



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Informe de Justificación  
de la  
Carta de Entendimiento  
UNIREN – FERROEXPRESO  
PAMPEANO S.A. (FEPSA)

EQUIPO TECNICO DE TRANSPORTE – UNIREN



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

## **ÍNDICE**

### **1. ANTECEDENTES**

#### **1.1. Introducción**

#### **1.2. Marco Legal**

#### **1.3. Competencias y Facultades de la Unidad de Renegociación –UNIREN**

##### **1.3.1. De las funciones de la UNIREN y el Secretario Ejecutivo**

##### **1.3.2. Carta de Entendimiento-Acta Acuerdo Integral**

#### **1.4. Características de los acuerdos de renegociación contractual a suscribirse**

#### **1.5. De las etapas del proceso de renegociación**

##### **1.5.1. Plan de trabajo y estrategia de renegociación.**

#### **1.6. Pautas y antecedentes documentales, información recibida de la CNRT; su análisis**

#### **1.7. Reuniones con la empresa concesionaria**

#### **1.8. Conclusiones a las que arriba el Equipo Técnico**

### **2. CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA ELABORAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO**

#### **2.1 Criterios del artículo 9° de la Ley 25561**

#### **2.2. Condiciones para la renegociación**

#### **2.3. Comentario sobre la actual Renegociación**

#### **2.4 Informe economico Ferroexpreso Pampeano s.a.**

### **3. CONTENIDO DE LA CARTA DE ENTENDIMIENTO; SU EXPLICACION**



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

## **1. ANTECEDENTES**

### **1.1. Introducción**

La Carta de Entendimiento es el resultado de la negociación desarrollada con las empresas concesionarias de transporte ferroviario de carga en el ámbito de la Ley N° 25.561 a fin de establecer los términos y condiciones, que una vez cumplida la audiencia pública y los demás procedimientos previstos en las normas vigentes, habrá de servir de sustento fundamental para la celebración del Acta Acuerdo de Renegociación Integral del Contrato.

Es importante destacar que su contenido, desde la perspectiva de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, se sustenta en los análisis y evaluaciones desarrolladas por este Equipo con la colaboración de la Secretaría de Transporte.

### **1.2. Marco Legal**

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL hasta el 10 de diciembre de 2003, las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar dicha situación.

El Artículo 8° de la ley dejó sin efecto, en los contratos celebrados por la Administración Pública bajo normas de derecho público, las cláusulas de ajuste por dólar u otras divisas extranjeras y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países y cualquier mecanismo indexatorio, disponiendo también que los precios y tarifas resultantes de dichas cláusulas quedaran establecidas a la relación de cambio UN peso (\$ 1.-) = UN dólar estadounidense (u\$s1.-).

El Artículo 9° de dicha ley autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos comprendidos en las disposiciones del Artículo 8° de la citada norma, entre ellos los de obras y servicios públicos.

Dicha norma ordena que en el caso de los contratos que tengan por objeto la prestación de servicios públicos, deberán tomarse en consideración criterios que meritúen el impacto de las tarifas en la economía y en la distribución de los ingresos; la calidad de los servicios y los planes de inversión cuando ellos estuvieren previstos contractualmente; el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios, la seguridad de los sistemas comprendidos y la rentabilidad de las empresas.

Asimismo, en el artículo 10 de la norma referenciada se establece que en ningún caso las disposiciones contenidas en la Ley que declara la emergencia autorizarán a las empresas contratistas o prestadoras de servicios públicos a suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la prestación del servicio que el Estado Argentino les ha concesionado o licenciado.

Con posterioridad y en virtud de las potestades delegadas que se mencionan anteriormente, el PODER EJECUTIVO NACIONAL ha dispuesto un conjunto de



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

normas y reglamentos para llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos.

En tal sentido, por el Decreto N° 293/02 se encomendó al ex MINISTERIO DE ECONOMÍA el desarrollo del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, creando la COMISIÓN DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, con la misión de asesorar y asistir a esa Cartera Ministerial en dicha tarea.

Con tal objeto la referida norma estableció el conjunto de los distintos sectores de servicios públicos involucrados en el proceso de renegociación a cargo del entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA.

El Decreto N° 370/02 estableció la conformación e integración de la COMISIÓN DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS en el ámbito del citado Ministerio.

Por el Decreto N° 1090/02 fueron dispuestas las condiciones a ser observadas durante el transcurso del proceso de renegociación.

En virtud del cumplimiento de las condiciones, el MINISTERIO DE ECONOMÍA dictó las Resoluciones Nros. 20/02, 38/02, 53/02, 308/02, 487/02, 576/02, 62/03 y 180/03 con el objeto de reglamentar los procedimientos e instancias para el desarrollo del proceso de renegociación.

Durante el transcurso de dicho proceso de renegociación, de innegable complejidad, incidieron distintos factores y circunstancias que imposibilitaron concluir la renegociación en los plazos inicialmente fijados por el Decreto N° 293/02, plazo que resultó ampliado por el Decreto N° 1839/02 y por la Resolución del MINISTERIO DE ECONOMÍA N° 62/03.

Posteriormente, por el Decreto N° 1283/03 se dispuso sustituir la denominación del MINISTERIO DE ECONOMÍA por la de MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y, asimismo, sustituir la denominación del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN por la de MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.

Conforme a las disposiciones de la precitada norma, la situación de los diversos servicios públicos, así como la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, resultan materias inherentes a ambas Carteras Ministeriales, correspondiendo que las decisiones a adoptarse respecto a la situación y evolución de los servicios públicos correspondientes a la jurisdicción nacional, resulten adecuadas a las competencias atribuidas a ambos Ministerios.

