que surgen de las Leyes N° 26.352 y N° 27.132, que establezca obligaciones claras e incentivos para la mejora permanente de la calidad y seguridad del servicio y el consiguiente llamado a licitación para la selección de un nuevo concesionario.

Dicho plazo resulta razonable, si se considera, aun cuando se trata de otra jurisdicción, el caso de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (en adelante SBASE), que mediante Leyes Nros 4472 y 4790 y el Dto. N° 127/16 prorrogó la emergencia y en consecuencia la extensión del plazo contractual con el Subterráneo, mientras se diseñaba y llamaba a licitación pública internacional para la operación y mantenimiento de la red de subterráneos.

A su vez, también se condice con las previsiones contractuales del actual contrato de concesión, pues allí se prevé, atendiendo a la complejidad de la temática, que **el Concedente debe proceder, 18 meses antes de la finalización del término efectivo de la Concesión, a efectuar el llamado a licitación** para conceder nuevamente la explotación de los servicios, pudiendo excluir o no al Concesionario, según la calificación que como tal le mereciera como consecuencia del cumplimiento de sus obligaciones contractuales y la verificación de un mensurable mejoramiento de los índices de desempeño del Grupo de Servicios Concedidos. **Esto da un parámetro cierto, de lo que se consideraría un plazo razonable para instrumentar todas aquellas cuestiones que culminen en un nuevo llamado a licitación.**

2.6.2 Continuidad de los actuales concesionarios durante ese período.

Resulta oportuno señalar que, en el marco de la solicitud de Prórroga efectuada tanto por METROVÍAS S.A. como por FERROVÍAS S.A.C. que tramiten en los expedientes EXP-S02:0073876/2016 y EXP-S02:0040192/2016, respectivamente, esta COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS solicitó al área con competencia técnica, que procediera a elaborar un informe a fin de conocer la calidad del desempeño de ambas empresa a lo largo del transcurso de los años de concesión, previendo un período de tiempo que se extiende desde el inicio de la concesión hasta el año 2015, a fin de facilitar el análisis y en consideración de la totalidad del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros.

Dicho informe ponderó el desempeño de las citadas empresas atendiendo a la información elaborada por la CNRT en el “Informe Estadístico 2015” presentado ante la Secretaría de Gestión de Transporte por medio de la Nota CNRT N° 1150/16 del 27 de Julio de 2016, en la publicada en su sitio Web oficial y en la presentada por Nota N.I.G.CTF N° 714 de fecha 13 de marzo de 2017 de la Gerencia de Control Técnico Ferroviario de la CNRT en donde diera respuesta a la Nota CERC N° NO-2017-02558599-APN-CERC#MTR de fecha 20 de febrero de 2017.

A su vez, de los informes elaborados por la CNRT se desprende que, en general, el desempeño de los concesionarios FERROVÍAS S.A.C. y METROVÍAS S.A. ha sido aceptable, si se considera el contexto de emergencia a partir del 2002 y se realiza un análisis retrospectivo integral y comparativo con la operación de la SOFSE y del resto de las concesiones cuyos contratos fueron oportunamente rescindidos.

Sobre el particular, del análisis realizado acerca de las causales que llevaron a la rescisión de los Contratos de Concesión para el servicio ferroviario de pasajeros pertenecientes a “TMR”, “TMS”, “TMB” y TBA – en principio – no estarían dadas ni cuantitativa ni cualitativamente en los contratos bajo examen.

3 Consulta

Por lo expuesto en el presente informe, esta COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS, entiende conveniente que ese Servicio Jurídico se expida, en forma previa a la prosecución del trámite, con respecto a:

- 1) La adecuación legal de extender el plazo de Concesión por dos años (contados a partir de los vencimientos de los contratos) o hasta tanto tome efectiva posesión de la prestación del servicio quien resultare contratante a raíz de un nuevo proceso de contratación, en

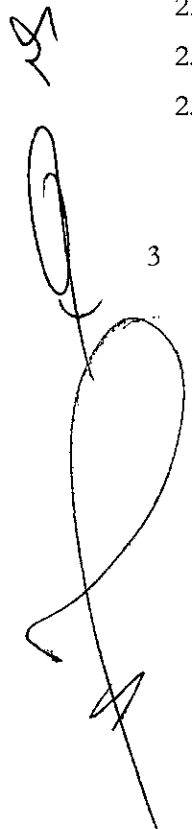
cumplimiento de las previsiones de la Ley N° 27.132 en cuanto a la reasunción de la infraestructura por parte del Estado Nacional y a la previsión de la implementación del sistema de Acceso Abierto, así como también adecuado a las necesidades de las políticas de este Ministerio en relación al RER-, lo que ocurra primero,

- 2) Si el instrumento más adecuado para llevar adelante la extensión del plazo antes mencionada es a través de una adenda.
- 3) Si la firma de esta adenda daría por finalizado el procedimiento de renegociación, sin perjuicio de que deba continuar la CERC resolviendo los reclamos mutuos.
- 4) Si el órgano del sistema ferroviario con competencia para llevar adelante la nueva licitación con la consiguiente firma del contrato de operación es SOFSE y si este Ministerio conservaría competencias en la definición del contenido de ese pliego, de acuerdo a lo previsto en el art. 17 de la ley 27.132.

A handwritten signature and initials in black ink. The signature is a large, stylized cursive mark, and the initials 'S' and 'F' are written above it.

Contenido

1	Objeto de la consulta	1
2	Fundamentos de la propuesta.....	1
2.1	Antecedentes del contrato de concesión.....	1
2.1.1	El contrato de concesión original.....	1
2.1.2	La renegociación del contrato de concesión.....	4
2.1.3	Emergencia pública Nacional. Creación de la UNIREN.....	5
2.2	El Decreto N° 367/16 y la creación de la CERC en el ámbito del Ministerio de Transporte.....	6
2.3	Alteración de las condiciones del contrato de concesión originalmente celebrado. Impacto.....	7
2.3.1	Impacto de las modificaciones.....	7
2.3.2	Modificaciones parciales introducidas	9
2.4	Otros límites que surgen del contexto normativo actual.....	10
2.5	Conveniencia de un nuevo diseño regulatorio.....	11
2.6	Necesidad de una transición ordenada.....	12
2.6.1	Conveniencia.....	12
2.6.2	Continuidad de los actuales concesionarios durante ese período.....	13
3	Consulta	13



INFORME EFECTUADO POR EL EQUIPO DE TRABAJO DE LA COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS

DESEMPEÑO DE LOS CONCESIONARIOS METROVIAS S.A. Y FERROVIAS S.A.C.

1 OBJETO

En cumplimiento de lo solicitado en la Minuta de Reunión N° 15 de fecha 5 de abril de 2017 de la Comisión Especial de Renegociación de Contratos, creada por conducto de la Resolución del Ministerio de Transporte N° 182 de fecha 14 de julio de 2016, en el presente Informe se expone diversa información operativa, estadística y del cumplimiento de los programas de mantenimiento, con el fin de contar con los elementos necesarios que sirvan al análisis del desempeño de las líneas Belgrano Norte (Ferroviás S.A.C.) y Urquiza (Metroviás S.A.) a lo largo de los años de concesión, y de alguna manera, establecer parámetros de comparación con otras líneas ferroviarias.

Es del caso mencionar que la fuente de información utilizada para el desarrollo del presente, fue la elaborada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en el **"Informe de Avance Semestral sobre la Gestión de los Servicios Ferroviarios"**, en el **"Informe Estadístico 2015"** (Informe Estadístico CNRT) presentado ante la Secretaría de Gestión de Transporte por medio de la Nota CNRT N° 1150/16 del 27 de Julio de 2016 y en la publicada en su sitio Web oficial.

A su vez, a fin de contar con la información que comprenda el periodo previo al año 2005, es decir desde el inicio de las Concesiones hasta el 2005, por Nota CERC N° NO-2017-02558599-APN-CERC#MTR de fecha 20 de febrero de 2017 se requirió a la C.N.R.T. complementar la información presentada oportunamente. Asimismo, se solicitó realizar un informe basado en los resultados obtenidos de las auditorías e inspecciones efectuadas a los concesionarios Metroviás S.A. y Ferroviás S.A.C. en los aspectos de mantenimiento y los apartamientos detectados en los mismos aspectos, respecto de los compromisos contractuales asumidos por dichas empresa, cuya respuesta fue suministrada a través de la Nota N.I.G.CTF N° 714 de fecha 13 de marzo de 2017 de la Gerencia de Control Técnico Ferroviario, tramitando por conducto del EXP-S02:0019195/2017.

2 - INDICADORES DE EXPLOTACIÓN

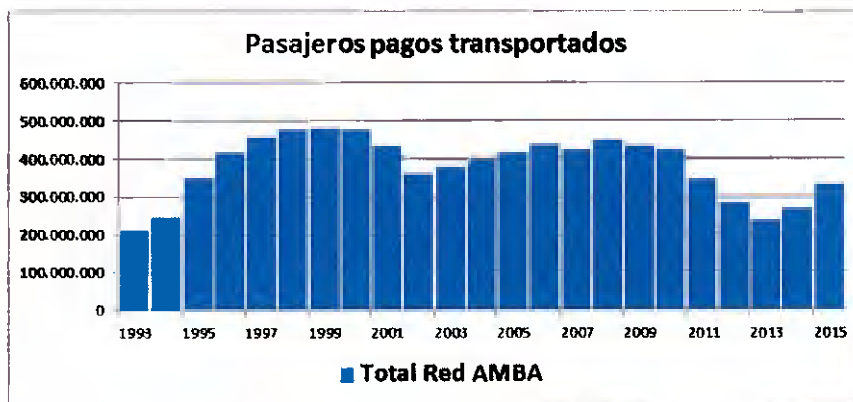
En el siguiente apartado se mostrará de manera ordenada información suministrada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, referente a la evolución de los indicadores de explotación en las líneas Belgrano Norte (Ferroviás S.A.C.) y Urquiza (Metroviás S.A.), a los efectos de reflejar el desempeño de ambas líneas en la Red de Superficie del AMBA.

2.1 - PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS

La CNRT define a los Pasajeros Pagos Transportados como la totalidad de los boletos vendidos (ida, ida/vuelta, abonos, boletos con tarifa diferencial), llevados a boletos de ida. Los pasajeros pagos no incluyen los pasajeros franquiciados y tampoco los pasajeros que viajan sin sacar boleto, es decir, la evasión.

Total Red de Superficie (AMBA)

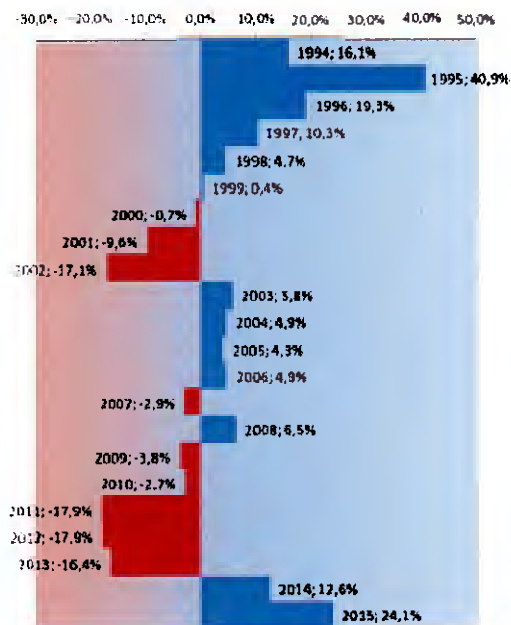
El siguiente gráfico refleja la evolución de los Pasajeros Pagos Transportados para el Total de la Red de Superficie en el AMBA en el período 1993 – 2015.



Haciendo un extracto de la información remitida por la CNRT en el "Informe Estadístico 2015", a continuación se exponen los valores referentes a los Pasajeros Pagos transportados para el Total de la Red de Superficie (AMBA) en el período 1993-2015, con su variación interanual:

Cuadro 3.1
Pasajeros Pagos Red de Superficie años 1993-2015

Año	Pasajeros Pagos	Variación % año anterior	Observaciones
1993	212.082.975	—	
1994	246.143.027	16,1%	Entre el 17 de enero de 1994 y el 27 de mayo de 1995 se concesionaron las 7 líneas de la Red de Superficie y la Red de Subterráneos
1995	346.701.235	40,9%	
1996	413.547.371	19,3%	
1997	456.129.330	10,3%	
1998	477.480.842	4,7%	
1999	479.426.487	0,4%	
2000	475.894.070	-0,7%	
2001	430.215.766	-9,6%	
2002	356.852.547	-17,1%	Decreto 2075/2002 de Emergencia Ferroviaria
2003	377.691.755	5,8%	
2004	396.193.274	4,9%	Rescisión Contrato de TMS (San Martín)
2005	413.059.659	4,3%	
2006	433.205.371	4,9%	
2007	420.638.976	-2,9%	Rescisión Contrato de TMB (Biegmo Sur) y TMR (Roca)
2008	448.035.276	6,5%	
2009	431.027.560	-3,8%	
2010	419.214.076	-2,7%	
2011	344.006.300	-17,9%	
2012	282.460.776	-17,9%	Rescisión Contrato de TBA (Mitre y Sarmiento)
2013	236.024.602	-16,4%	
2014	265.702.994	12,6%	Concesión a Argentín S.A. (Roca, Bel. Sur) y Corredores Ferroviarios S.A. (Mitre, San Martín)
2015	329.668.732	24,1%	Comienzan a operar SOPSZ / Entran en servicio los Coches Nuevos



A su vez, se exponen los pasajeros pagos transportados en el periodo 1995-2015, discriminado por línea ferroviaria:

Cuadro 3.3
Pasajeros Pagos Red de Superficie años 1995-2015 por Línea

año	Mitre	Sarmiento	Urquiza	Roca	San Martín	Belgrano Norte	Belgrano Sur
1995	53.484.941	81.877.554	23.190.932	116.458.589	38.033.997	25.373.540	8.321.682
1996	69.811.767 30,5%	99.336.972 21,3%	24.722.376 6,8%	136.025.688 16,8%	43.513.166 14,4%	28.788.787 13,5%	11.348.615 36,4%
1997	80.578.712 15,4%	111.537.913 12,3%	24.953.953 0,9%	147.035.929 8,1%	46.627.948 7,2%	32.285.510 12,1%	13.109.365 15,3%
1998	84.081.493 4,3%	113.218.819 1,5%	25.581.310 2,5%	152.082.063 3,4%	50.365.550 8,0%	35.931.801 11,3%	16.219.806 23,7%
1999	83.456.459 -0,7%	111.672.798 -1,4%	25.817.971 0,9%	155.344.676 2,1%	50.746.760 0,8%	36.324.996 1,1%	16.062.827 -1,0%
2000	81.731.509 -2,1%	111.518.129 -0,1%	25.115.427 -2,7%	155.041.358 -0,2%	49.591.786 -2,3%	36.552.511 0,6%	16.343.350 1,7%
2001	74.548.729 -8,8%	100.339.022 -10,0%	22.572.083 -10,1%	139.081.239 -10,3%	45.177.945 -8,9%	34.102.324 -5,7%	14.394.424 -11,9%
2002	65.673.657 -11,9%	88.214.777 -12,1%	21.855.349 3,2%	108.177.009 -22,2%	34.271.756 -24,1%	23.323.007 -34,0%	9.336.992 -35,1%
2003	68.749.768 4,7%	97.246.379 10,2%	26.816.631 22,7%	109.791.886 1,5%	29.870.314 -12,8%	34.800.118 18,7%	10.416.659 11,6%
2004	69.730.089 1,4%	105.063.628 8,0%	28.307.109 5,6%	111.178.912 1,9%	31.635.808 5,9%	38.668.913 11,3%	11.608.815 11,4%
2005	71.436.051 2,4%	109.309.123 4,0%	27.704.721 -2,1%	117.170.218 5,4%	34.912.359 10,4%	40.553.719 4,9%	11.973.476 3,1%
2006	75.475.205 5,7%	114.551.695 4,8%	27.472.881 -0,8%	118.309.887 1,0%	41.204.727 18,0%	44.115.504 8,8%	12.075.472 0,9%
2007	75.819.450 0,5%	115.967.449 1,2%	24.860.919 -9,5%	101.174.124 -14,5%	46.647.676 13,2%	45.650.800 3,5%	10.518.558 -12,9%
2008	73.207.057 -3,4%	118.163.977 1,9%	24.212.123 -2,6%	125.715.185 24,3%	49.564.678 6,3%	45.830.200 0,4%	11.342.056 7,8%
2009	64.496.087 -11,9%	108.233.851 -8,4%	22.639.350 -6,5%	131.943.005 5,0%	48.179.885 -2,8%	43.669.208 -4,7%	11.866.374 4,8%
2010	61.025.609 -5,4%	99.506.016 -8,1%	22.495.408 -0,6%	130.925.874 -0,8%	49.841.002 3,4%	42.676.093 -2,3%	12.744.074 7,4%
2011	51.425.983 -15,7%	88.618.309 -10,9%	18.509.348 -17,7%	91.527.685 -30,1%	48.518.735 -2,7%	32.065.466 -24,9%	13.340.774 4,7%
2012	35.659.279 -30,7%	39.118.959 -53,9%	18.963.418 2,5%	97.166.721 6,2%	48.923.229 0,8%	30.461.450 -5,0%	12.167.720 -8,8%
2013	15.920.847 -55,4%	11.447.420 -70,7%	15.419.209 -18,7%	104.761.125 7,8%	44.657.574 -8,7%	33.428.901 9,7%	10.389.527 -14,6%
2014	18.330.512 15,1%	39.663.847 246,5%	12.585.106 -18,4%	115.032.946 9,8%	39.239.510 -12,1%	29.876.619 -10,6%	10.974.454 5,6%
2015	41.540.366 126,6%	55.192.852 39,2%	18.528.364 47,2%	128.794.388 12,0%	47.147.305 20,2%	26.628.631 -10,9%	11.896.826 7,8%

La variación porcentual corresponde a la evolución de la venta de boletos respecto al año anterior.

En base a los datos expuestos precedentemente, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte realizó los siguientes comentarios:

"Dentro de la estadística del Cuadro 3.1 Pasajeros Pagos Red de Superficie destacan los últimos cinco años (2011-2015), como los de menor venta de boletos de toda la serie. Una de las razones que provocaron dicha baja fue que a partir de octubre de 2010 la cantidad de boletos vendidos en la Red de Superficie se vio afectada debido en un principio a la falta de monedas, y simultáneamente, a problemas generados por la baja en los servicios de seguridad que prestaba la gendarmería nacional, lo que provocó el cierre de boleterías en distintas estaciones y horario. Esto trajo aparejado el aumento de la evasión, de la cual hablaremos más adelante.

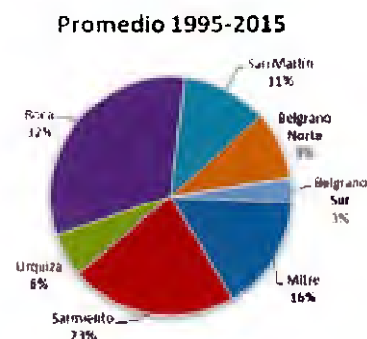
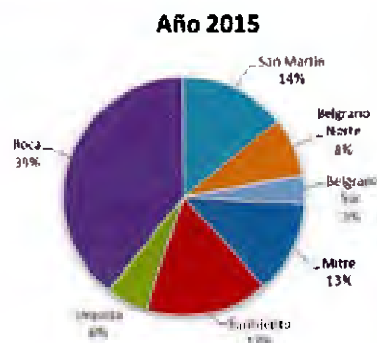
Por otra parte, el accidente en la estación Once en febrero de 2012 y la rescisión del contrato de concesión a la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA) provocó una importante disminución en la cantidad de servicios de las líneas Mitre y Sarmiento, ambas concesionadas a TBA, líneas que representan históricamente más del 40% en el caudal de pasajeros totales de la red, y que "aportaron" un alto porcentaje en la baja de pasajeros sobre el total de la red.

Si bien el 2015, con 329,5 millones de pasajeros pagos, presenta un aumento destacable respecto al año anterior, aún se encuentra lejos del promedio anual de la primera década de este siglo que alcanzó los 420 millones. En 2015, las líneas Mitre, Sarmiento, Urquiza y Belgrano Norte se encuentran por debajo de sus promedios del período 2000-2009. En cambio las líneas Roca y Belgrano Sur lo han superado."

Por otra parte, el Órgano de Control realiza un análisis de la evolución de la participación de cada línea en el total "Pasajeros pagos transportados" entre los años 1995 y 2015:

Cuadro 3.8
Pasajeros Pagos por Línea y participación porcentual en la Red de Superficie años 1995-2015

año	Pasajeros Pagos Red de Superficie	Mitre	Sarmiento	Urquiza	Roca	San Martín	Belgrano Norte	Belgrano Sur
1995	346.701.235	15,4%	23,6%	6,7%	33,6%	11,0%	7,3%	2,4%
1996	413.547.371	16,9%	24,0%	6,0%	32,9%	10,5%	7,0%	2,7%
1997	456.129.330	17,7%	24,5%	5,5%	32,2%	10,2%	7,1%	2,9%
1998	477.480.842	17,6%	23,7%	5,4%	31,9%	10,5%	7,5%	3,4%
1999	479.426.487	17,4%	23,3%	5,4%	32,4%	10,6%	7,6%	3,4%
2000	475.894.070	17,2%	23,4%	5,3%	32,6%	10,4%	7,7%	3,4%
2001	430.215.766	17,3%	23,3%	5,2%	32,3%	10,5%	7,9%	3,3%
2002	356.852.547	18,4%	24,7%	6,1%	30,3%	9,6%	8,2%	2,6%
2003	377.691.755	18,2%	25,7%	7,1%	29,1%	7,9%	9,2%	2,8%
2004	396.193.274	17,6%	26,5%	7,1%	28,1%	8,0%	9,8%	2,9%
2005	413.059.659	17,3%	26,5%	6,7%	28,4%	8,5%	9,8%	2,9%
2006	433.205.371	17,4%	26,4%	6,3%	27,3%	9,5%	10,2%	2,8%
2007	420.638.976	18,0%	27,6%	5,9%	24,1%	11,1%	10,9%	2,5%
2008	448.035.276	16,3%	26,4%	5,4%	28,1%	11,1%	10,2%	2,5%
2009	431.027.560	15,0%	25,1%	5,3%	30,6%	11,2%	10,1%	2,8%
2010	419.214.076	14,6%	23,7%	5,4%	31,2%	11,9%	10,2%	3,0%
2011	344.006.300	14,9%	25,8%	5,4%	26,6%	14,1%	9,3%	3,9%
2012	282.460.776	12,6%	13,8%	6,7%	34,4%	17,3%	10,8%	4,3%
2013	236.024.602	6,7%	4,9%	6,5%	44,4%	18,9%	14,2%	4,4%
2014	265.702.994	6,9%	14,9%	4,7%	43,3%	14,8%	11,2%	4,1%
2015	329.668.732	12,6%	16,7%	5,6%	39,1%	14,3%	8,1%	3,6%
Promedio 1995-2015		15,5%	22,6%	5,9%	32,0%	11,5%	9,2%	3,2%



Cabe señalar lo manifestado en cuanto a que "(...) con la concesión de la operación de las líneas a empresas privadas en la década de los 90 se estima que la evasión disminuyó respecto a los porcentajes históricos, dado que los concesionarios llevaron adelante el cerramiento de estaciones y aplicaron un estricto control de ingreso a las mismas. De este modo, se ha calculado que la evasión en el total de la red y para el período 1995-2001 se encontraba cercana al 12% y en el período 2002-2009 llegó al 15%".

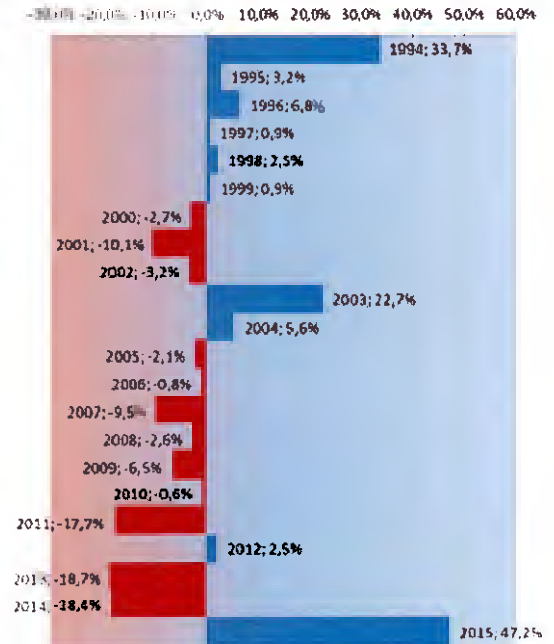
Línea Urquiza

Tomando lo informado por la CNRT en el "Informe Estadístico 2015", se observa un aumento de los pasajeros pagos transportados durante los primeros 7 años de Concesión, hasta que en los períodos 2000 – 2001 – 2002 (crisis económica) se produce una caída de los mismos. Posteriormente se refleja un aumento en los años 2003 y 2004, y nuevamente una caída año tras año desde el 2005 al 2014, con excepción del año 2012.

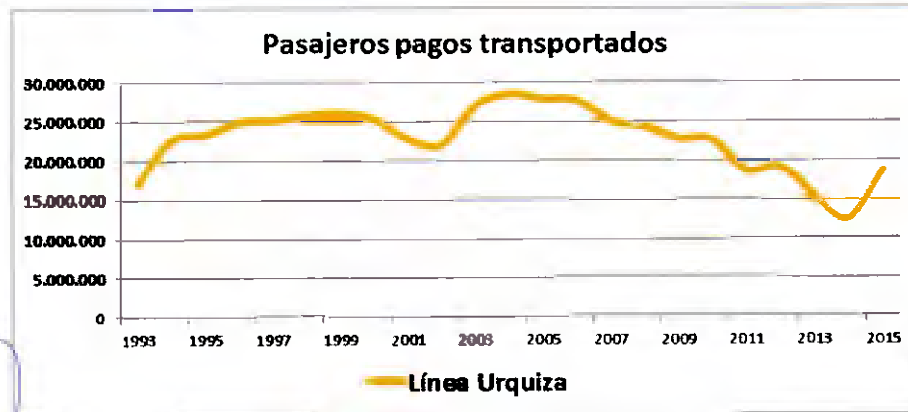
A continuación se expone los Pasajeros Pagos transportados para la Línea Urquiza en el período 1993-2015, con su variación interanual.

Cuadro 3.1
Pasajeros Pagos Transportados

Año	Pasajeros Pagos	Variación % año anterior	Observaciones
1993	16.786.975	—	
1994	22.442.402	33,7%	El 1º de enero Metrovias comienza a operar la línea.
1995	23.150.932	3,2%	
1996	24.722.376	6,8%	
1997	24.953.953	0,9%	
1998	25.581.310	2,5%	
1999	25.817.971	0,9%	
2000	25.115.427	-2,7%	
2001	22.572.083	-10,1%	
2002	21.855.348	-3,2%	Decreto 2075/2002 de Emergencia Ferroviaria
2003	26.816.631	22,7%	
2004	28.307.109	5,6%	
2005	27.704.721	-2,1%	
2006	27.472.881	-0,8%	
2007	24.860.919	-9,5%	
2008	24.212.123	-2,6%	
2009	22.639.350	-6,5%	
2010	22.495.408	-0,6%	
2011	18.509.348	-17,7%	
2012	18.963.418	2,5%	Traspaso de la Red de Subterráneos al Gobierno de la Ciudad
2013	15.419.209	-18,7%	
2014	12.585.106	-18,4%	
2015	18.528.364	47,2%	



En el informe del Órgano de Control se considera que:“(…) Dentro de la estadística del **Cuadro 3.1** destaca el año 2014 como el de menor venta de toda la serie. Una de las razones que provocaron dicha baja es que el operador tuvo problemas con la cantidad de conductores disponibles y esto produjo numerosas cancelaciones y atrasos en los servicios. Asimismo, se vio un relajamiento en el control de ingreso a las estaciones y esto trajo aparejado un aumento de la evasión. Es así que en el 2015 se recuperaron los pasajeros pagos que la línea detentaba en 2011-2012. **Con 18,5 millones de boletos vendidos en 2015, la línea aún se encuentra muy lejos de las marcas máximas alcanzadas en los últimos 20 años.**”



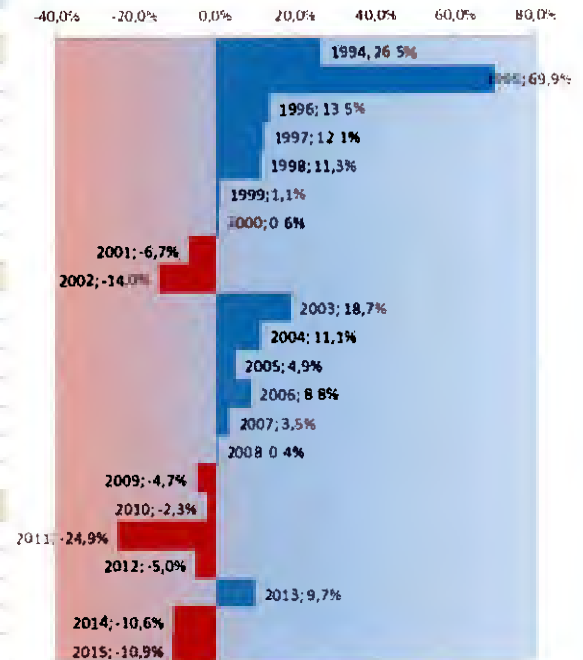
A su vez concluye lo siguiente: “Al igual que otras líneas de la red, a partir de octubre de 2010 la cantidad de boletos vendidos bajó considerablemente en la Línea Urquiza, debido en un principio a la falta de monedas y, simultáneamente, a problemas generados por la baja en los servicios de seguridad que prestaba la gendarmería nacional, lo que provocó el cierre de boleterías en distintas estaciones y horarios (...).”

Línea Belgrano Norte

De manera similar a lo informado para la Línea Urquiza, se exponen los Pasajeros Pagos Transportados en la Línea Belgrano Norte en el período 1993-2015, con su variación porcentual respecto del año anterior:

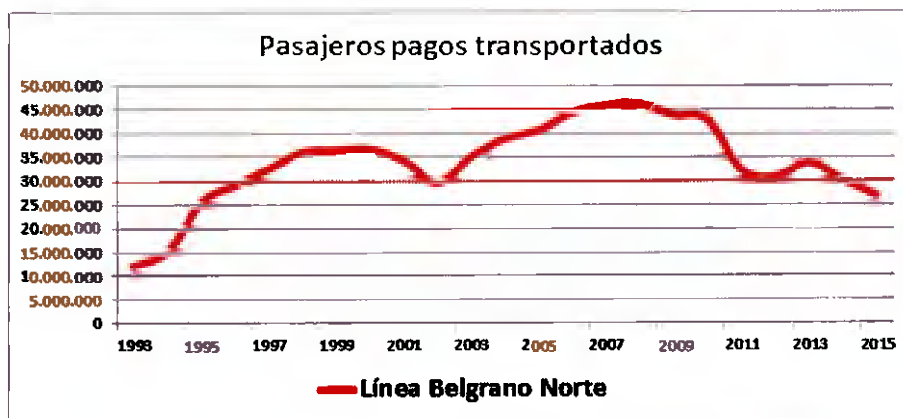
Pasajeros Pagos Transportados

Año	Pasajeros Pagos	Variación % año anterior	Observaciones
1993	11.806.000	---	
1994	14.938.098	26,5%	El 1º de abril Ferrovías comienza a operar la línea.
1995	25.373.540	69,9%	
1996	28.788.787	13,5%	
1997	32.285.510	12,1%	
1998	35.931.801	11,3%	
1999	36.324.996	1,1%	
2000	36.552.511	0,6%	
2001	34.102.324	-6,7%	
2002	29.323.007	-14,0%	Decreto 2075/2002 de Emergencia Ferroviaria
2003	34.800.118	18,7%	
2004	38.668.913	11,1%	
2005	40.553.719	4,9%	
2006	44.115.504	8,8%	
2007	45.650.800	3,5%	
2008	45.830.200	0,4%	
2009	43.669.208	-4,7%	
2010	42.676.093	-2,3%	Comienzan problemas de falta de cambio y boleterías cerradas
2011	32.065.466	-24,9%	
2012	30.461.450	-5,0%	
2013	33.428.901	9,7%	
2014	29.876.619	-10,6%	
2015	26.628.631	-10,9%	



Se refleja un aumento consecutivo de los pasajeros pagos transportados durante los primeros 8 años de Concesión, hasta que en 2001 y 2002 se produce una caída de los mismos. Posteriormente se observa un crecimiento año tras año en el período 2003 - 2008, y nuevamente una caída desde el 2009 al 2015, con excepción del año 2012.

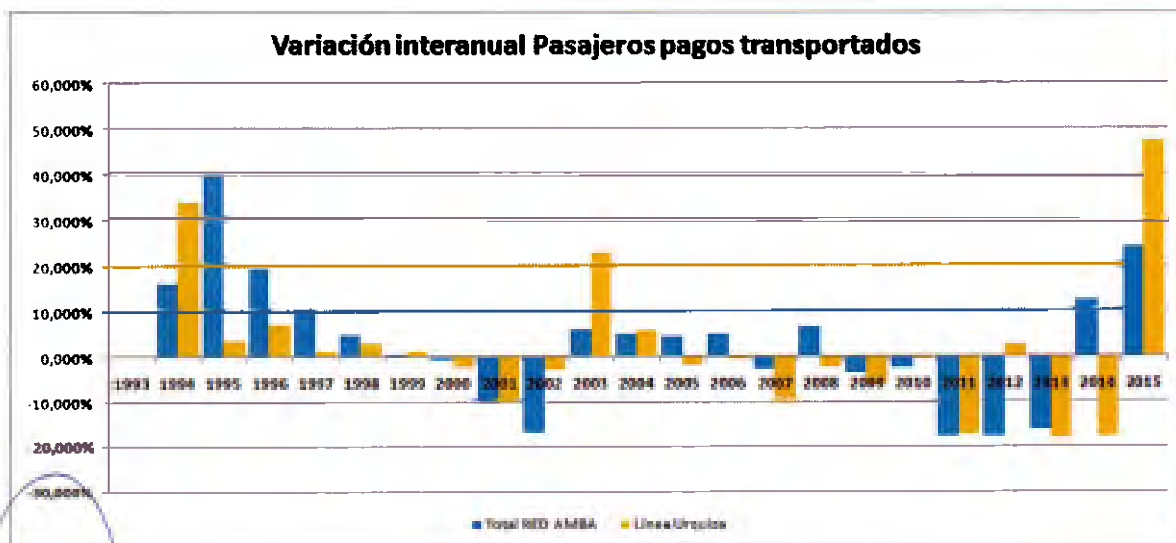
Sobre el particular, la CNRT destaca que: "Durante el año 2015 la cantidad de Pasajeros Pagos transportados en la Línea Belgrano Norte disminuyó 10,9% respecto al año 2014, llegando a 26,6 millones de boletos vendidos. Esta baja en la venta de boletos, que ya venía sucediendo en el 2014, se debió en parte a los problemas con el material rodante y a un relajamiento en el control de evasión. Dentro de la estadística se destaca el año 2008 como el de menor venta de toda la serie y a partir de ese año, con excepción del 2013, la baja se acentúa. De este modo, el 2015 presenta la menor venta de boletos en los últimos 20 años."



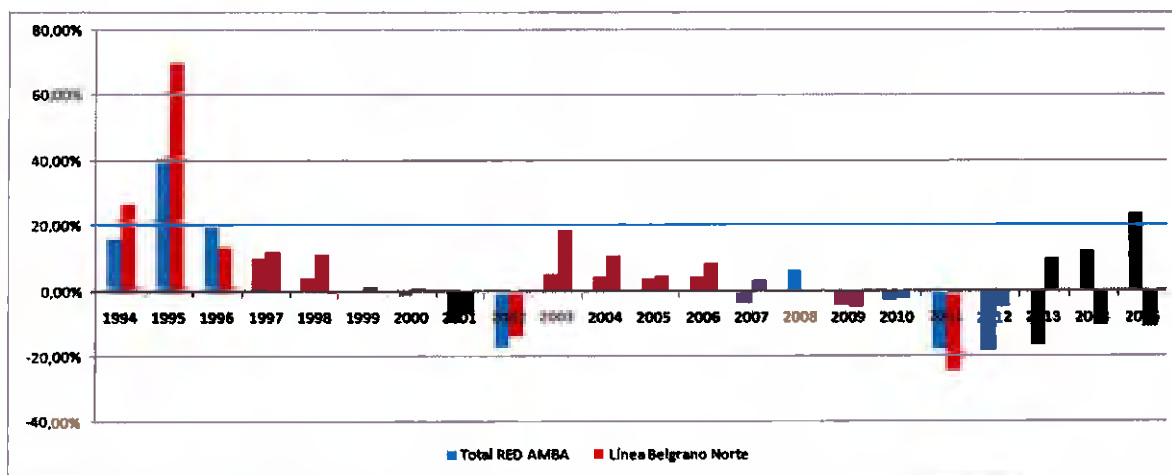
Por otra parte, señala lo mismo que con la Línea Urquiza: “Al igual que otras líneas de la red, a partir de octubre de 2010 la cantidad de boletos vendidos bajó considerablemente en la Línea Belgrano Norte, debido en un principio a la falta de monedas y, simultáneamente, a problemas generados por la baja en los servicios de seguridad que prestaba la gendarmería nacional, lo que provocó el cierre de boleterías en distintas estaciones y horario. Esto trajo aparejado el aumento de la evasión (...)”.

“En comparación con el año 2014 todas las líneas mostraron un desempeño positivo en la venta de boletos con la excepción de la línea Belgrano Norte que presenta una retracción del 10,9%”

Por último, se muestra la variación interanual para ambas líneas respecto del comportamiento en el Total de la Red de Superficie (AMBA):



R
 M
 P
 S
 S



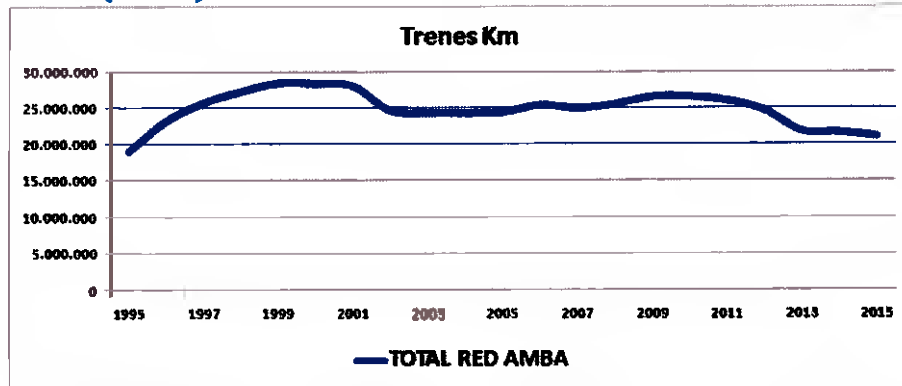
2.2 - TRENES - KILÓMETRO

Este indicador representa la cantidad de kilómetros que recorrieron todos los trenes que prestaron servicio durante el período en estudio. Este dato depende de la cantidad de trenes corridos y de los kilómetros de la red.

La siguiente tabla muestra los Trenes-kilómetro anuales en el total de la Red de Superficie del AMBA y en las líneas Urquiza y Belgrano Norte. A su vez, se incluyó la variación interanual y la incidencia de ambas líneas en el total de la Red.

Año	Red de Superficie AMBA		Línea Urquiza			Línea Belgrano Norte		
	Total Tren Km	% de variación respecto al año anterior	Total Tren Km	% de variación respecto al año anterior	Incidencia respecto del total AMBA	Total Tren Km	% de variación respecto al año anterior	Incidencia respecto del total AMBA
1995	18.990.948		1.630.771		8,59%	1.737.048		9,15%
1996	23.207.647	22,28%	1.683.898	3,21%	7,25%	1.784.769	2,75%	7,69%
1997	25.713.822	10,80%	1.724.698	2,47%	6,71%	2.184.706	22,41%	8,60%
1998	27.283.148	6,10%	1.734.144	0,55%	6,36%	2.352.771	7,69%	8,62%
1999	28.469.113	4,35%	1.771.571	2,16%	6,22%	2.348.867	-0,17%	8,25%
2000	28.392.276	-0,27%	1.715.430	-3,17%	6,04%	2.382.311	1,42%	8,39%
2001	28.841.290	-1,24%	1.657.523	-3,38%	5,91%	2.385.665	0,14%	8,61%
2002	24.652.456	-12,09%	1.305.882	-21,21%	5,30%	1.956.625	-17,98%	7,94%
2003	24.311.662	-1,38%	1.314.867	0,69%	5,41%	2.116.546	8,17%	8,71%
2004	24.297.118	-0,06%	1.361.920	3,58%	5,61%	2.229.852	5,35%	9,18%
2005	24.395.428	8,40%	1.347.277	-1,08%	5,52%	2.318.681	3,98%	9,50%
2006	25.425.609	4,22%	1.293.901	-3,95%	5,09%	2.484.854	7,17%	9,77%
2007	25.009.695	-1,64%	1.289.805	-0,32%	5,16%	2.498.813	0,56%	9,99%
2008	25.527.625	2,07%	1.256.934	-2,55%	4,92%	2.544.866	1,84%	9,97%
2009	26.571.926	4,09%	1.426.330	13,48%	5,37%	2.575.930	1,22%	9,69%
2010	26.588.988	0,03%	1.487.488	4,29%	5,60%	2.558.816	-0,66%	9,63%
2011	26.066.608	-1,94%	1.481.215	-0,42%	5,58%	2.513.078	-1,79%	9,64%
2012	24.703.880	-5,23%	1.459.610	-1,46%	5,91%	2.538.729	1,02%	10,28%
2013	21.823.008	-11,66%	1.446.246	-0,92%	6,63%	2.522.502	-0,64%	11,55%
2014	21.657.214	-0,76%	1.384.755	-4,25%	6,39%	2.413.400	-4,33%	11,14%
2015	21.097.561	-2,58%	1.386.394	0,12%	6,57%	2.401.631	-0,49%	11,38%

Total Red de Superficie (AMBA)

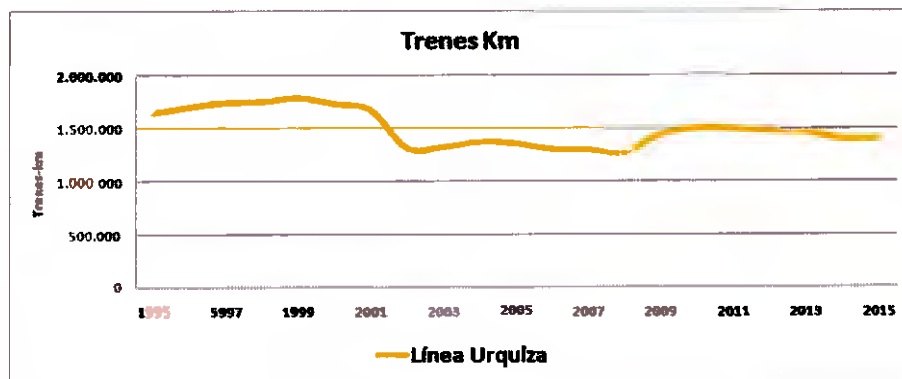


Por lo que se observa en el gráfico anterior, la Red experimenta un crecimiento durante la segunda mitad de la década del '90, tendencia que se rompe en el año 2000, llegando a su mínimo en el 2004, para posteriormente registrar un incremento en el período 2004 – 2010, luego del cual se experimenta una caída constante que aún no se ha podido revertir.

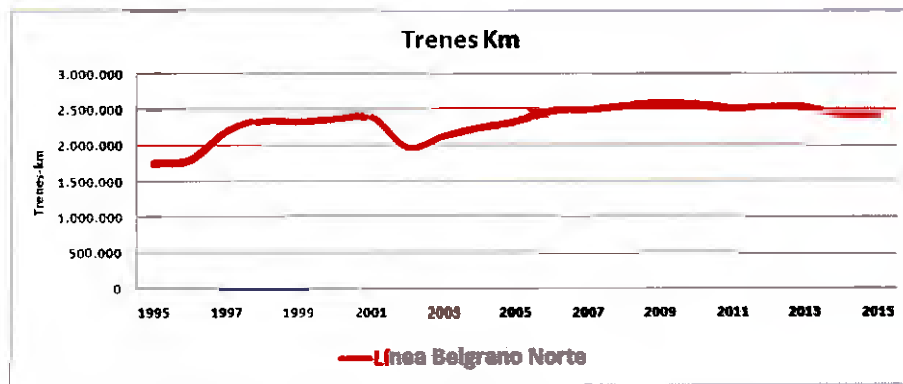
El "Informe Estadístico CNRT" destaca que: "(...) hasta 2013 se observa una caída pronunciada. La misma se debe a la retirada de servicio de formaciones antiguas y las obras de mejoramiento en toda la red que aún se llevan a cabo, lo que provocó una disminución en la cantidad de trenes corridos. Sin embargo en 2014 y 2015, se moderó la caída".

Líneas Urquiza y Belgrano Norte

Los siguientes gráficos muestran la evolución del indicador "Trenes-kilómetro" para las dos empresas Concesionarias a lo largo del período 1995 - 2015.

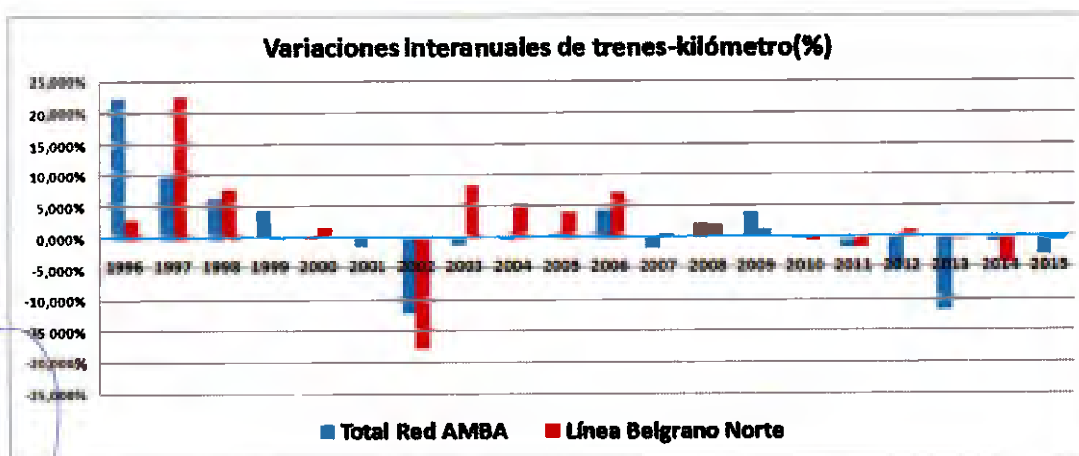
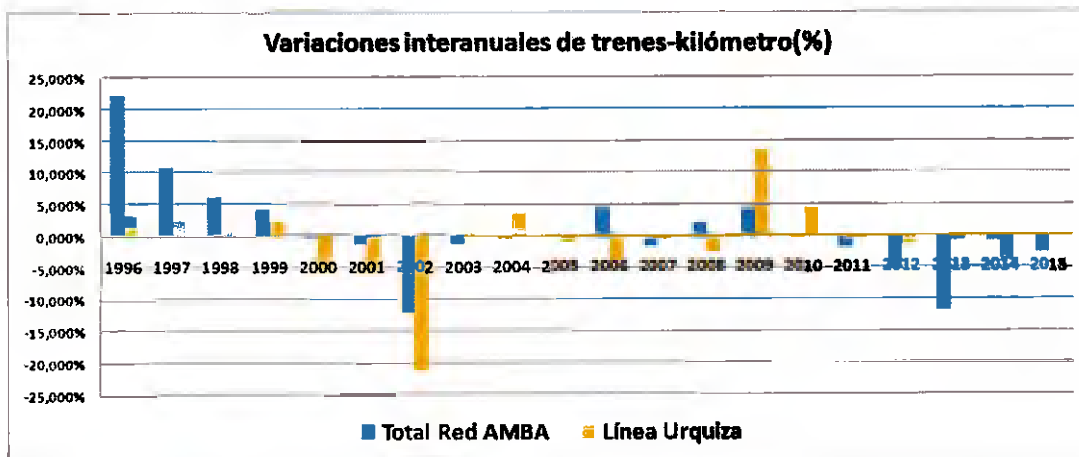


Como se puede observar, en la Línea Urquiza se produce un crecimiento desde el inicio de la Concesión hasta el 2000, año en el que comienza a reflejarse un descenso del indicador. En los años 2003 y 2004 se ve un repunte de los valores, pero entre 2005 - 2008 se visualiza una caída. Posteriormente, se produce una recuperación en los años 2009 y 2010 (máximo incremento interanual de la serie), y un descenso desde el 2011 al 2014. Por último, el 2015 muestra un crecimiento del 0,12% con respecto al 2014.



En cuanto a la Línea Belgrano Norte, se refleja un crecimiento desde 1995 al 2009, con excepción de los años 1999 y 2002 en donde se ve un descenso de 0,17% y 17,98% (este último fue el mínimo de la serie). A partir del año 2009 y hasta el 2015 se produce una caída del indicador con excepción del año 2012, en donde se produce una variación positiva del 1,02%.

Por otra parte, si se realiza la comparación de la variación interanual de cada línea respecto del comportamiento del total de la Red, se puede observar lo siguiente:



Handwritten blue annotations on the left side of the page, including a large scribble and several smaller marks.

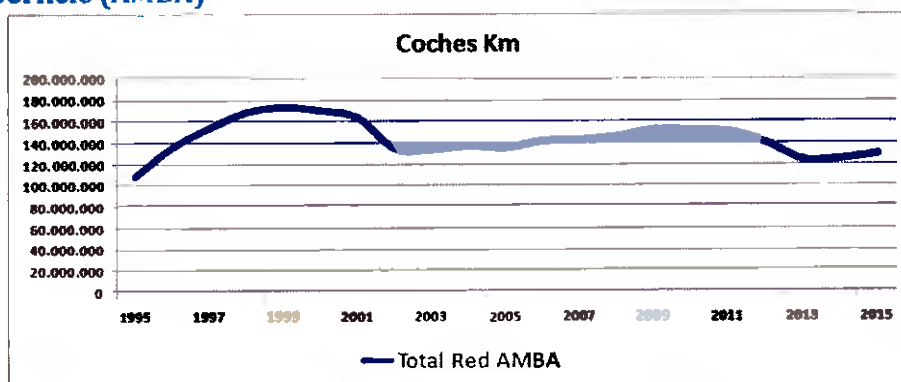
2.3 COCHES - KILÓMETRO

Representa la cantidad de kilómetros que recorren todos los coches que prestaron servicio durante el período en estudio. Este dato depende de la cantidad de coches que forman un tren, y la cantidad de trenes corridos.

De forma similar a lo realizado en el indicador anterior, la siguiente tabla muestra los Coches-kilómetro anuales en el Total de la Red y en las líneas Urquiza y Belgrano Norte. Asimismo, se pone a consideración la variación porcentual de cada año y la incidencia de ambas líneas en el total.

Año	Red de Superficie AMBA		Línea Urquiza			Línea Belgrano Norte		
	Total Coche Km	% de variación respecto al año anterior	Total Coche Km	% de variación respecto al año anterior	Incidencia respecto del total AMBA	Total Coche Km	% de variación respecto al año anterior	Incidencia respecto del total AMBA
1995	109.149.799		9.727.833		8,91%	9.868.681		9,04%
1996	136.292.332	24,87%	9.750.041	0,23%	7,15%	10.531.904	6,72%	7,73%
1997	154.410.427	13,29%	10.289.629	5,53%	6,66%	12.959.396	23,05%	8,39%
1998	168.790.074	9,31%	10.354.629	0,63%	6,13%	14.556.733	12,33%	8,62%
1999	173.567.567	2,83%	10.427.084	0,70%	6,01%	14.778.074	1,52%	8,51%
2000	170.301.840	-1,88%	10.087.167	-3,26%	5,92%	15.154.439	2,55%	8,90%
2001	163.802.108	-3,82%	9.784.229	-3,00%	5,97%	15.145.773	-0,06%	9,25%
2002	135.609.311	-17,21%	7.836.290	-19,92%	5,78%	12.465.347	-17,70%	9,19%
2003	135.095.858	-0,38%	7.859.076	0,30%	5,82%	13.543.096	0,65%	10,02%
2004	138.095.764	2,22%	8.171.520	3,98%	5,92%	14.469.797	6,84%	10,40%
2005	136.415.243	-1,22%	8.083.661	-1,08%	5,93%	15.027.097	3,85%	11,02%
2006	142.248.479	4,28%	7.763.405	-3,96%	5,46%	16.027.698	6,66%	11,27%
2007	142.947.526	0,49%	7.738.829	-0,32%	5,41%	16.215.938	1,17%	11,34%
2008	145.999.284	2,13%	7.541.606	-2,55%	5,17%	16.579.723	2,24%	11,36%
2009	151.908.511	4,05%	8.656.723	13,46%	5,63%	16.801.263	1,34%	11,06%
2010	151.459.476	-0,30%	8.924.928	4,30%	5,89%	16.702.261	-0,59%	11,03%
2011	150.157.436	-0,86%	8.887.296	-0,42%	5,92%	16.488.476	-1,81%	10,92%
2012	140.824.559	-6,22%	8.757.658	-1,48%	6,22%	16.568.873	1,02%	11,77%
2013	124.718.643	-11,44%	8.677.478	-0,92%	6,96%	16.460.815	-0,60%	13,20%
2014	125.618.982	0,72%	8.308.531	-4,25%	6,61%	15.694.725	-4,78%	12,49%
2015	130.220.193	3,66%	8.318.362	0,12%	6,39%	15.562.951	-0,84%	11,95%

Total Red de Superficie (AMBA)



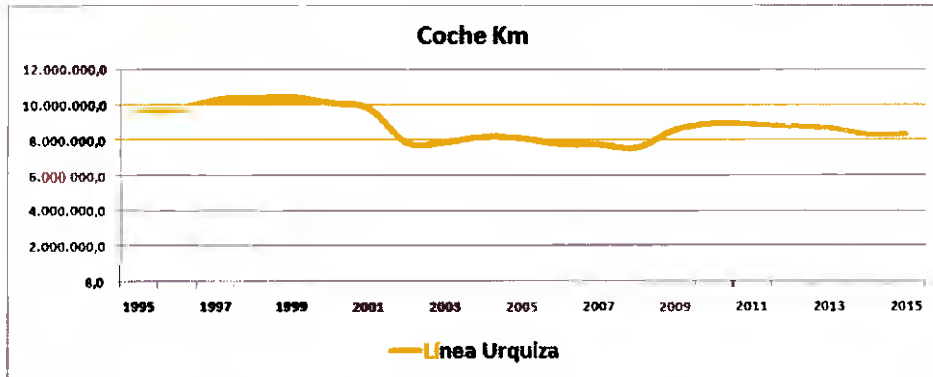
De acuerdo a lo informado por la C.N.R.T., para obtener este indicador se toma como base a los Trenes-kilómetro y se los multiplica por la cantidad de coches promedio por tren. Su evolución sigue un patrón muy similar a los Trenes-kilómetro, aunque existen pequeñas variaciones provocadas por la modificación en la cantidad de coches que componen cada tren.

Según lo expuesto por el Órgano de Control, la Red refleja un crecimiento desde mediados de los '90 a 2000. A partir de ese año y hasta el 2005, con excepción del 2004, se observa un descenso de los valores. Posteriormente, el indicador comienza a crecer hasta el 2009 y nuevamente cae desde el 2010 hasta el 2013, donde con 124.718.643 Coches-kilómetro registra el mínimo valor de la serie. En 2015

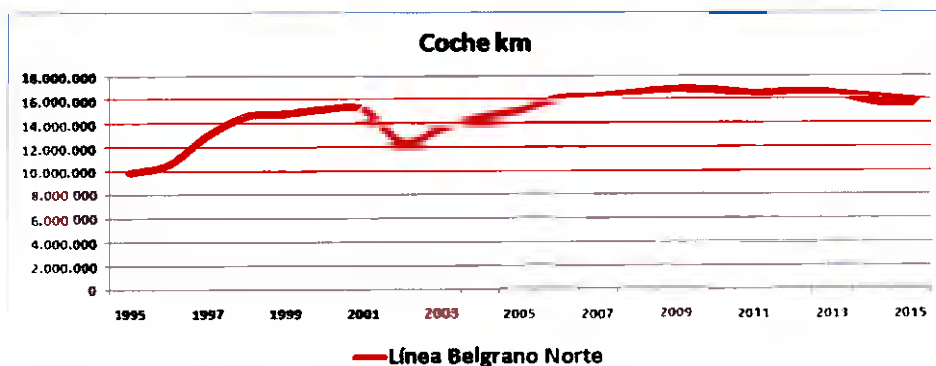
con la incorporación de coches nuevos, que conforman trenes más largos, los Coches-kilómetro avanzaron un 3,7% respecto al 2014.

Líneas Urquiza y Belgrano Norte

Los gráficos muestran la evolución del indicador "Coches-kilómetro" a lo largo del período 1995 - 2015.

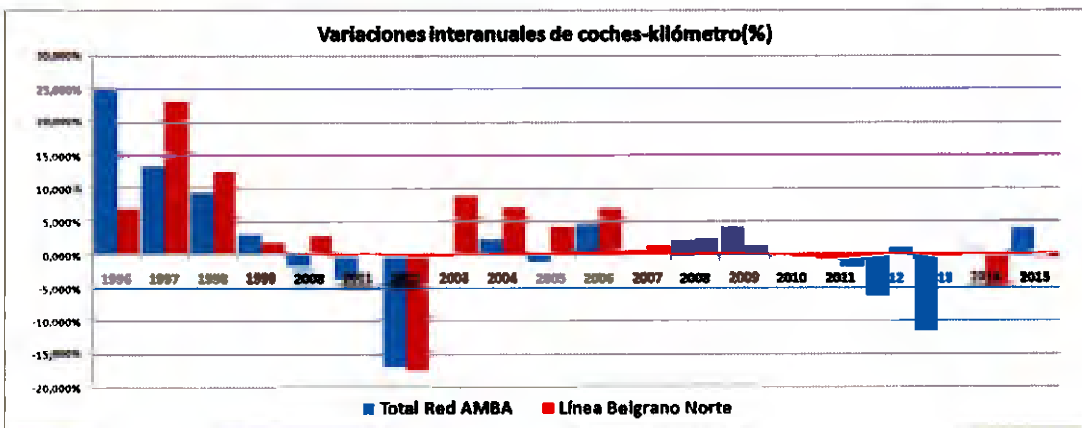
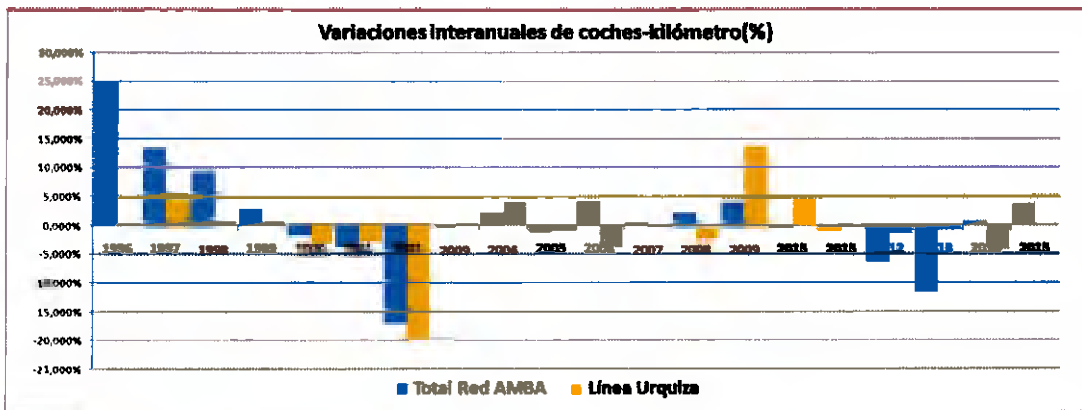


Al igual que lo observado en los Trenes-kilómetro, en la Línea Urquiza se desprende un crecimiento sostenido desde el inicio de la concesión hasta el año 1999, en donde se registra el mayor valor de la serie, alcanzando los 10.427.084 Coches-kilómetro. Con la crisis económica de 2000, 2001 y 2002 se produce una caída y un posterior rebote en los años 2003 y 2004. A partir del año 2005 se produce un descenso del indicador hasta llegar, en el año 2008, a su pico más bajo con un total de 7.541.606 Coches-kilómetro. Posteriormente se observa una recuperación en el 2009 y 2010, y nuevamente un descenso del 2011 al 2014. Por último, el año 2015 muestra un crecimiento del 0,12% respecto del 2014.



En cuanto a la Línea Belgrano Norte, se ve un crecimiento desde 1995 al 2009, con excepción de los años 1999 y 2002. Por su parte, desde el 2009 (en donde se refleja el mayor valor de la serie), y hasta el 2015 se produce una caída del indicador con excepción del año 2012.

Realizando la comparación de la variación interanual de cada línea respecto del Total de la Red, se puede ver lo siguiente:



Handwritten notes in blue ink on the left margin, including a circled 'P', a signature, and a large scribble.

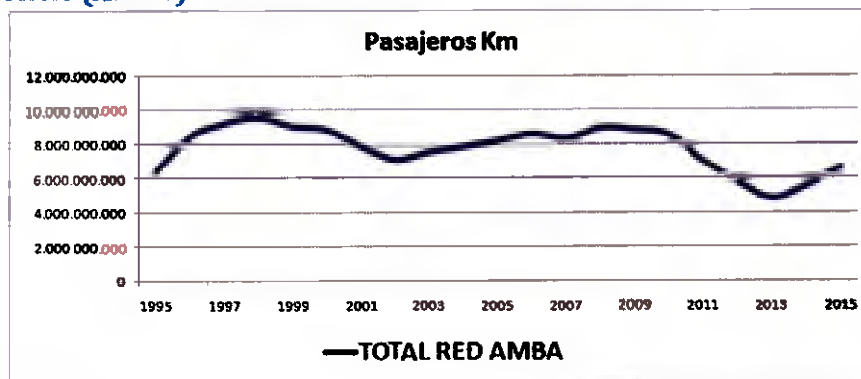
2.4 - PASAJEROS-KILÓMETRO

Este indicador refleja los kilómetros totales recorridos por todos los pasajeros pagos transportados de una línea.

La tabla que se muestra a continuación refleja los Pasajeros-kilómetro anuales en el Total de la Red de Superficie del AMBA y en las Líneas Urquiza y Belgrano Norte, incluyendo la variación porcentual año a año y su incidencia en el total.

Año	Red de Superficie AMBA		Linea Urquiza			Linea Belgrano Norte		
	Total Pasajeros Km	% de variación respecto al año anterior	Total Pasajeros Km	% de variación respecto al año anterior	Incidencia respecto del total AMBA	Total Pasajeros Km	% de variación respecto al año anterior	Incidencia respecto del total AMBA
1995	6.465.429.607		400.511.124		6,19%	489.953.114		7,58%
1996	8.529.208.059	31,92%	427.697.105	6,79%	5,01%	540.313.142	10,28%	6,33%
1997	9.288.975.870	8,91%	431.703.387	0,94%	4,65%	604.128.993	11,61%	6,50%
1998	9.622.777.598	3,59%	442.556.663	2,51%	4,60%	645.771.167	6,89%	6,71%
1999	9.105.240.994	-5,38%	446.650.898	0,93%	4,91%	632.106.325	-2,12%	6,94%
2000	8.915.260.992	-2,09%	434.496.887	-2,72%	4,87%	616.978.949	-2,39%	6,92%
2001	7.942.877.376	-18,91%	390.497.036	-18,13%	4,92%	576.996.241	-6,48%	7,26%
2002	7.169.870.360	-9,73%	378.097.538	-3,18%	5,27%	507.004.935	-12,13%	7,87%
2003	7.620.213.315	6,28%	463.927.716	22,70%	6,09%	606.634.188	19,66%	7,96%
2004	7.929.803.952	4,06%	489.712.986	5,56%	6,18%	673.222.945	10,98%	8,49%
2005	8.274.057.673	4,34%	479.291.673	-2,13%	5,79%	715.678.295	6,31%	8,65%
2006	8.682.034.417	4,93%	475.280.841	-0,84%	5,47%	778.759.444	8,81%	8,97%
2007	8.418.819.881	-3,04%	430.093.899	-9,51%	5,11%	807.993.918	3,75%	9,60%
2008	9.021.386.661	7,17%	418.869.728	-2,61%	4,64%	824.276.171	2,02%	9,14%
2009	8.935.676.669	-0,95%	391.660.755	-6,50%	4,38%	791.313.278	-4,00%	8,86%
2010	8.630.291.882	-3,42%	389.170.558	-0,64%	4,51%	776.274.646	-1,90%	8,99%
2011	7.108.869.369	-17,63%	320.211.720	-17,72%	4,50%	593.424.623	-23,55%	8,35%
2012	5.835.013.602	-17,92%	328.067.131	2,45%	5,62%	580.328.533	-2,21%	9,95%
2013	4.873.716.420	-16,47%	266.752.316	-18,69%	5,47%	617.903.982	6,47%	12,68%
2014	5.576.637.967	14,42%	217.722.334	-18,38%	3,90%	543.574.399	-12,83%	9,75%
2015	6.692.539.158	20,01%	320.540.697	47,22%	4,79%	493.641.618	-9,19%	7,38%

Total Red de Superficie (AMBA)

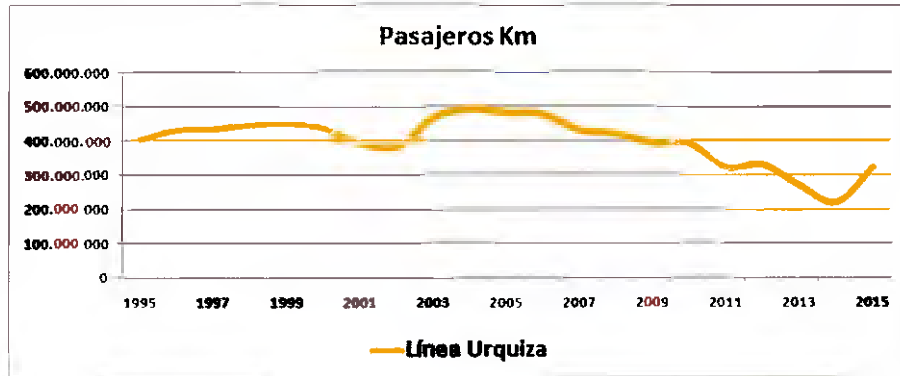


Para el Total de la Red este indicador muestra un comportamiento similar a los anteriores ya que se observa un crecimiento en los primeros años de las concesiones hasta alcanzar, en el año 1998, el valor máximo de la serie, con 9.622.777.598 Pasajeros-kilómetro. A partir de este año y hasta el 2003 se produce una caída de los valores y desde el 2003 al 2008 - con excepción del año 2007 - se revierte la situación incrementando el indicador, acercándose a los registros alcanzados a mediados de los '90. Posteriormente se produce una caída desde el 2009 al 2013 con un repunte en los años 2014 y 2015.

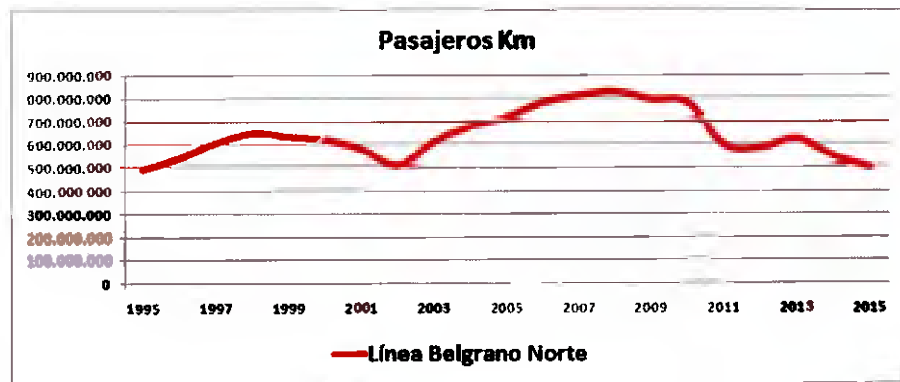
Lo expuesto en el párrafo anterior coincide con lo mencionado por la CNRT para los "Trenes-kilómetro" y "Coches-kilómetro", en donde la caída hasta el 2013 "se debe a la retirada de servicio de formaciones antiguas y las obras de mejoramiento en toda la red que aún se llevan a cabo". Por otro lado, el mejoramiento en los años 2014 y 2015 se debió a la incorporación de material rodante en las líneas.

Líneas Urquiza y Belgrano Norte

Los gráficos muestran la evolución del indicador "Pasajeros-kilómetro" a lo largo del período 1995 - 2015.



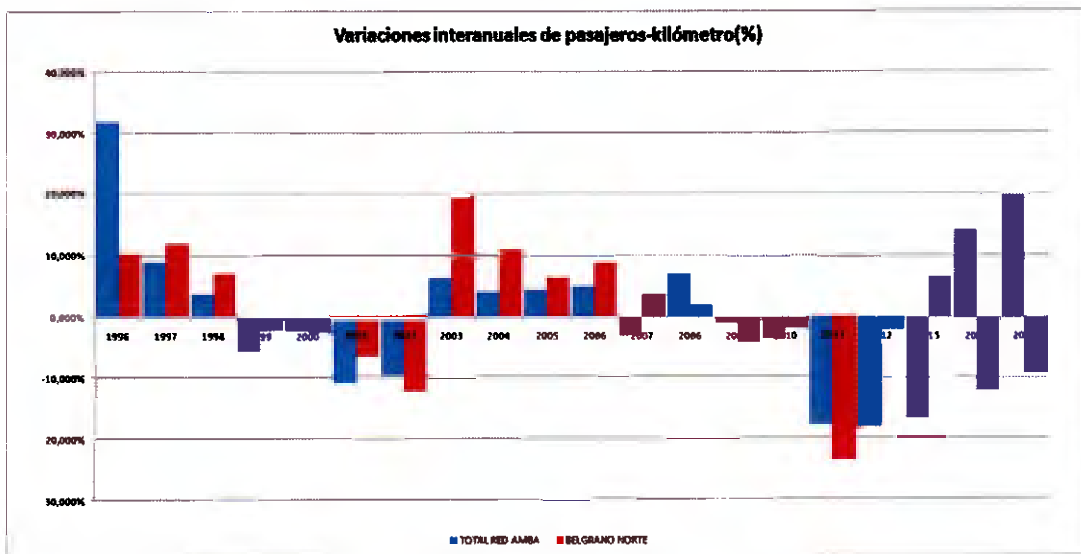
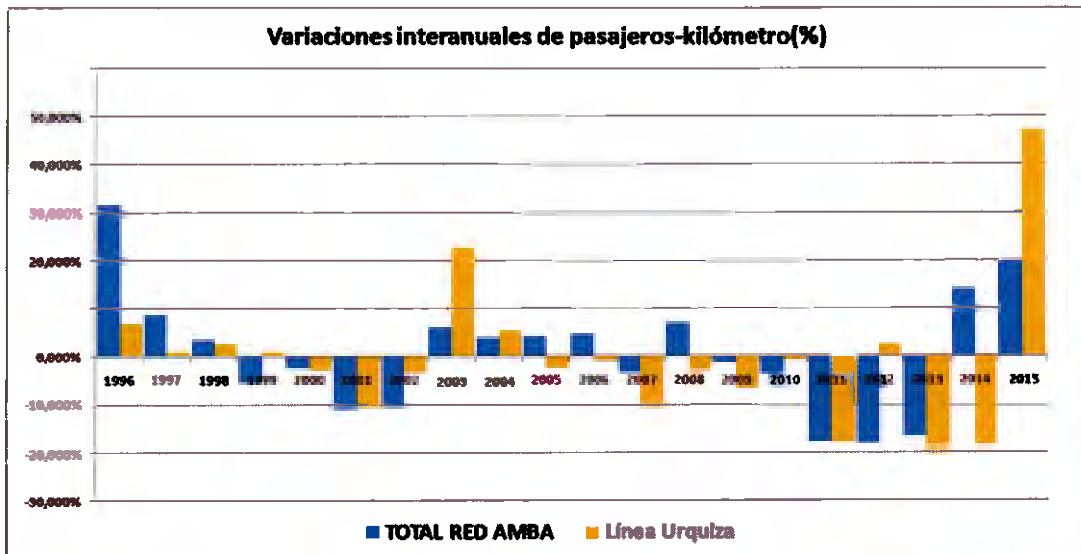
En la Línea Urquiza se produce un incremento interanual desde el inicio de la concesión hasta el año 1999, a partir del cual se observa una caída hasta el 2002. Posteriormente, se visualiza una recuperación a partir del año 2003 y 2004, en donde se alcanza el mayor valor de la serie con 489.712.986 Pasajeros-kilómetro. Luego, se produce una caída desde el 2005 al 2014 (con excepción del año 2012), seguida de un repunte en el 2015.



Respecto a la Línea Belgrano Norte, manifiesta un comportamiento similar al del total de la Red, en donde se observa un crecimiento desde el inicio de la concesión hasta 1998, para luego caer de manera continua hasta el 2002. A partir del 2003 al 2008 se produce una recuperación, alcanzando el mayor valor de la serie con 824.276.171 Pasajeros-kilómetro, seguida de un descenso desde el 2009 al 2015, con excepción del año 2013.

Realizando la variación interanual de cada línea respecto del Total de la Red de Superficie (AMBA), se puede ver lo siguiente:

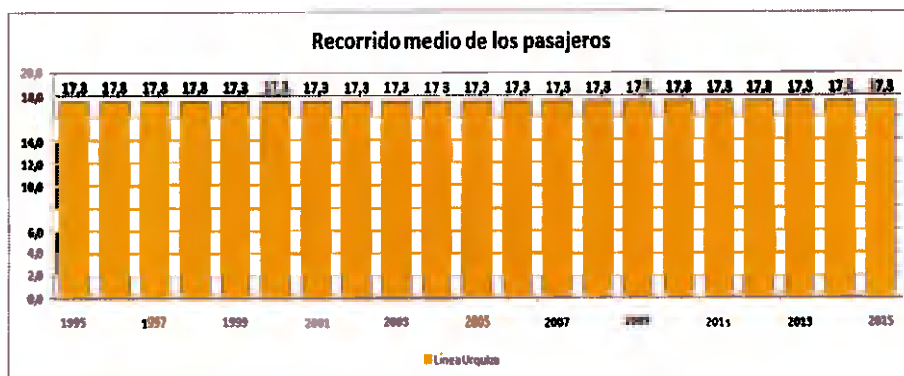
Handwritten notes and signatures in blue and brown ink on the left side of the page, including a large blue scribble and several smaller marks.



2.5 - RECORRIDO MEDIO DE LOS PASAJEROS

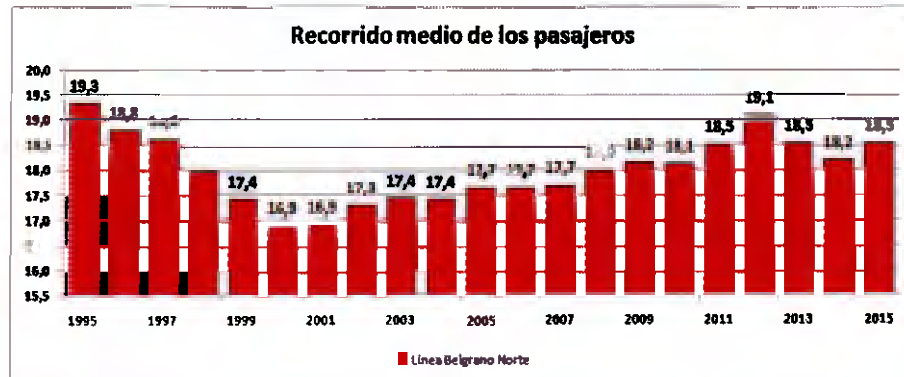
Este indicador refleja los kilómetros promedio recorridos por pasajero en un viaje.

En lo que respecta a la Línea Urquiza se observa que no tuvo variación a lo largo del período de análisis.



En cuanto a la Línea Belgrano Norte, se observa un descenso a partir del año 1995, profundizándose en

los años 2000 y 2001 en donde se alcanza el valor más bajo de la serie. Con posterioridad a estos años comienza a producirse una recuperación del valor del indicador hasta llegar al año 2012 a los 19,1 kilómetros. Finalmente se produce una caída en los años 2013 y 2014 y un incremento en el año 2015.

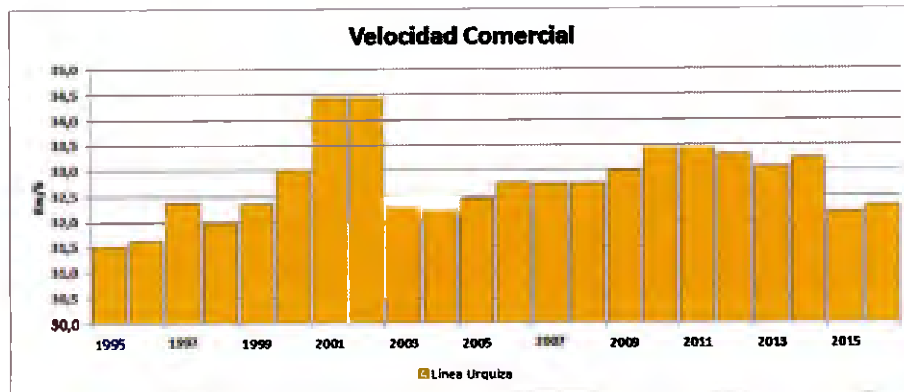


2.6 - VELOCIDAD COMERCIAL

Refleja la velocidad promedio que alcanzan las formaciones.

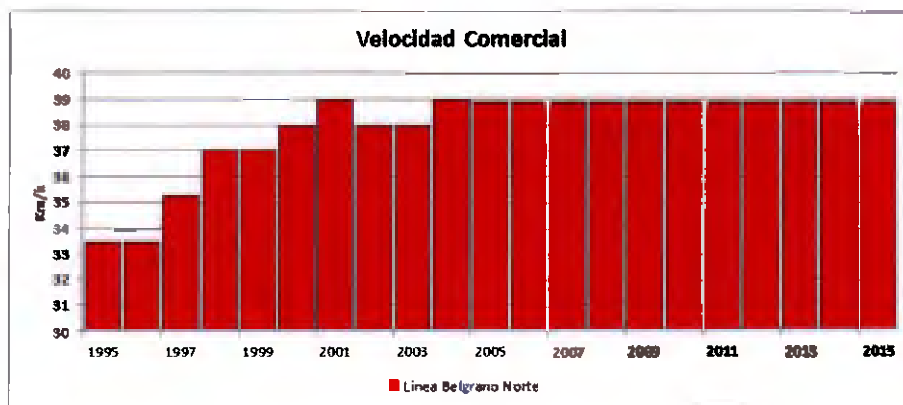
Línea Urquiza

El siguiente gráfico muestra la velocidad promedio de trenes eléctricos en la Línea Urquiza, observándose los mejores registros en los años 2001 y 2002. En promedio para toda la serie la velocidad comercial alcanzaría aproximadamente 33 Km/h.



Línea Belgrano Norte

En igual sentido, se muestra la Velocidad promedio de trenes diesel en la Línea Belgrano Norte, observándose un incremento sucesivo de la velocidad comercial para los primeros años de la serie analizada, estabilizándose en los comienzos del 2000, alcanzando en promedio una velocidad comercial aproximadamente de 39 Km/h.

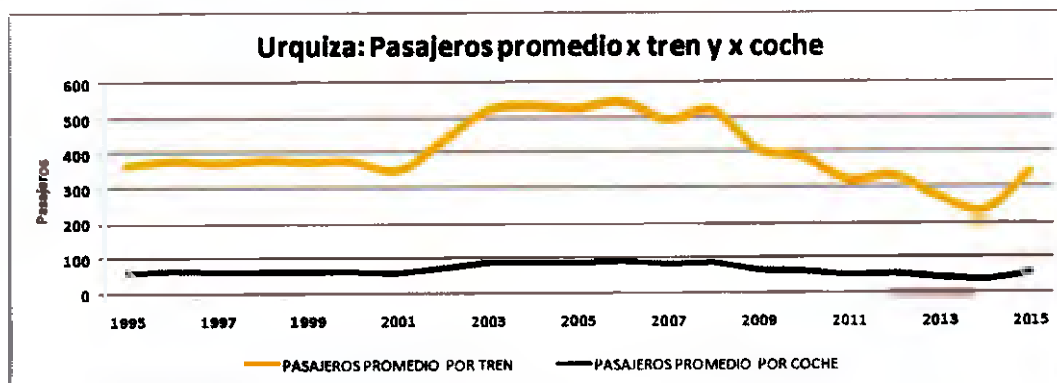


2.7 - FORMACIÓN MEDIA

En lo que respecta a la cantidad de coches por formación, se mantuvo constante durante todo el período de las concesiones. Esto se debe a que no se ha realizado recambio de material rodante, situación que podría haber implicado un replanteo en la configuración de la flota. En ambas líneas dicha cantidad asciende a seis (6).

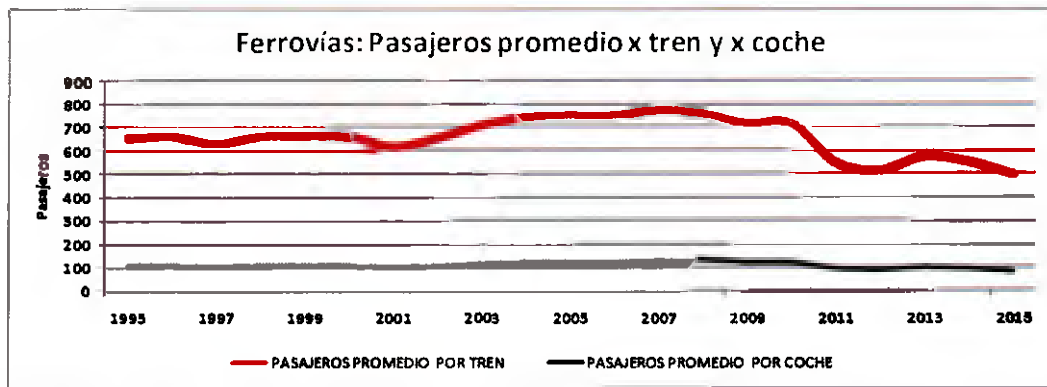
2.8 - PASAJEROS PROMEDIO POR TREN Y COCHE

A continuación, los gráficos muestran la evolución en la cantidad de pasajeros promedio por tren y por coche. Dicho cálculo se realiza tomando la cantidad total de pasajeros pagos transportados y dividiéndolo por la cantidad de trenes o coches corridos, según corresponda.



Ambos indicadores se comportan de igual manera, debido a que la cantidad de coches no varía a través de los años. Hasta el año 2000 podemos observar que prácticamente se mantienen constantes, sufriendo una baja en el 2001, en coincidencia con la fuerte crisis económica atravesada en nuestro país. Los registros se recuperan a partir del año siguiente y experimentan un alza hasta el año 2006.

Posteriormente, la serie muestra que para la mayoría de los años siguientes sufrieron una caída interanual, a excepción de 2008 y 2012 que presentaron subas con respecto al período anterior. Sin embargo, en el último año la tendencia se ha invertido.

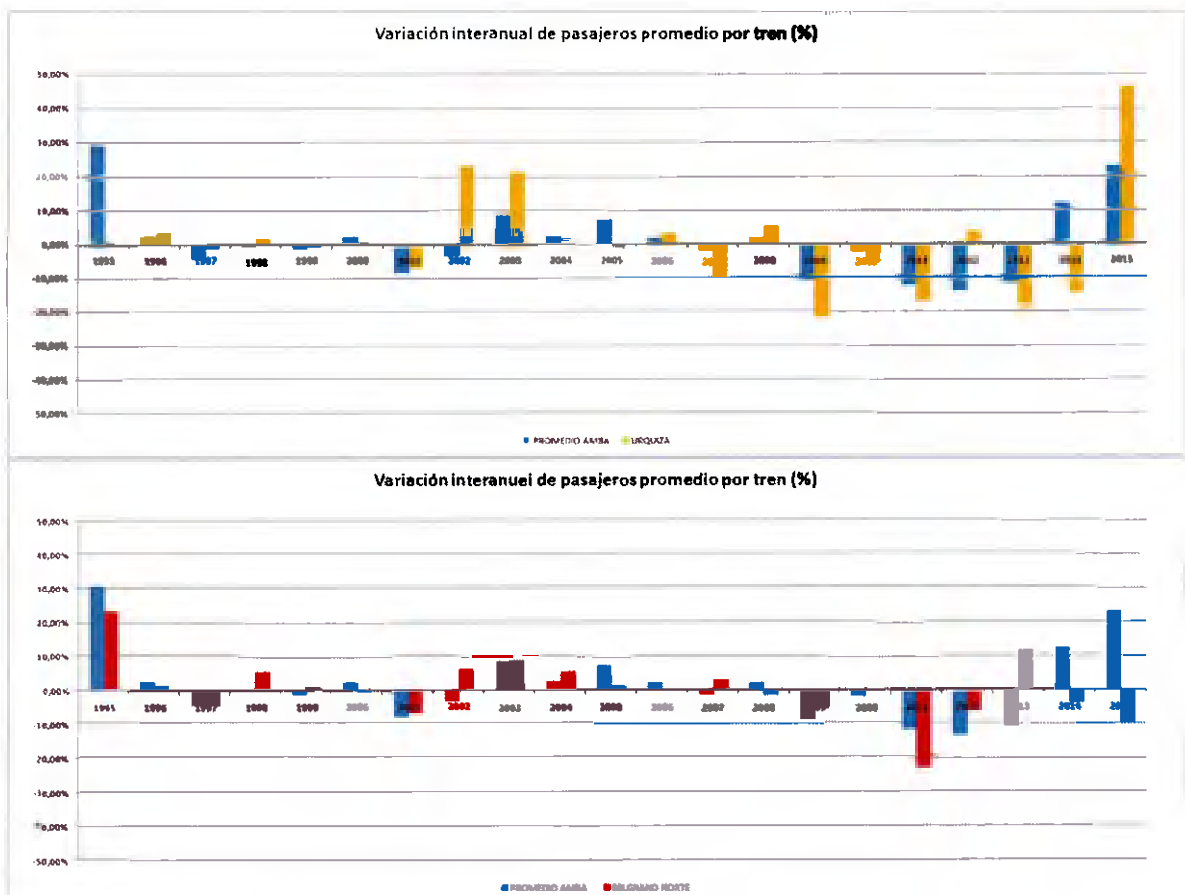


Al igual que lo ocurrido en la Línea Urquiza, la Línea Belgrano Norte presenta, tanto para los pasajeros promedio por tren como los pasajeros promedio por coche, el mismo comportamiento, debido a que la cantidad de coches por tren ha permanecido invariable en el tiempo.

En este caso, las variables se mantienen prácticamente constantes hasta el año 2000, producto del equilibrio entre la oferta de trenes y la cantidad de pasajeros pagos transportados a través de los años. Con posterioridad a la caída del año 2001, la línea experimentó un crecimiento hasta el 2006, año en el que se estabilizaron las variables para mantenerse casi constantes hasta el 2010. A partir de dicho año, la línea presenta valores decrecientes por los próximos tres periodos, hasta encontrar una mejora en el 2013 y volver a caer los dos años siguientes.

Para un mejor entendimiento de lo anteriormente expresado, seguidamente se incluirá las variaciones interanuales experimentadas por ambas líneas y la comparación con el total de la Red del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

(Handwritten notes and scribbles in blue ink on the left margin)

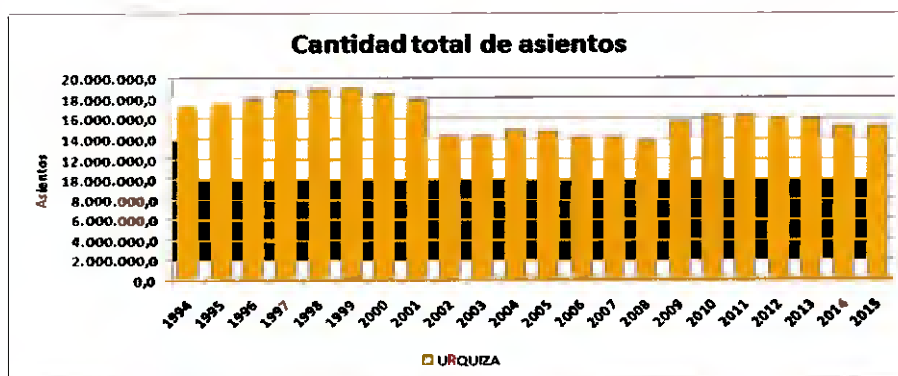


2.9 - CANTIDAD TOTAL DE ASIENTOS

A continuación se mostrará la cantidad total de asientos ofrecidos en los trenes corridos de ambas líneas para el período 1994 - 2015, con su variación porcentual respecto al año anterior:

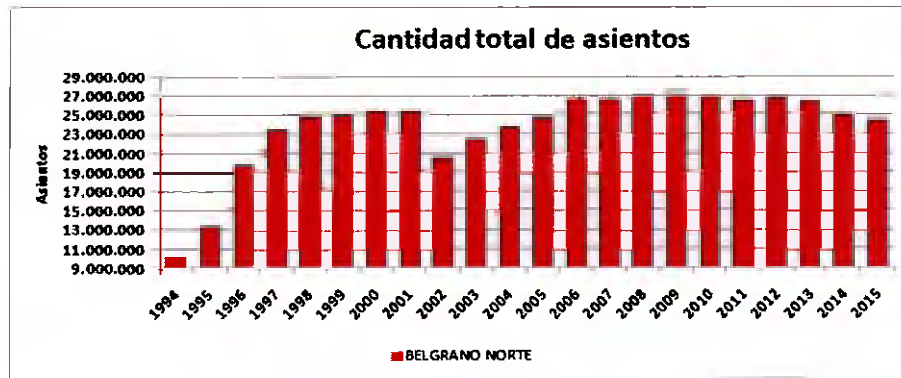
Año	Línea Urquiza		Línea Belgrano Norte	
	Cantidad Total asientos	% de variación respecto al año anterior	Cantidad Total asientos	% de variación respecto al año anterior
1994	17.204.000		10.014.927	
1995	17.745.686	3,15%	13.380.440	33,70%
1996	17.786.207	0,23%	19.746.168	47,46%
1997	18.770.535	5,53%	23.415.800	18,58%
1998	18.889.108	0,63%	24.813.696	5,97%
1999	19.021.281	0,70%	24.979.680	0,67%
2000	18.401.200	-3,26%	25.287.936	1,23%
2001	17.648.574	-3,00%	25.326.686	0,15%
2002	14.293.282	-19,92%	20.639.928	-18,51%
2003	14.336.674	0,30%	22.474.872	8,89%
2004	14.908.640	3,98%	23.793.168	5,87%
2005	14.746.368	-1,08%	24.719.760	3,89%
2006	14.162.149	-3,96%	26.775.318	8,32%
2007	14.117.317	-0,32%	26.647.233	-0,48%
2008	13.757.540	-2,55%	27.191.114	2,04%
2009	15.609.335	13,46%	27.427.268	0,87%
2010	16.281.021	4,30%	26.943.352	-1,76%
2011	16.212.372	-0,42%	26.505.715	-1,62%
2012	15.975.883	-1,46%	26.710.827	0,77%
2013	15.829.619	-0,92%	26.306.008	-1,52%
2014	15.156.578	-4,25%	24.915.230	-5,29%
2015	15.174.511	0,12%	24.423.816	-1,97%

En cuanto a la Línea Urquiza se puede observar un incremento del indicador desde el inicio de la concesión hasta el año 1999, en donde se alcanza el máximo valor de la serie con 19.021.281 asientos ofrecidos. En los años 2000, 2001 y 2002 se produce una caída y posteriormente una recuperación en el 2003 y 2004. A partir del 2005 comienzan a reflejarse variaciones interanuales negativas hasta llegar en el año 2008 al menor valor de la serie, con 13.757.540 asientos. Asimismo, en los años 2009 y 2010 el indicador incrementa un 13,46% y 4,30% respectivamente, y a partir del 2011 hasta el 2014 se produce un descenso del indicador. Finalmente el 2015 cierra con un aumento del 0,12% respecto al año anterior.



En la Línea Belgrano Norte se produce un crecimiento en la oferta de asientos desde el inicio de la concesión hasta el año 2001. En el 2002 se registra una caída del 18,51% y a partir de allí comienza a recuperarse hasta el año 2009, en donde se observa el mayor valor de la serie, alcanzando los 27.427.268 asientos. A partir del 2010 y hasta el 2015, con excepción del año 2012, se produce un

descenso en el valor del indicador.



2.10 - CANTIDAD DE ASIENTOS PROM. P/COCHE

La cantidad de asientos promedio por coche permanece invariable en el tiempo en ambas líneas, debido a que no han recibido material rodante nuevo. En la Línea Urquiza dicho número es de 47 asientos, y de 76 en el caso del Belgrano Norte.

3 - INDICADORES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

De igual forma que en el punto anterior, para el presente apartado se tomará como base la información suministrada por la CNRT tanto en su página web como en el "Informe Estadístico 2015".

Como primera medida, corresponde traer a consideración lo expuesto por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en el citado informe, donde realiza la siguiente definición:

"La Programación de Servicios indica la cantidad de trenes que deben circular en una línea estableciendo horarios y frecuencias, entre otras cosas, en un período determinado. Esto brinda el marco necesario para comprobar el nivel de cumplimiento de la corrida de trenes y así calificar el servicio respecto al cumplimiento de dicha programación, no así de la cantidad de trenes necesarios para brindar un servicio que no rechace la demanda.

Los datos generados por la corrida de trenes son los siguientes:

Trenes Programados: Cantidad de servicios de transporte programados para un período.

Trenes Corridos: Cantidad de servicios de transporte realizados (no cancelados) entre las estaciones cabecera.

Trenes Puntuales: Cantidad de servicios de transporte que llegaron de acuerdo a la programación, con un atraso igual o menor a 5 minutos.

Trenes Cancelados: Cantidad de servicios de transporte que no corrieron o que no completaron su servicio entre las estaciones cabecera.

Utilizando esos datos se califica al servicio con los siguientes indicadores:

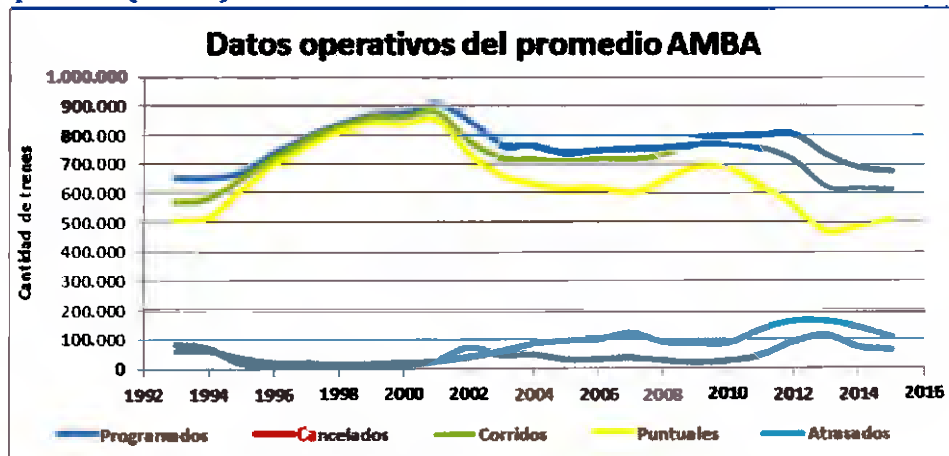
Cumplimiento de programa: Representa el porcentaje de cumplimiento de la programación sin contabilizar la puntualidad. (**Trenes Corridos/Trenes Programados**).

Regularidad Absoluta: Representa el porcentaje de cumplimiento de la programación (**Trenes Puntuales/Trenes Programados**). Cabe agregar que de acuerdo a parámetros internacionales, para

considerar que un servicio es eficiente, este índice debe alcanzar al menos el 95% de cumplimiento.

Regularidad Relativa: Representa el porcentaje de cumplimiento de la puntualidad de los Trenes Corridos (Trenes Puntuales/Trenes Corridos)."

Total Red de Superficie (AMBA)



En cuanto al periodo 1993- 2005 podemos observar una tendencia alcista en los Trenes Programados hasta el año 2001. Dicha tendencia se rompe y se mantiene a la baja hasta el año 2006, momento en el que comienza a crecer nuevamente. Lo mismo sucede con los Trenes Corridos y los Puntuales.

Por el lado de los Trenes Cancelados, se ubican cerca de los 100.000 en 1993 (año en el que comienzan las primeras concesiones) y disminuyen hasta ubicarse por debajo de los 10.000 en el año 1999. A partir del siguiente año y hasta el 2004, la tendencia es alcista.

Los atrasados también experimentan un descenso durante los primeros años de concesiones, situación que se revierte a partir del año 2000. A partir de allí, el ascenso sería constante hasta el año 2007, alcanzando el nivel máximo de servicios atrasados en el año 2012.

Ahora, respecto al periodo 2005- 2015 y teniendo en cuenta esta información, la CNRT en su "Informe estadístico 2015" manifiesta lo siguiente:

"La evolución de los **Trenes Programados** mantuvo una tendencia ascendente en el periodo 2005-2012. Pero con la retirada del servicio de varias formaciones a partir de 2012 y las obras en infraestructura se modificó la programación de servicios a fin de adecuarla al material rodante utilizable y a la disponibilidad de infraestructura. Atento a ello la cantidad de **Trenes Programados** se redujo un 9% de 2012 a 2013 y 14% de 2012 a 2014. En 2015 continuó la reducción aunque fue menor a las anteriores.

Ahora, los **Trenes Corridos** y los **Puntuales** tuvieron un comportamiento diferente. Ambos indicadores venían descendiendo desde el año 2010, con una baja más pronunciada en el caso de los **Trenes Puntuales (...)**"

"Los **Trenes Corridos**, con un promedio anual de 746 mil trenes en el período 2005-2011, disminuyeron a un promedio anual de 618 mil en sólo 3 años por las razones expuestas anteriormente y que se deben principalmente a la retirada de servicio de formaciones antiguas y las obras de mejoramiento en toda la red que aún se llevan a cabo, lo que provocó una disminución en la cantidad de trenes corridos. Esta caída se produjo principalmente en los Servicios Eléctricos que explican el 78% de la retracción, pasando de 420 mil trenes corridos promedio para el período 2005-2011 a 318 mil trenes corridos en

2014, es decir 102 mil trenes menos y 346 mil en 2015. En 2015, sobre el total de trenes corridos la tendencia descendente se mantiene, aunque ya en forma marginal.

Servicios Eléctricos: En 2015, la incorporación de los trenes nuevos en las líneas eléctricas mejoró la cantidad de servicios aunque no en la medida de lo posible, ya que faltan trabajos de adecuación en la red de potencia para que puedan aumentarse las frecuencias. Servicios Diésel: En 2015 sufrieron una retracción del 10,5%, aumentando la caída que se observa desde el año 2009. Esto se debe a material rodante insuficiente e inadecuado. A la suspensión de los servicios a partir de septiembre de 2015 en los ramales Constitución-La Plata y Constitución-Bosques por obras de electrificación y del ramal Constitución-Gutiérrez/Temperley/Bosques. Todos de la línea Roca. Entre otras razones."

3.1 - CUMPLIMIENTO, REGULARIDAD RELATIVA Y REGULARIDAD ABSOLUTA

Total Red de Superficie (AMBA)

Respecto de estos indicadores, la CNRT en su "Informe Estadístico 2015" manifiesta lo siguiente:

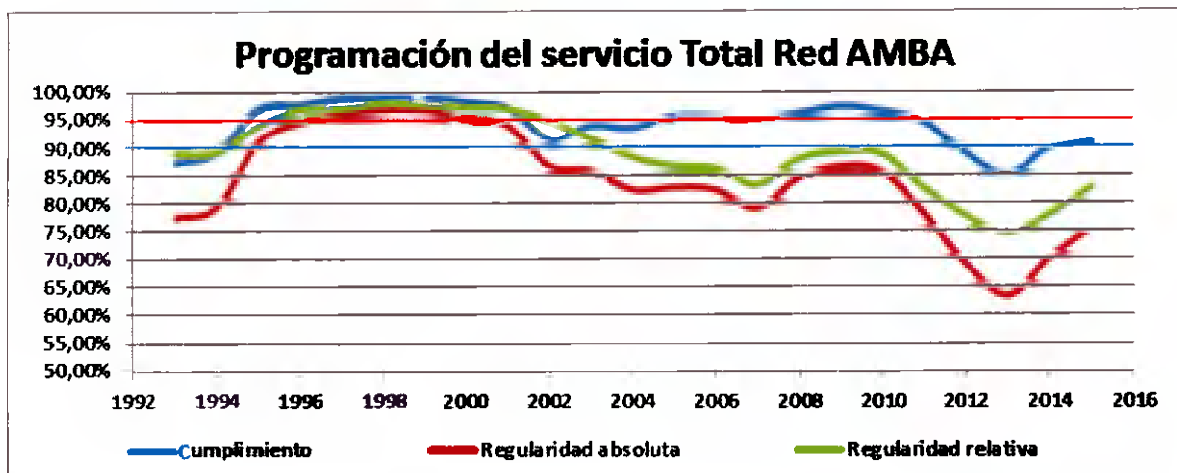
*"El índice de **Regularidad Absoluta** es el dato más importante a la hora de evaluar el cumplimiento del servicio. Se trata del porcentaje de trenes que han llegado puntuales respecto a los trenes programados.*

*(...) los tres índices de Regularidad presentan un deterioro desde el año 2010. Esta situación se debió a diversos factores, pero una muy importante fue el estado del material rodante. Sin embargo, con la incorporación de material rodante nuevo en el transcurso del año 2014 y continuando en el 2015 todo estos índices reflejan una mejora substancial y entre ellos se destaca el de **Regularidad Absoluta**"*

Dicho esto, aquí podemos ver la evolución de los indicadores de calidad de servicio durante el período 1993-2015 para el total del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

Año	Cumplimiento	Regularidad absoluta	Regularidad relativa
1993	87,14%	77,25%	88,66%
1994	88,94%	79,10%	88,94%
1995	96,87%	90,87%	93,81%
1996	97,58%	94,30%	96,64%
1997	98,88%	95,79%	96,88%
1998	98,83%	96,61%	97,76%
1999	99,07%	96,56%	97,46%
2000	98,11%	95,18%	97,01%
2001	96,93%	93,81%	96,78%
2002	91,50%	86,54%	94,58%
2003	93,70%	85,70%	91,46%
2004	93,38%	82,24%	88,07%
2005	95,45%	82,65%	86,59%
2006	95,49%	82,25%	86,13%
2007	94,85%	78,83%	83,11%
2008	96,03%	84,32%	87,81%
2009	97,18%	86,40%	88,91%
2010	96,39%	85,40%	88,59%
2011	94,30%	77,85%	82,56%
2012	88,82%	68,95%	77,63%
2013	84,95%	63,21%	74,41%
2014	89,71%	69,76%	77,76%
2015	90,76%	75,03%	82,67%

Sin embargo, resulta difícil vislumbrar tendencias de esta manera. Por ello, se procede a representarlo de manera gráfica:



Ahora, habiendo visto la evolución de estos indicadores para la totalidad de las líneas del AMBA, nos concentraremos en los concesionarios en cuestión, comenzando por Ferrovías, concesionaria de la Línea Belgrano Norte.

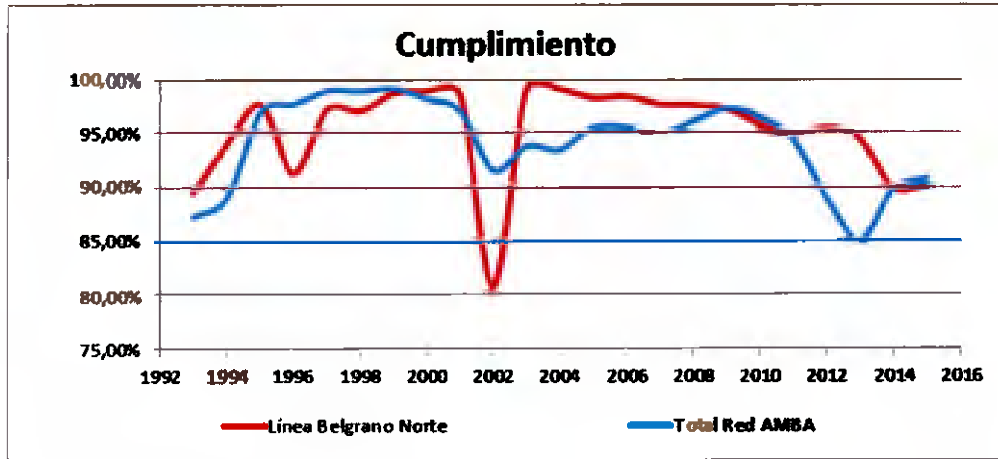
Línea Belgrano Norte

Año	CUMPLIMIENTO		REGULARIDAD ABSOLUTA		REGULARIDAD RELATIVA	
	Línea Belgrano Norte	Total Red AMBA	Línea Belgrano Norte	Total Red AMBA	Línea Belgrano Norte	Total Red AMBA
1993	89,37%	87,14%	84,85%	77,25%	94,95%	88,66%
1994	93,89%	88,94%	90,40%	79,10%	96,29%	88,94%
1995	97,53%	96,87%	93,88%	90,87%	96,25%	93,81%
1996	91,20%	97,58%	84,73%	94,30%	92,90%	96,64%
1997	97,09%	98,88%	95,83%	95,79%	98,70%	96,88%
1998	96,93%	98,83%	95,30%	96,61%	98,32%	97,76%
1999	98,61%	99,07%	97,20%	96,56%	98,57%	97,46%
2000	98,81%	98,11%	97,37%	95,18%	98,54%	97,01%
2001	98,50%	96,93%	97,62%	93,81%	99,11%	96,78%
2002	80,81%	91,50%	79,39%	86,54%	98,24%	94,58%
2003	98,95%	93,70%	95,76%	85,70%	96,78%	91,46%
2004	99,00%	93,38%	94,22%	82,24%	95,17%	88,07%
2005	98,18%	95,45%	92,74%	82,65%	94,46%	86,59%
2006	98,32%	95,49%	92,20%	82,25%	93,78%	86,13%
2007	97,55%	94,85%	90,58%	78,83%	92,85%	83,11%
2008	97,48%	96,03%	90,09%	84,32%	92,42%	87,81%
2009	97,14%	97,18%	90,27%	86,40%	92,93%	88,91%
2010	95,70%	96,39%	84,22%	85,40%	88,00%	88,59%
2011	94,68%	94,30%	86,02%	77,85%	90,85%	82,56%
2012	95,42%	88,82%	86,87%	68,95%	91,05%	77,63%
2013	94,34%	84,95%	80,39%	63,21%	85,21%	74,41%
2014	89,81%	89,71%	72,71%	69,76%	80,96%	77,76%
2015	90,01%	90,76%	74,02%	75,03%	82,24%	82,67%

Para esta línea se observan mejoras en los indicadores desde comienzo de la concesión hasta el año 2000, en donde se denota uno de los mejores registros de la serie, posteriormente los indicadores comienzan a caer.

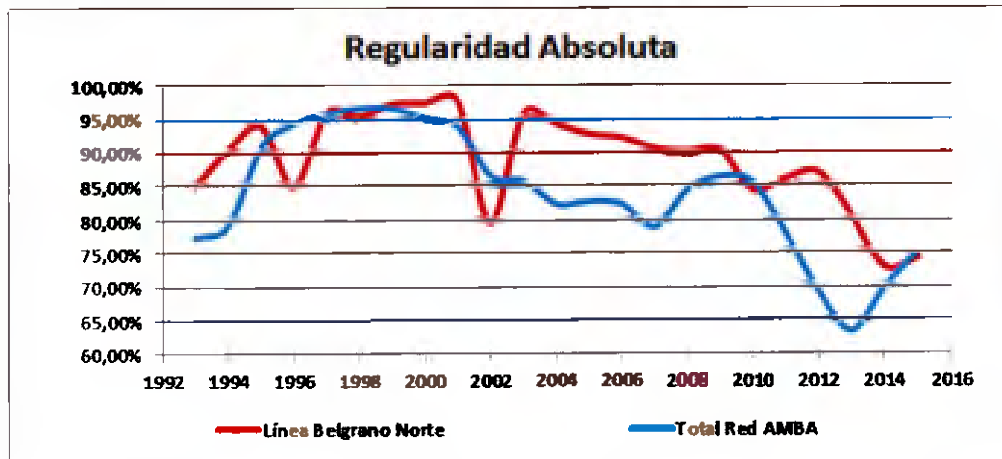
Asimismo, resulta de utilidad comparar el desempeño de la concesionaria respecto del promedio del AMBA, para ello se expone en forma gráfica.

CUMPLIMIENTO COMPARADO:



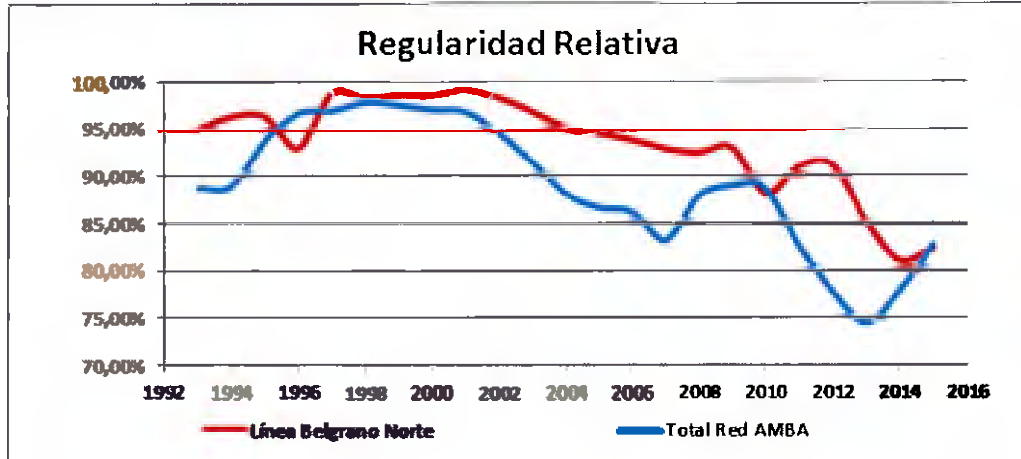
El cumplimiento registró una mejora constante a partir del año 1996, encontrando un máximo local en el año 2001. En el 2002 se observa una caída en los registros, ya que el indicador dio 80,82%. Posteriormente, en el año 2003 la tendencia vuelve a los registros anteriores, y a partir de ahí desciende.

REGULARIDAD ABSOLUTA COMPARADA:



En cuanto a la regularidad absoluta, el indicador muestra un ascenso prácticamente constante después de tocar un mínimo en el año 1996. Esta tendencia se quiebra en el 2002, cuando el indicador alcanza el 79,39%. Sin embargo, al año siguiente sube nuevamente hasta un valor superior al 95% y a partir de ahí el descenso se sostiene hasta el año 2015, a excepción de 2011 y 2012.

REGULARIDAD RELATIVA COMPARADA:



La regularidad relativa se mantiene en valores superiores al 90% durante el periodo 1993- 2012, a excepción del año 2010 donde cae levemente por debajo. Para los años posteriores al 2012 se observa una caída en el indicador, experimentando una recuperación en el 2015.

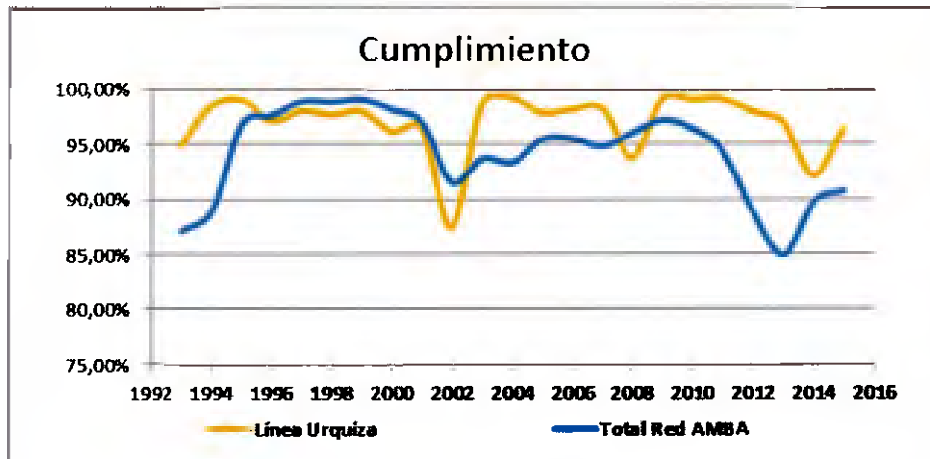
Comparativamente, se mantiene superior al promedio del AMBA durante prácticamente todo el periodo, a excepción de los años 1996, 2010 y 2015

Línea Urquiza

Año	CUMPLIMIENTO		REGULARIDAD ABSOLUTA		REGULARIDAD RELATIVA	
	Línea Urquiza	Total Red AMBA	Línea Urquiza	Total Red AMBA	Línea Urquiza	Total Red AMBA
1993	94,94%	87,14%	91,83%	77,25%	96,73%	88,66%
1994	98,45%	88,94%	96,47%	79,10%	97,99%	88,94%
1995	98,98%	96,87%	96,51%	90,87%	97,51%	93,81%
1996	97,06%	97,58%	94,28%	94,30%	97,14%	96,64%
1997	97,96%	98,88%	94,12%	95,79%	96,08%	96,88%
1998	97,62%	98,83%	95,12%	96,61%	97,43%	97,76%
1999	97,94%	99,07%	94,57%	96,56%	96,55%	97,46%
2000	96,10%	98,11%	92,19%	95,18%	95,92%	97,01%
2001	96,37%	96,93%	93,35%	93,81%	96,86%	96,78%
2002	87,42%	91,50%	85,76%	86,54%	98,10%	94,58%
2003	98,66%	93,70%	96,22%	85,70%	97,53%	91,46%
2004	99,17%	93,38%	96,83%	82,24%	97,63%	88,07%
2005	97,78%	95,45%	93,20%	82,65%	95,31%	86,59%
2006	98,12%	95,49%	96,33%	82,25%	97,16%	86,13%
2007	98,18%	94,85%	93,82%	78,83%	95,56%	83,11%
2008	93,73%	96,03%	90,35%	84,32%	96,39%	87,81%
2009	99,07%	97,18%	96,85%	86,40%	97,75%	88,91%
2010	99,02%	96,39%	97,11%	85,40%	98,07%	88,59%
2011	99,09%	94,30%	96,46%	77,85%	97,35%	82,56%
2012	97,91%	88,82%	90,81%	68,95%	92,75%	77,63%
2013	96,89%	84,95%	85,75%	63,21%	88,50%	74,41%
2014	92,07%	89,71%	81,25%	69,76%	88,25%	77,76%
2015	96,35%	90,76%	77,86%	75,03%	80,81%	82,67%

Continuando con el análisis resultará de utilidad representar gráficamente y realizar una comparación con el desempeño del promedio del AMBA.

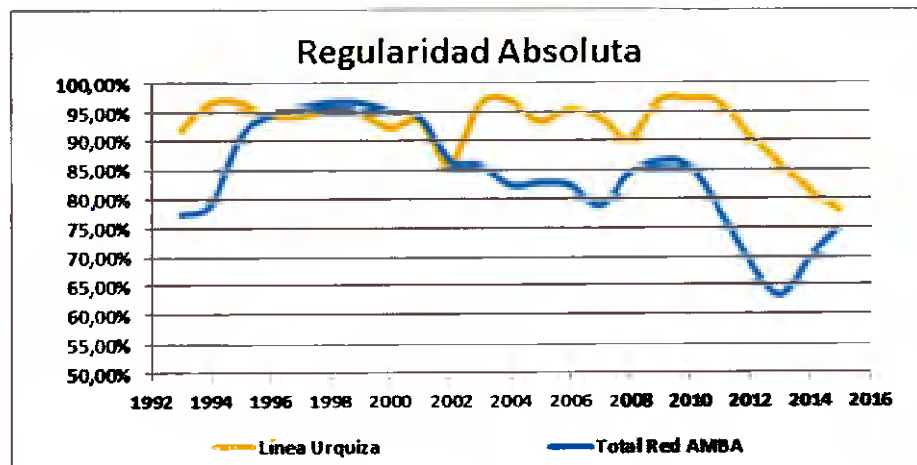
CUMPLIMIENTO COMPARADO



En cuanto al cumplimiento, la Línea Urquiza arranca con un valor considerablemente alto y se mantiene en ese rango hasta el año 2002, cuando cae hasta el 87,42%. A partir del siguiente año, el indicador alcanza un valor superior al 98% y se mantiene durante todos los años siguientes en valores superiores al 90%.

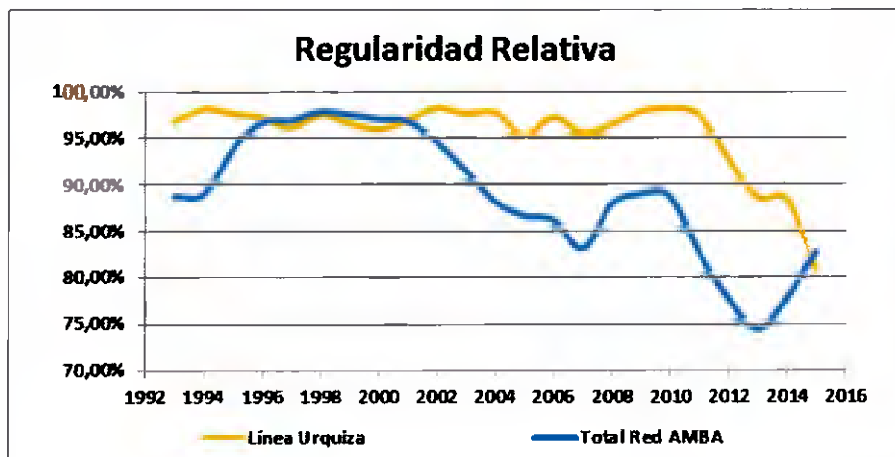
En cuanto a la comparación con los registros del AMBA a partir del año 2003 el cumplimiento registrado por el Urquiza es superior, a excepción del 2008

REGULARIDAD ABSOLUTA COMPARADA



Por el lado de la regularidad absoluta, se mantienen valores superiores al 90% hasta el año 2010, a excepción del año 2002, donde registra 86,54%. A partir del año 2010 hay un descenso constante del indicador, tendencia que no se revirtió hasta el 2015.

REGULARIDAD RELATIVA COMPARADA



La regularidad relativa experimenta valores superiores al 95% durante todo el período hasta el año 2011. A partir de ahí, el índice comienza a caer paulatinamente pero manteniéndose siempre por encima del promedio del AMBA hasta el 2014. Es en el año 2015 que el índice cae por debajo de dicho promedio, alcanzando el 80,81%.

4 - CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO

Es del caso recordar que mediante Nota CERC N° NO-2017-02558599-APN-CERC#MTR de fecha 20 de febrero de 2017 se solicitó a la C.N.R.T. realizar un informe basado en los resultados obtenidos de las auditorías e inspecciones efectuadas a los concesionarios Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C. en los aspectos de mantenimiento y los apartamientos detectados en los mismos respecto de los compromisos contractuales asumidos por dichas empresas.

En respuesta a ello, a través de Nota N.I.G.CTF N° 714 de fecha 13 de marzo de 2017, tramitando por conducto del EXP-S02:0019195/2017, la Gerencia de Control Técnico Ferroviario realiza un informe en donde destaca los aspectos de mantenimiento y seguridad en la Línea Belgrano Norte (Ferrovías S.A.C.) y en la Línea Urquiza (Metrovías S.A.) a lo largo de los años de concesión.

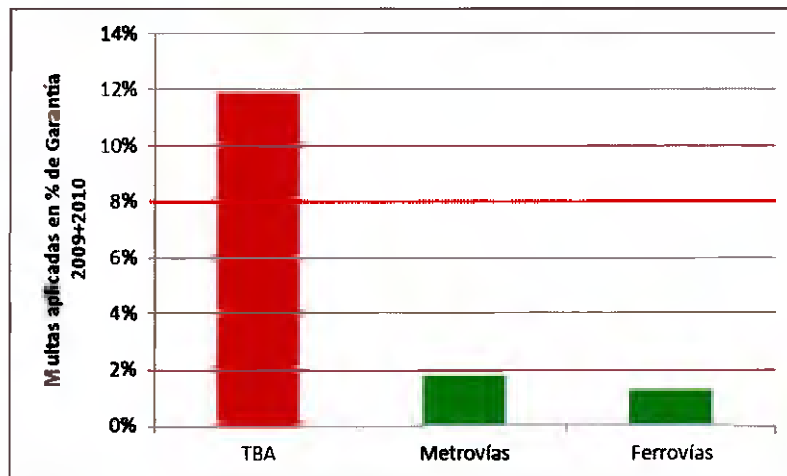
En tal sentido, a continuación realizaremos una breve reseña de lo contenido en dicho informe, resaltando los datos más significativos para el objetivo del presente. Para mayor abundamiento cabe remitir al informe original para su lectura in extenso.

Dicho informe se encuentra dividido en cinco partes, a saber: 1.PONDERACIÓN GENERAL; 2.EVOLUCIÓN GENERAL; 3.MULTAS POR CUESTIONES DE MANTENIMIENTO, SEGURIDAD Y ACCIDENTES; 4.MANTENIMIENTO y 5.ACCIDENTOLOGÍA COMPARADA.

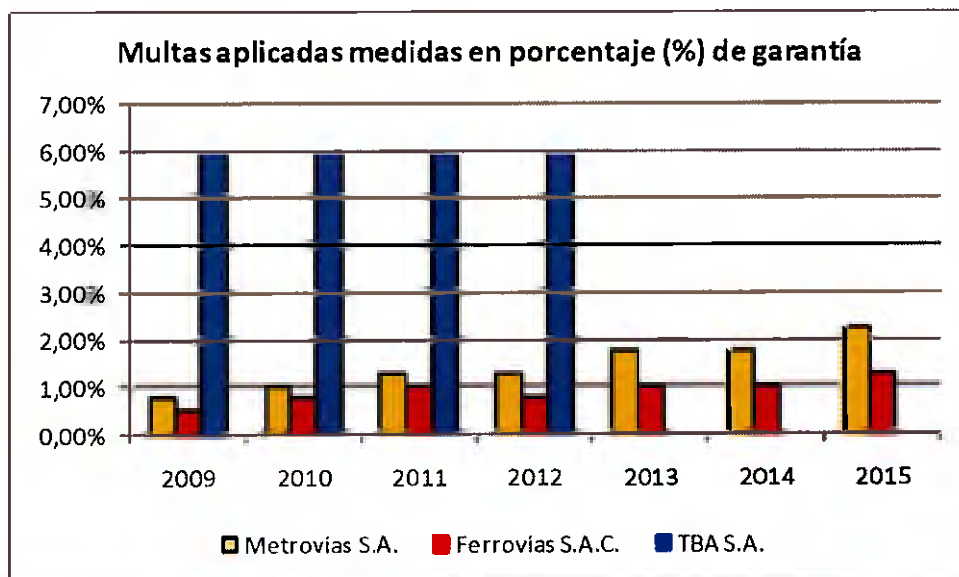
4.1 - PONDERACIÓN GENERAL

En este primer apartado trae a consideración el Informe de fecha 27 de enero de 2012 denominado "Año 2011 - Cumplimiento de la Resolución CNRT (I) N° 1770 del 19/09/08 sobre Planes de Mantenimiento en el Sistema Ferroviario Nacional", elaborado por la ex Gerencia de Seguridad en el Transporte (actual Gerencia de Control Técnico Ferroviario- "G.C.T.F.") de la CNRT.

En ese sentido realiza el siguiente análisis: "Si se grafican las sanciones específicas acumuladas correspondientes a los años 2009 y 2010, por incumplimiento de la Resolución N° 1770/08, tomando los porcentajes de las Garantías de Cumplimiento de Contrato, se aprecia lo siguiente:"



Ahora bien, si se replica el mismo análisis se puede observar las multas aplicadas a los tres concesionarios (Metrovías S.A., Ferrovías S.A.C., TBA S.A.) medidas en porcentaje de Garantía para el período 2009 – 2015. En virtud de la rescisión del contrato de concesión conforme lo instruido por el Decreto 793/2012, se incluye información de la empresa Trenes de Buenos Aires hasta el 24/5/12.



4.2 - EVOLUCIÓN GENERAL

En esta sección del Informe es destacable el siguiente comentario:

“Si bien ningún concesionario ferroviario del país (pasajeros o cargas) ha cumplido en todo momento con todas las obligaciones contractuales, en general puede decirse que tanto Ferrovías como Metrovías resultaron los menos incumplidores.”

Del comienzo hasta la crisis del 2001

En cuanto a los primeros años de concesión, resulta de importancia resaltar el siguiente extracto:

“Desde el comienzo de ambas concesiones hasta la crisis del año 2001, y más particularmente hasta el año 1999 que el Estado cumplió con la mayoría de sus obligaciones de pago de subsidios y de certificados de obras, tanto Ferrovías como Metrovías cumplían razonablemente bien con sus

obligaciones de Mantenimiento.

Un indicio de ello puede verse en las multas que se aplicaron por cuestiones de falta mantenimiento o seguridad entre los años 1997 y 2000 a instancias de la ex Gerencia de Seguridad en el Transporte, donde sobre un total cercano a los U\$S 3 millones, ninguna correspondió a Ferrovías o Metrovías (Línea Urquiza)."

De la crisis del 2001 en adelante

A partir de este momento en el cual se produce la rotura de la ecuación económico-financiera, la G.C.T.F. resalta lo citado a continuación:

"La realidad a partir de esa crisis muestra que se resiente el cumplimiento del mantenimiento, particularmente del Material Rodante.

La Infraestructura (vías, obras de arte, señalamiento, energía eléctrica), si bien mereció un poco de menor atención, en líneas generales sostuvo un mantenimiento razonable.

La principal variable de ajuste de los problemas financieros fue la no realización de mantenimiento de Material Rodante, particularmente de las reparaciones pesadas de mayor envergadura y costo".

4.3 - MULTAS POR CUESTIONES DE MANTENIMIENTO, SEGURIDAD Y ACCIDENTES

Años 1994 – 2002

En cuanto a las multas, la CNRT manifiesta que a Ferrovías se le inició un trámite sancionatorio que luego se desestimó. En el caso de Metrovías, se le aplicó una fuerte y única penalidad por una seguidilla de tres accidentes importantes (dos choques en Subterráneos y el escape de un tren sin conductor en la Línea Urquiza).

En ese sentido, destaca que las multas anteriormente mencionadas, habrían sido tenidas en cuenta en el proceso seguido a partir del dictado de la Resolución N° 115/02 del ex Ministerio de Producción (en el marco de la Emergencia Ferroviaria). En el Anexo IV de la misma, se aprobó el Acta Acuerdo entre la Secretaría de Transporte y los Concesionarios de transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, mediante la cual los Concesionarios reconocen la deuda pendiente de pago en concepto de penalidades. Dicha deuda sería cancelada en 24 cuotas consecutivas.

Año 2008 en adelante

A partir del periodo correspondiente al año 2008 (dictado de la Resolución CNRT (I) N° 1770/08), la ex Gerencia de Seguridad en el Transporte comienza a proponer la aplicación de sanciones concretas por incumplimientos en materia de Mantenimiento, Seguridad y Accidentes.

Como consecuencia de esto, para el periodo comprendido entre el 2008 y el 2015 - último año procesado - se aplicaron a los Concesionarios las siguientes sanciones por cuestiones de Mantenimiento, Seguridad y Accidentes:

Metrovias S.A. 2008		
Temática	Descripción	Valor
Via y Obras	Irregularidades menores	\$ 30000
Material Rodante	Irregularidades menores	\$ 30000
Señalamiento		\$ 16000
Energía Eléctrica		\$ 40000
Accidentes	1 Descarrilamiento	\$ 30000
Prácticas Operativas		\$ 30000
\$ 176.000.-		

Ferrovías S.A.C. 2008		
Temática	Descripción	Valor
Via y Obras		\$10.000.-
Material Rodante		\$ 30.000.-
Señalamiento		\$ 7.000.-
Accidentes		
Prácticas Operativas		\$18.000.-
\$ 65.000.-		

Trenes de Buenos Aires S.A. 2008		
Temática	Descripción	Valor
Via y Obras	Estado de Infraestructura	\$ 500.000.-
Material Rodante	Estado de Material Rodante	\$ 500.000.-
Señalamiento	Estado Pasos a Nivel y Señalamiento	\$ 400.000.-
Energía Eléctrica	Inspecciones	\$ 100.000.-
Accidentes	23 Descarrilamientos	\$ 840.000.-
	1 corte de eje	
	2 colisiones	
Prácticas Operativas	Irregularidades operativas	\$ 500.000.-
\$ 2.840.000.-		

Metrovias S.A. 2009			
Temática	Descripción	Valor	
Resolución CNRT (1) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	\$ 75.000.-	0,25% Garantía
	Mantenimiento Realizado	\$ 150.000.-	0,5% Garantía
Accidentes	5 Descarrilamientos	\$ 150.000.-	
Prácticas Operativas		\$ 30.000.-	
Seguridad Material Rodante		\$ 30.000.-	
\$ 435.000.-			

Ferrovias S.A.C. 2009		
Temática	Descripción	Valor
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	-
	Mantenimiento Realizado	\$ 44.000.- 0,5 % Garantía
Accidentes		
Prácticas Operativas		\$ 18.000.-
Seguridad Material Rodante		\$ 30.000.-
		\$ 92.000.-

Trenes de Buenos Aires S.A. 2009		
Temática	Descripción	Valor
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	\$ 300.000.- 1% Garantía
	Mantenimiento Realizado	\$ 1.500.000.- 5% Garantía
Accidentes	39 Descarrilamientos	\$ 1.290.000.-
	1 colisión y 1 cuasicolisión	
Prácticas Operativas	Irregularidades operativas	\$ 500.000.-
Seguridad Material Rodante	Irregularidades	\$ 250.000.-
		\$ 3.840.000.-

Metrovias S.A. 2010		
Temática	Descripción	Valor
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	\$ 75.000.- 0,25% Garantía
	Mantenimiento Realizado	\$ 225.000.- 0,75% Garantía
Accidentes	3 Descarrilamientos	\$ 90.000.-
Prácticas Operativas		\$ 20.000.-
Seguridad Material Rodante		\$ 50.000.-
		\$ 460.000.-

Ferrovias S.A.C. 2010		
Temática	Descripción	Valor
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	-
	Mantenimiento Realizado	\$ 66.000.- 0,75 % Garantía
Accidentes	1 Descarrilamiento	\$ 30.000.-
Prácticas Operativas		\$ 10.000.-
Seguridad Material Rodante		\$ 50.000.-
		\$ 156.000.-

Trenes de Buenos Aires S.A. 2010			
Temática	Descripción	Valor	
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	\$ 300.000.-	1% Garantía
	Mantenimiento Realizado	\$ 1.500.000.-	5% Garantía
Accidentes	28 Descarrilamientos	\$ 1.040.000.-	
	1 colisión y 1 cuasicolisión		
	1 escape		
	No envío de información		
Prácticas Operativas	Irregularidades operativas	\$ 500.000.-	
Seguridad Material Rodante	Irregularidades	\$ 250.000.-	
\$ 3.590.000.-			

Metrovias S.A. 2011			
Temática	Descripción	Valor	
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	\$ 75.000.-	0,25% Garantía
	Mantenimiento Realizado	\$ 300.000.-	1 % Garantía
Accidentes	1 Descarrilamiento	\$ 30.000.-	
Prácticas Operativas		\$ 20.000.-	
Seguridad Material Rodante		\$ 75.000.-	
\$ 500.000.-			

Ferrovias S.A.C. 2011			
Temática	Descripción	Valor	
Resolución	Formalidades	-	
CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Mantenimiento Realizado	\$ 88.000.-	1 % Garantía
Accidentes		No hubo	
Prácticas Operativas		No amerita	
Seguridad Material Rodante		\$ 50.000.-	
\$ 138.000.-			

Trenes de Buenos Aires S.A. 2011			
Temática	Descripción	Valor	
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	\$ 300.000.-	1% Garantía
	Mantenimiento Realizado	\$ 1.500.000.-	5% Garantía
Accidentes	42 Descarrilamientos	\$ 1.290.000.-	
	No envío de información		
Prácticas Operativas	Irregularidades operativas	\$ 500.000.-	
Seguridad Material Rodante	Irregularidades	\$ 350.000.-	
\$ 3.940.000.-			

Metrovias S.A. 2012 hasta 24/5/12			
Temática	Descripción	Valor	
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	\$ 75.000.-	0,25% Garantía
	Mantenimiento Realizado	\$ 300.000.-	1 % Garantía
Accidentes	Sin Accidentes		
Prácticas Operativas	Llamado de Atención		
Seguridad Material Rodante		\$ 100.000.-	
\$ 475.000.-			

Ferrovias S.A.C. 2012 hasta 24/5/12		
Temática	Descripción	Valor
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	-
	Mantenimiento Realizado	\$ 66.000.- 0,75 % Garantía
Accidentes	1 Choque	\$ 90.000.-
	1 Descarrilamiento	
Prácticas Operativas	Llamado de Atención	
Seguridad Material Rodante		\$ 50.000.-
\$ 206.000.-		

Trenes de Buenos Aires S.A. 2012 hasta 24/5/12		
Temática	Descripción	Valor
Choque de Once del 22-02-12	Tren contra paragolpes	\$ 1.500.000.-
	52 muertos + 400 heridos	(máximo contractual)
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	\$ 300.000.- 1% Garantía
	Mantenimiento Realizado	\$ 1.500.000.- 5% Garantía
Accidentes	12 Descarrilamientos	\$ 360.000.-
Prácticas Operativas	Irregularidades operativas	\$ 500.000.-
Seguridad Material Rodante	Irregularidades	\$ 350.000.-
\$ 4.510.000.-		

Metrovias S.A. 2013		
Temática	Descripción	Valor
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	\$ 150.000.- 0,5 % Garantía
	Mantenimiento Realizado	\$ 375.000.- 1,25 % Garantía
Accidentes	Sin Accidentes	
Prácticas Operativas		\$ 20.000.-
Seguridad Material Rodante		\$ 60.000.-
\$ 605.000.-		

Ferrovias S.A.C. 2013		
Temática	Descripción	Valor
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	-
	Mantenimiento Realizado	\$ 88.000.- 1 % Garantía
Accidentes	1 Colisión locomotora con formación estacionada	\$ 60.000.-
Prácticas Operativas	Llamado de Atención	
Seguridad Material Rodante		\$ 60.000.-
\$ 208.000.-		

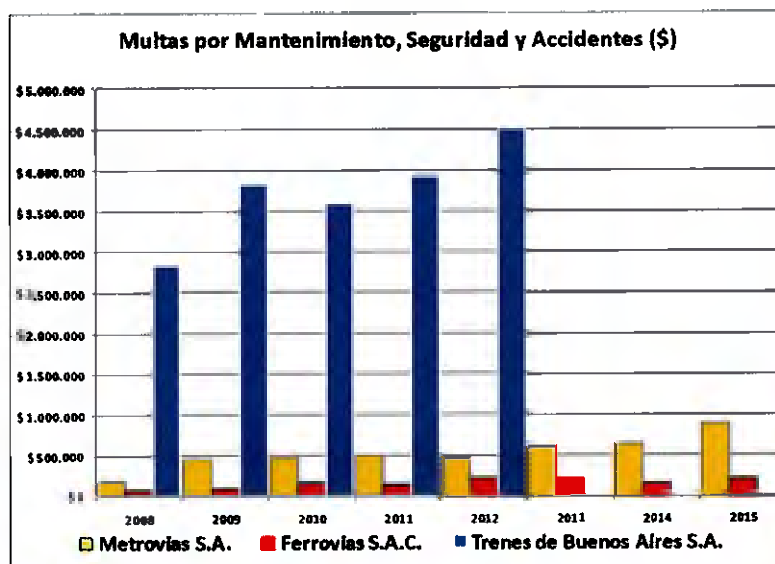
Metrovias S.A. 2014		
Temática	Descripción	Valor
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	\$ 75.000.- 0,25 % Garantía
	Mantenimiento Realizado	\$ 450.000.- 1,5 % Garantía
Prácticas Operativas		\$ 20.000.-
Seguridad Material Rodante		\$ 90.000.-
\$ 635.000.-		

Ferrovias S.A.C. 2014			
Temática	Descripción	Valor	
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	-	
	Mantenimiento Realizado	\$ 88.000.-	1 % Garantía
Prácticas Operativas	Llamado de Atención		
Seguridad Material Rodante		\$ 60.000.-	
\$ 148.000.-			

Metrovias S.A. 2015			
Temática	Descripción	Valor	
Resolución	Formalidades	\$ 75.000.-	0,25 % Garantía
CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Mantenimiento Realizado	\$ 600.000.-	2 % Garantía
Prácticas Operativas		\$ 20.000.-	
Seguridad Material Rodante		\$ 180.000.-	
\$ 875.000.-			

Ferrovias S.A.C. 2015			
Temática	Descripción	Valor	
Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	Formalidades	-	
	Mantenimiento Realizado	\$ 110.000.-	1,25 % Garantía
Prácticas Operativas	Llamado de Atención		
Seguridad Material Rodante		\$ 90.000.-	
\$ 200.000.-			

Si se representan las sanciones aplicadas a los tres concesionarios, se puede observar el comportamiento comparado entre ellos, en donde tanto Metrovias S.A. como Ferrovías S.A.C., presentan una cantidad de penalidades (medido en \$) menor a Trenes de Buenos Aires S.A.



4.4 - MANTENIMIENTO

En esta sección nos enfocaremos en el análisis exclusivo de las concesionarias Ferrovías S.A.C. y Metrovias S.A.

Puede extraerse mayor información de los informes anuales elaborados en el marco de la Resolución CNRT (I) N° 1770/2008, referidos a Planes de Mantenimiento. Asimismo, para mayor detalle en cuanto

a los comentarios efectuados por la CNRT, dirigirse al Informe original.

METROVÍAS

Vía y Obras.

En líneas generales, la CNRT manifiesta que se realizaron inspecciones para verificar la ejecución de los trabajos y el estado general de la vía, y no se formularon observaciones de mayor consideración. A pesar de que la concesionaria no se ajustó a las planillas, suministró bastante información pero no parametrizada en la forma establecida.

Por otro lado, conforme lo visualizado e informado en las inspecciones realizadas, se puso de manifiesto una correcta intervención en la infraestructura, producto de un mantenimiento acorde a las solicitudes del momento y conforme a las normativas técnicas aplicables en la materia.

En lo particular, el Concesionario informó para el año 2010 respecto de algunos ítems cumplidos parcialmente que se reprogramarían para el año 2011. Asimismo, la información proporcionada para los años 2011 y 2012 no se ajustaron a los lineamientos de la Resolución CNRT (I) N° 1770/08 y por lo tanto no resultó posible lograr resultados en porcentaje.

Material Rodante.

Según el Órgano de Control, durante los años 2009, 2010 y 2011 no se realizaron mayores observaciones. El estado general de la flota fue satisfactorio, sin embargo en algunas unidades comenzaron a aparecer inconvenientes en las carrocerías derivados de la no realización de las reparaciones profundas.

A partir del año 2012 se comenzaron a observar problemas de mantenimiento diferido. Se programaron menor cantidad de revisiones pesadas en los Coches Eléctricos Toshiba que las necesarias según kilometraje. Lo mismo ocurrió en el 2013.

Para el año 2014, se programaron menor cantidad de reparaciones tipo N1 y N2 en los Coches Eléctricos Toshiba que las necesarias según kilometraje. Asimismo, se observó un incremento en la cantidad de coches con mantenimiento diferido. Lo mismo se observó en el 2015.

Particularmente, en las inspecciones de seguridad efectuadas a lo largo de 2014 se encontraron falencias con respecto a la normativa vigente en el momento, de modo tal que en el 99% de las ocasiones los coches controlados tuvieron por lo menos una condición según la cual la normativa vigente establecía que debían retirarse del servicio.

Señalamiento y Telecomunicaciones.

La CNRT manifestó que para todos los años el Concesionario cumplió en general con el mantenimiento programado, y ese mantenimiento se consideró aceptable para los bienes concesionados.

Energía Eléctrica.

Por su parte, durante los años 2010, 2011 y 2012 observó que las falencias que presentaban las instalaciones de escaleras rodantes y ascensores, dieron origen a diversas denuncias por parte de usuarios y distintas organizaciones no gubernamentales. En el 2012 en particular, se constataron falencias menores en instalaciones de iluminación en estaciones y en instalaciones de riel conductor.

Por otro lado, se consideró cumplido el programa de mantenimiento en 2013 y 2014, aunque en este último se registraron observaciones en alimentación eléctrica de estaciones, las cuales fueron normalizadas.

En cuanto al año 2015, se constataron escasas falencias en alimentación para tracción atribuidas por la empresa a actos de vandalismo (sustracción de tapas de 3° riel), previendo su normalización. En Alimentación Eléctrica de Estaciones se constataron falencias, las que fueron luego normalizadas.

FERROVÍAS

Vía y Obras.

Para todos los años la CNRT expresó que conforme lo visualizado e informado en las inspecciones realizadas, se puso de manifiesto una correcta intervención en la infraestructura, producto de un mantenimiento acorde a las solicitudes del momento y conforme a las normativas técnicas aplicables en la materia. Al respecto y como complemento del RI (Revisión Integral) y FRI (Fuera de Revisión Integral) -tareas establecidas en la Norma Técnica N° 5 de Vía de Ferrocarriles Argentinos-, se efectuó el relleno de juntas con aporte de soldadura y en casos se practicó el despunte de extremo de rieles, como así también el control permanente del desmalezado de la zona de vía.

En lo particular, durante los años 2011 y 2012 la información presentada respondió a los lineamientos de la resolución CNRT (I) N° 1770/08. No obstante, el Concesionario emitió 2 versiones, una sobre la necesidad real y otra por lo que podía realizar. La CNRT les informó que debía procederse a realizar el mantenimiento que requería el estado de la vía y sobre ello se efectuarían los controles.

Por último, en el 2013 se le solicitó aclaraciones al Concesionario sobre el mantenimiento de estaciones.

Material Rodante.

Para este concepto, la CNRT expuso que en cuanto al año 2009, se programó una menor cantidad de reparaciones de Coches Remolcados "AB", "ABC" y "RP" que las necesarias según kilometraje.

Para el 2010, nuevamente se programó una menor cantidad de reparaciones de Coches Remolcados que las necesarias según kilometraje.

En el mismo sentido, en el 2011 se programó una menor cantidad de reparaciones de Coches Remolcados "ABC" de que las necesarias según kilometraje.

Para el año 2012, se programó una menor cantidad de revisiones de Coches Remolcados "ABC", "RP" y "RG" que las necesarias según kilometraje.

Posteriormente en el 2013, se programó una menor cantidad de reparaciones de Coches Remolcados que las necesarias según kilometraje.

Durante el período 2010 - 2013, la ex G.S.T. manifestó que el estado de mantenimiento general de la flota era satisfactorio. Sin embargo, al no realizar el total de las intervenciones, se acumuló kilometraje diferido. En las inspecciones de seguridad no se encontraron irregularidades significativas, sino cuestiones mínimas.

Por último, durante los años 2014 y 2015, no sólo se observó la programación de menores reparaciones a las necesarias y la acumulación de kilometraje diferido, sino que se encontraron falencias de seguridad en las distintas inspecciones llevadas a cabo.

Señalamiento y Telecomunicaciones.

La CNRT manifiesta que para todos los años el Concesionario cumplió en general con el mantenimiento programado, y ese mantenimiento se consideró aceptable para los bienes concesionados.

Energía Eléctrica.

Durante el período comprendido entre el 2010 y el 2013, no se registraron observaciones que formular, por lo que se consideró cumplido el programa de mantenimiento.

En el año 2014 se registraron escasas observaciones de carácter menor, las que fueron posteriormente normalizadas. Lo mismo ocurrió en el período siguiente.

4.5 - ACCIDENTOLOGÍA COMPARADA

En la última sección del Informe, la G.C.T.F. manifiesta que otra forma de ver el desempeño en cuestiones de mantenimiento y seguridad de ambas concesionarias es analizar cómo evolucionaron, en forma ponderada por trenes-kilómetro, los accidentes cuyas causas tienen origen en una deficiencia en la infraestructura o el material rodante. Esta ponderación se realiza con la finalidad de poder comparar Líneas con características muy distintas.

Para ello, se tomaron únicamente los descarrilamientos, ya que son los únicos accidentes que son completamente atribuibles al concesionario. En otros accidentes, como por ejemplo los embestimientos de vehículos en pasos a nivel, resulta difícil determinar el grado de culpabilidad de cada actor involucrado.

Por otro lado, si bien la CNRT posee datos de accidentes desde el principio de las concesiones, es a partir de la implementación de un nuevo sistema en el año 2004 que la serie se vuelve confiable. Este mismo consistía de bases de datos estandarizadas Access que eran cargadas y remitidas a la CNRT por las empresas concesionarias.

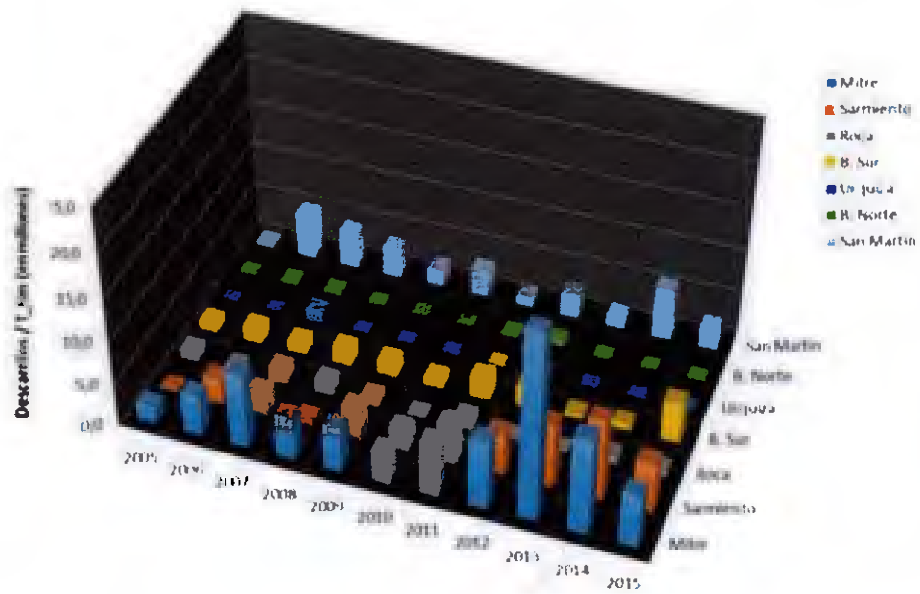
A continuación, exhibimos los datos brutos de descarrilamientos para el período 2005-2015 de todo el AMBA.

Línea/ Año	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Mitre	10	23	41	24	26	18	29	33	60	27	20	311
Sarmiento	1	12	12	4	17	11	19	16	19	24	15	150
Roca	10	4	13	12	8	1	10	1		7	4	70
B. Sur	5	9	7	10	9	5	13	13	3	4	8	86
Urquiza			2									1
B. Norte		1	1				1	1				4
San Martín	1	14	12	10	6	9	3	8	4	17	8	92
TOTAL	27	63	88	60	66	44	75	72	86	79	55	715

Sin embargo, resulta difícil sacar conclusiones si no tenemos en cuenta los trenes-km. Por esto mismo, a continuación presentamos una tabla con datos ponderados, en la cual se encuentran presentes los descarrilamientos cada millón de trenes-km (desc./ millón trenes-km).

Línea/ Año	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	ACUMULADO
Mitre	2,1	4,8	8,5	5	5,4	3,8	6,3	7,9	21,6	11	6,2	6,7
Sarmiento	0,2	2,9	2,7	0,8	3,6	2,4	4,4	4,6	7,3	9,2	5,6	3,5
Roca	1,3	0,5	1,7	1,6	0,9	0,1	1,2	0,1	0	0,9	0,6	0,0
B. Sur	1,1	1,7	1,3	1,8	1,6	0,9	2,4	2,3	0,6	0,7	4,7	1,5
Urquiza	0	0	1,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1
B. Norte	0	0,4	0,4	0	0	0	0,4	0,4	0	0	0	0,1
San Martín	0,4	5	4,1	3,5	2	2,9	1	2,6	1,4	5,6	2,6	2,9

Gráficamente, la CNRT lo representa de la siguiente manera:



Con lo expuesto y en cumplimiento de lo solicitado por esa Comisión Especial de Renegociación de Contratos en su Minuta de Reunión N° 15 de fecha 5 de abril de 2017, se remite el presente informe para su consideración.

Buenos Aires, 22 de mayo de 2016

INFORME N°: 4

PLAN DE ACCIÓN SOBRE LAS ACTUACIONES CARATULADAS
EXP-S02:0102757/2013.

TEMA: MAYORES COSTOS POR PERIODOS NO CONSIDERADOS EN LA
RESOLUCION 252/2010.

Concesionario: Ferrovías S.A.C.

Fecha solicitud de los Reclamos: Contiene 2 presentaciones realizadas por la empresa, cuya nota más actual tiene fecha 30 marzo de 2012.

Hechos:

Estas actuaciones se inician con una presentación de la empresa concesionaria Ferrovías S.A.C., donde solicitan el reconocimiento de mayores costos en el rubro personal de la Cuenta de Explotación para los periodos comprendidos entre septiembre y noviembre de 2010.

Según la empresa, el reclamo que tramita por las presentes actuaciones, asciende a un valor de \$ 11.275.747,62, argumentado que no fue reconocido dentro de la Resolución ST N° 252/2010.

El concesionario acompaña copia de los acuerdos firmados con los gremios el 26 de agosto del año 2010 con sus respectivas homologaciones, así como también copia del informe que da origen a la Resolución mencionada en el párrafo anterior.

A fs. 27 de esas actuaciones obra un memorándum de la Subsecretaria de Transporte Ferroviario de fecha 18 de julio de 2012, en el cual se expone que de reconocerse el reclamo, éste debería alcanzar un monto de \$ 7.737.127,62 en lugar de los \$ 11.275.747,62 solicitados por la firma.

A fs. 42, la C.N.R.T mediante Nota N° 2086/10 de fecha 26 de octubre de 2010, expone que: *"no debieran tenerse particularmente en cuenta las pautas que permiten actualizar los derechos económicos emergentes de los contratos de concesión y sus addendas sin la correspondiente reciprocidad de tratamiento respecto de las obligaciones previstas en la base contractual y su grado de cumplimiento en el accionar de la concesión."*

Marco Normativo:

Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 430 de fecha 21 de abril de 1994 y sus Addendas modificatorias aprobadas por los Decretos N° 1417 de fecha 02 de diciembre de 1999 y N° 167 de fecha 16 de febrero de 2001.

Resoluciones del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social Nros 427 del 7 de octubre de 2010 y 1550 del 12 de octubre de 2010, mediante las cuales se homologan los acuerdos paritarios suscriptos entre Ferrovías SAC y los gremios Unión Ferroviaria y La Fraternidad respectivamente.

Resolución ST N° 252 del 03 de diciembre de 2010, por la cual se aprobó la incorporación de la variación del rubro personal, resultado de la firma de los acuerdos firmados con los gremios La Fraternidad y Unión Ferroviaria con fecha 26 de agosto de 2010.

Antecedentes del mismo reclamo:

Cabe destacar, que en Nota N° 10735/12 de la Concesionaria se hace referencia a las Notas N° 10112/10 y 10319/11 de fechas 04 de mayo de 2011 y 14 de julio de 2011 respectivamente. En las mismas, la firma argumenta que solicita aclaración de algunos puntos referentes a la Resolución 252/2010.

Áreas que deberían intervenir:

Para poder determinar la legitimidad y razonabilidad del reclamo, esta Comisión entiende que al menos deberían expedirse la Subsecretaría de Transporte Ferroviario por ser la autoridad de aplicación en la materia, estableciendo la correspondencia y legitimidad del reclamo, para posterior pase a la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte para que efectúe la revisión de los cálculos de los montos a reconocer, luego girar las actuaciones a la Secretaría de Gestión del Transporte a fin que proyecte el acto administrativo que por derecho corresponda.

Cumplido lo cual, deberían elevarse las actuaciones a la Subsecretaría de Coordinación Administrativa y luego a la Secretaría de Gestión del Transporte para la posterior intervención de la Dirección de Asuntos Jurídicos.

De resultar positivas todas las intervenciones antes señaladas, las actuaciones se encontrarían en situación de ser firmadas.

Plazos para la suscripción del acto administrativo (días hábiles):

Las intervenciones que aquí se exponen, a criterio de esta Comisión Especial de Renegociación de Contratos, resultan necesarias considerando la estructura organizativa del Ministerio de Transporte. Por lo tanto, no debe tenerse al siguiente cuadro como taxativo, sino más bien, enunciativo y abierto a mejor opinión de las instancias intervinientes.



DEPENDENCIA	PLAZO PARA SU INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN
SSTF	10 días	La Subsecretaría de Transporte Ferroviario como autoridad de aplicación en la materia, debería expedirse sobre el análisis de la totalidad de la documentación y su correspondencia con los reclamos efectuados por el concesionario. Estableciendo la legitimidad de ser posible dentro de sus competencias en cuanto al reconocimiento de los mismos
SGAT	10 días	La Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte recibe el expediente, donde deberá intervenir en cuanto a la constatación, validación o modificación de los cálculos efectuados por los concesionarios en cuanto a los reclamos efectuados. Para ello las actuaciones deberán contar detalladamente con los cálculos efectuados para alcanzar el monto solicitado y toda documentación necesaria para convalidarlos, dicha cartera de Estado confeccionará una Nota Técnica con los cálculos para alcanzar el valor de la deuda, posteriormente remitir el expediente a la Secretaría de Gestión del Transporte.
SGT - DNRNT	5 días	La Dirección Nacional de Regulación Normativa del Transporte deberá confeccionar el proyecto de acto administrativo en el cual se describa el reconocimiento del reclamo efectuado por el concesionario para luego girarse al área de Coordinación del Transporte, específicamente al área de presupuesto para que esta se expida sobre las partidas presupuestarias correspondientes a cuales deben ser imputadas estas deudas.
SSCA – Presupuesto	5 días	Deja sentado las partidas presupuestarias a las cuales debe ser imputado el reclamo efectuado por el concesionario.
SGT	2 días	La Secretaría de Gestión del Transporte recepciona y da intervención a la Dirección General de Asuntos Jurídicos

Handwritten signature and initials in blue ink on the left margin.

DGAJ	10 días	La Dirección General de Asuntos Jurídicos, recibe las actuaciones para su análisis debiendo contar con toda la información para poder intervenir en el ámbito de sus competencias, dictaminar sobre el proyecto de Resolución.
SGT FIRMA	3 días	El proceso culmina con la firma del señor Secretario de Transporte (o girado al Ministro para su firma/dependiendo de quién corresponda la suscripción del acto administrativo), una vez firmada y publicada la Resolución se deberá notificar al concesionario
TOTAL:	45 días	

91
 Por último cuadra advertir que los Actos Administrativos que se proyecten mientras dure la renegociación de los contratos, cuya resolución sea favorable a cualquiera de las Concesionarias ferroviarias de pasajeros, deberían contemplar el reconocimiento de la obligación en cabeza del Estado, pero con la correspondiente postergación del pago hasta tanto la CERC determine las acreencias que el Ministerio de Transporte debe reclamarle a ambas empresas



**PLAN DE ACCIÓN SOBRE LAS ACTUACIONES CARATULADAS
EXP-S02:0139441/2013**

**TEMA: RESARCIMIENTO DE LOS COSTOS DE LAS PRIMAS DE POLIZAS
DE CAUCIÓN ABONADAS EN EXCESO (POR MAYOR PERMANENCIA EN
LAS OBRAS POR CAUSAS AJENAS AL CONCESIONARIO)**

Concesionarios: Metrovías S.A.

Hechos:

En las actuaciones citadas en el título, la empresa concesionaria Metrovías S.A. presenta la nota GAC N° 675/10 a efectos de solicitar el resarcimiento de los costos de las pólizas de seguro de caución con las que se reemplazan los montos correspondientes a los fondos de reparo de los certificados de obra, abonadas en exceso como consecuencia de la mayor permanencia en las obras correspondientes al Plan de Inversiones. El reclamo por los conceptos señalados ascienden, al 18/07/2007 y 30/06/2010 respectivamente, a \$370.156,64 y \$10.482.483,00.

A fs. 13 toma intervención la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT, quienes señalaron que *"las Pólizas de Caución que sustituyen los Fondos de Reparación retenidos en los certificados de obra (5%), son una opción que el Contrato de Concesión le brinda al Concesionario. No hay una obligación de parte de la empresa de presentar estas garantías si no que queda a su criterio sustituir los fondos retenidos o en su defecto cobrarlos cuando finaliza la obra. Por lo tanto los costos que asume el Concesionario al contratar la garantía no pueden ser trasladados al Concedente ya que se enmarcan dentro del riesgo empresario, sea este un coste excedente o no"*. A su vez, resaltaron que no existe ninguna norma contractual que prevea dicho tipo de resarcimiento.

A fs. 15 intervino la Gerencia de Asuntos Jurídicos de la CNRT quien continuó con el trámite de estilo.

A fs. 19 obra la nota CNRT N° 315/11 donde se ratifica el informe emitido por la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT de fs. 13, agregando que se estima no hacer lugar a la solicitud del Concesionario.

A fs. 22 interviene la Subsecretaría de Transporte Ferroviario señalando nuevamente que la constitución de las Pólizas de Caución es una opción que el Contrato de Concesión le otorga al Concesionario, siendo el fondo de reparos, una garantía contractual, otorgada por el Contratista a favor de la administración comitente y que

tiene por finalidad asegurar la ejecución en tiempo oportuno de las obras o provisiones, como así también la calidad de los trabajos y suministros. A su vez, ratifica en todos sus términos la opinión emanada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

A fs. 24 obra la Nota ST N° 1254 de fecha 05 de abril de 2011, ratificando los argumentos de las previas intervenciones y resolviendo no hacer lugar al reclamo de marras.

A fs. 26 se procedió a notificar fehacientemente a la empresa Concesionaria el contenido de la nota obrante a fs. 24.

A fs. 1 del EXP-S02:0139536/2013 incorporado como fs. 28, Metrovías S.A. interpuso recurso de reconsideración y jerárquico en subsidio, contra la Nota ST N° 1254/2011.

A fs. 30 intervino la Subsecretaría de Transporte Ferroviario a efectos de remitir el expediente de marras a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte para que elabore el Acto Administrativo correspondiente.

A fs. 31 la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT toma la intervención de su competencia reiterando lo manifestado a fs. 13.

A fs. 34 se incorporo la Nota SGCM N° 193 de fecha 7 de noviembre de 2013, donde se pone en conocimiento que el expediente de referencia fue hallado pendiente de gestión en el marco del reordenamiento estratégico y sugiriendo la remisión a la Gerencia de Concesiones Ferroviarias a efectos de que se confeccione el Acto Administrativo correspondiente.

Finalmente, a fs. 36 obra un oficio judicial de fecha 15 de diciembre de 2016 cumpliendo con lo requerido mediante NO-2016-04309463-APN-CERC#MTR.

Marco Normativo:

El resarcimiento de los costos de las pólizas de seguro de caución con las que se reemplazan los montos correspondientes a los fondos de reparo de los certificados de obra, abonadas en exceso como consecuencia de la mayor permanencia en las obras correspondientes al Programa de Inversiones aprobadas por las Resoluciones ST N° 638, 847, 79, 194, 256, 863, 332, 848, 289, 359, 486, 616, 933, 936, 939, 940, 637, 638, 659, 859, 539, 635, 636, 820 y 421. Algunas de esas obras pertenecen al Programa de Inversiones surge del ANEXO I al Contrato de Concesión.



Resolución 115/2002 MP –Transporte Ferroviario

DNU 1683/2005 PEN

Ley N° 19.549- Procedimiento Administrativo

Antecedentes del mismo reclamo:

En la Nota N° 675/10 de la Concesionaria se hace referencia a las “*notas GAC N° 614/07 y 615/07 del 18/07/07 presentadas oportunamente por ante la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, en las que se hace referencia al costo de las primas de las pólizas emitidas para garantizar el pago de los anticipos de las obras de remodelación de coches General Electric y Siemens Schuckert, respectivamente, los cuales fueron abonados solo parcialmente, causando con ello un serio perjuicio a la Concesionaria al no poder dar inicio a las mismas y prolongarse en el tiempo la vigencia de los seguros*”.

Áreas que deberían intervenir:

Toda vez que ya fue informado y ratificado por las áreas competentes en la materia que no corresponde hacer lugar al reclamo realizado por Metrovías S.A. en atención a los motivos expuestos precedentemente, la SSTF, a través de sus direcciones, deberían contestar/rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por la Concesionaria a través del Acto Administrativo correspondiente.

Plazos para la suscripción del acto administrativo e intervención de las distintas reparticiones del Ministerio de Transporte (Días Hábiles):

Las intervenciones que aquí se exponen, a criterio de esta Comisión Especial de Renegociación de Contratos, resultan necesarias considerando la estructura organizativa del Ministerio de Transporte. Por lo tanto, no debe tenerse al siguiente cuadro como taxativo, sino más bien, enunciativo y abierto a mejor opinión de las instancias intervinientes.

DEPENDENCIA	PLAZO ESTIMATIVO PARA SU INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN
SSTF	10 días	Elabora el Proyecto de Resolución Ministerial

SGT	5 días	Efectúa una revisión integral de las actuaciones incorporadas en el expediente y de considerar y compartir los lineamientos vertidos, propicia el proyecto sometido a su consideración remitiéndolo para ser Dictaminado.
DGAJ	30 días	Realiza el Dictamen Previo que estipula la Ley de Procedimientos Administrativos*
MT FIRMA	5 días	Firma la Resolución
TOTAL	50 días	

*En el caso en que la DGAJ le efectúe observaciones al Proyecto de Resolución, debería ser remitido nuevamente a la SSTF para adecuar dicho Proyecto.

*En el caso en que la DGAJ preste conformidad al Proyecto de Resolución, debería ser remitido a las áreas competentes para proceder a la firma del Ministro.

PLAN DE ACCIÓN SOBRE LAS ACTUACIONES CARATULADAS
TRI-S01:0070163/2010
TEMA: REDETERMINACION DE PRECIOS DE OBRAS

Concesionario: Metrovías S.A.

Hechos:

Las actuaciones citadas en el título se inician con una presentación de la empresa concesionaria Metrovías S.A. – Nota GAC N° 454/10 –, donde solicita el **reconocimiento y aprobación de la redeterminación de precios de todas las obras** realizadas por el Concesionario cuya ejecución y certificación se concretara en el período comprendido entre el **07/01/02 y el 31/12/08**. Para mejor ilustración las expone en una Planilla Resumen a su presentación (fs. 7).

Sustenta su pedido en la emergencia pública declarada por Ley 25.561, el Decreto N° 1295/02 (con los alcances del Dto. N° 1953/02), la Resolución conjunta N° 19/2009 y 5/2009 del ex – Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y del ex – Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Asimismo hace referencia a Notas emitidas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la ex Secretaría de Transporte sobre el tema que nos ocupa, y agrega elementos argumentativos basados en la ruptura del equilibrio contractual.

La pretensión de la empresa asciende a la suma de \$ 51.084.408,44 en concepto de redeterminación de precios, más los gastos de administración y gerenciamiento, supervisión e inspección de obra, incluyendo su actualización con interés simple.

Cabe señalar que en la presentación efectuada ante la Comisión Especial de Renegociación de Contratos con fecha 06 de septiembre de 2016, Metrovías S.A expuso como monto a reclamar por este concepto la suma de \$ 78.450.042,54 en tanto que su actualización fue efectuada al 30 de junio de 2015.

Las presentes actuaciones no cuentan con intervención alguna de las distas reparticiones del ex – Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, como así tampoco del ex – Ministerio del Interior y transporte, más allá de un acto de mero trámite.

Marco Normativo:



En primer término, cabe citar el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993 y su Addenda modificatoria aprobada por Decreto N° 393 de fecha 21 de abril de 1999.

Con fecha 16 de octubre de 2002 se dictó el Decreto N° 2075, norma emitida en el marco de la Ley 25.561 - Ley de emergencia pública y de reforma del régimen cambiario-, a través del cual, el Poder Ejecutivo Nacional declaró en estado de emergencia a la prestación de los servicios emergentes de los contratos de concesión en vías de ejecución correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Consecuentemente, el Estado Nacional suspendió los planes de obras e inversiones previstos en los Contratos de Concesión, y aplicó un programa de emergencia en el cual podían estar incluidos trabajos, emprendimientos o provisiones originalmente contemplados en los contratos, que se estimaran indispensables; quedando suspendidas aquellas que no fueran contempladas en los planes de emergencia. Paralelamente a las suspensiones, se dispuso que los Concesionario debían presentar ante la entonces Secretaría de Transporte, para su aprobación, un "Programa de Emergencia Obras y Trabajos Indispensables" - cfr. art. 4, Decreto N° 2075/2002 -.

Los referidos programas de emergencia, fueron aprobados en una primer instancia a través de la Resolución N° 115/02 de fecha 23 de diciembre de 2002 del ex - Ministerio de la Producción, determinándose las obras y trabajos a ejecutarse en el periodo 2003/2005. Específicamente su artículo 3° dispuso *"Apruébanse los Programas de Emergencia de Prestación del Servicio a que se refiere el Artículo 4° del Decreto N° 2075/2002, para cada una de las concesiones ferroviarias de pasajeros en el Area Metropolitana de BUENOS AIRES, conforme se detalla en el Anexo III de la presente resolución."*

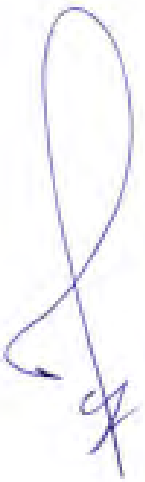


Posteriormente el 28 de diciembre de 2005 se dictó el Decreto N° 1683 por el cual se aprobó el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes y cuyo artículo 3° faculta a la entonces Secretaría de Transporte a que anualmente, de acuerdo al Programa aprobado en el Artículo primero del mismo y conforme las necesidades del Sistema Ferroviario y disponibilidades que estime oportunas y convenientes, en función de la aplicación de los fondos disponibles, determine: la ejecución, incorporación, adecuaciones y/o modificaciones al correspondiente Plan aprobado.

Asimismo, en el inciso c) del artículo mencionado, se estableció la incorporación de nuevas obras, trabajos indispensables y adquisición de bienes que no se encuentren comprendidas en su artículo 1º, y que resulten necesarias y oportunas para el fortalecimiento y desarrollo de sistema ferroviario en su conjunto.

Ulteriormente, a través de la Resolución N° 187 de fecha 26 de marzo de 2006 de la ex - Secretaria de Transporte, se aprobó el procedimiento de contratación para la ejecución del Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes, conforme lo establecido en los Artículos 1º y 2º del Decreto N° 1683/05.

Por otra parte, es menester recordar que por Decreto 1295 de fecha 19 de julio de 2002, se estableció el alcance y metodología de aplicación para poder redeterminar los precios de contrato de obra pública, en tanto que por Resolución conjunta N° 19/2009 y 5/2009 del ex - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y del ex - Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, se aprobó la nueva tipología para la Redeterminación de Precios de las Obras Ferroviarias en el marco del Decreto N° 1683/05 y de la Resolución N° 115/02, por lo que se incorpora en el Artículo 6º del Anexo al Decreto N° 1295/02, las obras ferroviarias como categoría de obra.

En lo que respecta al ámbito del Ministerio de Transporte, mediante Resolución MT N° 64 de fecha 19 de abril de 2016 se creó con carácter "ad hoc" la Comisión de Evaluación, Coordinación y Seguimiento de los Procedimientos de Redeterminación de Precios, la que tiene como funciones

- 
- 
- 
- *Coordinar y unificar los criterios de trabajo en el ámbito del MINISTERIO DE TRANSPORTE así como de todos los organismos descentralizados actuantes en su órbita alcanzados por la delegación efectuada por el Decreto N° 375 de fecha 18 de febrero de 2016 en los procedimientos de redeterminación de precios sustanciados de conformidad con el Decreto N° 1295 del 19 de julio de 2002 o aquel que en el futuro lo reemplace.*
 - *Elevar el procedimiento para el trámite interno y resolución de las solicitudes efectuadas en el marco del Decreto N° 1295/02 o aquel que en el futuro lo reemplace para la aprobación del Ministro de Transporte.*
 - *Intervenir y emitir informe técnico en todos los procedimientos de redeterminación de precios sustanciados en el ámbito del MINISTERIO DE TRANSPORTE de conformidad con el Decreto N° 1295/02 o aquel que en el futuro lo reemplace.*
 - *Asistir al Ministro de Transporte en todas las materias vinculadas a procedimientos de redeterminación de precios.*

- *Elevar informes periódicos al Ministro de Transporte respecto del estado de avance de las Redeterminaciones de precios de obras pública en trámite en este Ministerio.*
- *Desarrollar y coordinar las acciones necesarias con los organismos involucrados en los términos del Artículo 8° del Decreto N° 1295/02.*
- *Coordinar las acciones necesarias a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE con la SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN, de acuerdo a lo establecido en el artículo 12 del Decreto N° 1295/02 y la Resolución N° 55 del 11 de abril de 2012 de la SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN.*
- *Intervenir y emitir informe técnico en las licitaciones a realizarse, verificando la exigencia en los pliegos de la documentación a presentar por los oferentes, conforme la metodología de análisis de precios establecida de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 13 del Decreto N° 1295/02 o aquel que en el futuro lo reemplace.*
- *Realizar el seguimiento y control de cumplimiento de la revisión final de las Redeterminaciones de precios, previa a la aprobación del certificado final de obra.*

Por último, a través del Decreto N° 691 de fecha 17 de mayo de 2016 se aprobó un nuevo Régimen de Redeterminación de Precios de Contratos de Obra Pública y de Consultoría de Obra Pública de la Administración Pública Nacional, a la vez que, se creó en el ámbito del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda, la Comisión de Control y Seguimiento del citado Régimen.

Antecedentes del concepto objeto de reclamo:

En las actuaciones administrativas identificadas como CUDAP: EXP-S02: 0035366/2014 relativas a la obra denominada "Trazado de vías Variante San Lorenzo - Cerana", contratada por Nuevo Central Argentino S.A. en el marco del Decreto 1683 y la Resolución ST N° 187 , la Subsecretaría de Transporte Ferroviario realizó una consulta a la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Transporte a fin de determinar si el contrato de obra allí examinado es susceptible de redeterminación, en los términos del procedimiento instituido por Decreto N° 1295/02, sus normas modificatorias y complementarias.

Si bien la consulta se efectuó sobre un Contrato en particular, no puede soslayarse que el temperamento que fije el asesoramiento jurídico, podría ser extensivo a todos Contratos de obra que por su método de contratación y encuadre normativo sean análogos al ese.

Áreas que deberían intervenir:

Toda vez que la pretensión del Concesionario se circunscribe, en lo sustancial, al reconocimiento y aprobación de la redeterminación de precios de obras ejecutadas, a los fines de determinar la legitimidad y razonabilidad del reclamo, esta Comisión entiende que al menos deberían expedirse las áreas que se enlistan a continuación, tomando como norte la sustanciación del trámite de la obra citada en el acápite que antecede.

A ese circuito administrativo, debería agregarse la intervención de la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte para, de corresponder, calcular los intereses.

Una vez que intervengan las distintas dependencias, se debería expedir el Ministerio de Transporte como Autoridad de Aplicación del Contrato de Concesión – cfr. Dictamen N° IF-2017-03467597-APN-DGAJ#MTR de fecha 10 de marzo de 2017 – y emitir el acto administrativo que por derecho corresponda.

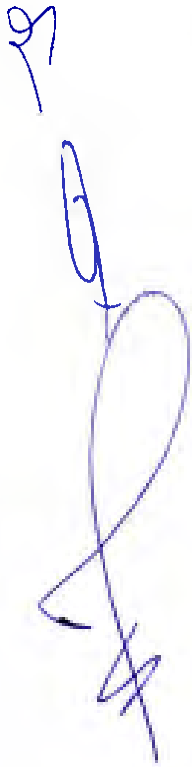
Plazos para la suscripción del acto administrativo e intervención de las distintas reparticiones del Ministerio de Transporte (Días Hábiles):

Las intervenciones que aquí se exponen, a criterio de esta Comisión Especial de Renegociación de Contratos, resultan necesarias considerando la estructura organizativa del Ministerio de Transporte. Por lo tanto, no debe tenerse al siguiente cuadro como taxativo, sino más bien, enunciativo y abierto a mejor opinión de las instancias intervinientes.

DEPENDENCIA	PLAZO ESTIMATIVO PARA SU INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN
CNRT	15 días	Verificar las obras que enlista el concesionario; estado de ejecución, fechas de certificación, fecha de terminación y todo dato relevante de la obra. Asimismo deberá verificar que los montos básicos se correspondan con los aprobados.
SSTF	10 días	Confrontar los datos de la CNRT con sus registros. Realizar un informe sobre el cuadro normativo en que se inserta la ejecución de

		las obras, ratificando (de corresponder) la inteligencia interpretativa expuesta en la tramitación de la redeterminación de la obra "Trazado de vías Variante San Lorenzo – Cerana"
CECSPRD*	10 días	Intervenir en el marco de las competencias específicas asignadas por Resolución MT N° 64 de fecha 19 de abril de 2016
SGT	2 días	Toma conocimiento de lo actuado, y hace un pase de mero trámite en tanto que se requiere una definición jurídica.
DGAJ	15 días	Dictamina sobre el fondo de la cuestión y define si las obras son susceptibles de redeterminación en los términos del Decreto N° 1295/02 y la Resolución Conjunta N° 5/09 y 19/09
SGT	5 días	Toma Conocimiento del Dictamen y remite los actuados a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario para que con los elementos incorporados al expediente proyecte el Acto Administrativo que corresponda
SSTF	15 días	Elabora el Proyecto de Resolución Ministerial
SGT	10 días	Efectúa una revisión integral de las actuaciones incorporadas en el expediente y de considerar y compartir los lineamientos vertidos, propicia el proyecto sometido a su consideración remitiéndolo para ser Dictaminado.
DGAJ	10 días	Realiza el Dictamen Previo que estipula la Ley de Procedimientos Administrativos
MT FIRMA	5 días	Firma la Resolución
TOTAL:	95 días	

* Comisión de Evaluación, Coordinación y Seguimiento de los Procedimientos de Redeterminación de Precios



Por último cuadra advertir que los Actos Administrativos que se proyecten mientras dure la renegociación de los contratos, cuya resolución sea favorable a cualquiera de las Concesionarias ferroviarias de pasajeros, deberían contemplar el reconocimiento de la obligación en cabeza del Estado, pero con la correspondiente postergación del pago hasta tanto la CERC determine las acreencias que el Ministerio de Transporte debe reclamarle a ambas empresas.