A mérito de ello, por el Decreto 311/03 se dispuso la creación de una UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS presidida por los señores Ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

El Decreto 311/03 establece que la Unidad tendrá a su cargo proseguir con el proceso de renegociación que se llevara a cabo en el ámbito de la COMISIÓN DE



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, creada por el Decreto N° 293/02.

Por Ley 25.790 el Congreso Nacional dispuso extender hasta el 31 de diciembre de 2004 el plazo para llevar a cabo la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesto por el artículo 9° de la Ley N° 25.561.

La norma establece que las decisiones que adopte el Poder Ejecutivo Nacional en el desarrollo del proceso de renegociación no se hallarán limitadas o condicionadas por las estipulaciones contenidas en los marcos regulatorios que rigen los contratos de concesión o licencia de los respectivos servicios públicos.

En el mismo sentido se dispone que las facultades de los entes reguladores en materia de revisiones contractuales, ajustes y adecuaciones tarifarias previstas en los marcos regulatorios respectivos, podrán ejercerse en tanto resulten compatibles con el desarrollo del proceso de renegociación que lleve a cabo el Poder Ejecutivo nacional en virtud de lo dispuesto por el artículo 9° de la Ley N° 25.561.

Respecto de la naturaleza y alcance de los acuerdos de renegociación la norma dispone que podrán abarcar aspectos parciales de los contratos de concesión o licencia, contemplar fórmulas de adecuación contractual o enmiendas transitorias del contrato, incluir la posibilidad de revisiones periódicas pautadas, así como establecer la adecuación de los parámetros de calidad de los servicios.

En caso de enmiendas transitorias, las mismas deberán ser tenidas en consideración dentro de los términos de los acuerdos definitivos a que se arribe con las licenciatarias.

Por último, en materia del procedimiento de aprobación de los acuerdos se establece que el PODER EJECUTIVO NACIONAL remitirá las propuestas de los acuerdos de renegociación al HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN, en cumplimiento de la intervención de la Comisión Bicameral de Seguimiento prevista por el artículo 20 de la Ley N° 25.561.

EL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN deberá expedirse dentro del plazo de SESENTA (60) días corridos de recibida la propuesta entendiéndose que una vez cumplido dicho plazo sin que se haya expedido, se tendrá por aprobada la misma. En el supuesto de rechazo de la propuesta, el Poder Ejecutivo nacional deberá reiniciar el proceso de renegociación del contrato respectivo.

### **1.3 Competencias y facultades de la Unidad de Renegociación -UNIREN**

Tal como se menciona anteriormente, el decreto 311/03 dispuso la creación de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, previendo que la misma será la continuadora del proceso de Renegociación de los contratos, desarrollado a través de la COMISIÓN DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, prosiguiendo los trámites que se hallaren en curso en el ámbito de la mencionada Comisión.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

De acuerdo con dicha potestad otorgada, el Decreto establece que corresponden a la Unidad las siguientes funciones:

Llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesta por la Ley N° 25.561, efectuando los correspondientes análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por los respectivos contratos de concesión y licencia.

Suscribir los acuerdos integrales o parciales de renegociación contractual con las empresas licenciatarias de servicios públicos, ad referendum del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Elevar los proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios, tarifas y/o segmentación de las mismas; o cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos bajo concesión o licencias.

Elaborar un Proyecto de Marco Regulatorio General para los Servicios Públicos correspondientes a la jurisdicción nacional; que contemple las condiciones básicas genéricas para todos los sectores.

Efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.

El Decreto 311/03 también prevé la implementación de mecanismos que permitan la adecuada información a usuarios y consumidores de bienes y servicios, tales como audiencias públicas y consultas públicas a las asociaciones del sector, recabando de ellas mejoras que puedan incluirse en los respectivos acuerdos, previendo que “Articulados los mecanismos de audiencia pública y de consultas públicas que posibiliten la participación ciudadana, los acuerdos se girarán a dictamen del Procurador del Tesoro de la Nación, previo a su firma por los Ministros”.

#### 1.3.1. De las funciones de la UNIREN y el Secretario Ejecutivo

Respecto de la organización de la UNIREN, el Decreto establece que los señores Ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, designarán a sus respectivos alternos que los reemplazarán en el caso de producirse su ausencia o impedimento temporal y que a través del dictado de resoluciones conjuntas dispondrán:

a) La designación de un Secretario Ejecutivo de la Unidad, estableciendo la delegación de facultades y funciones que desempeñará.

b) Las normas complementarias, reglamentarias e interpretativas del presente decreto, posibilitando el desarrollo de los procedimientos que correspondan articularse en orden a las funciones encomendadas a la Unidad.

c) Los regímenes de audiencia pública, de consulta pública y participación ciudadana que resulten pertinentes y apropiados en relación a los distintos procedimientos y a los respectivos contratos o licencias de servicios públicos involucrados.

d) Las modalidades organizativas y operativas necesarias para posibilitar el adecuado funcionamiento de la Unidad.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Asimismo, la norma fija las funciones del Secretario Ejecutivo, disponiendo que a través de éste la UNIREN podrá requerir la colaboración de los organismos centralizados y descentralizados dependientes del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Respecto de las funciones de los Organismos de Regulación y Control de los distintos servicios públicos necesarios a partir de las instrucciones precisas que le imparta la Unidad a través del Secretario Ejecutivo, quien además ordenará supervisar su desarrollo.

El resultado del trabajo técnico encomendado será puesto a consideración de la Unidad para su aprobación y uso en el progreso de la renegociación de los contratos. Adicionalmente, los Organismos de Regulación y Control deberán suministrar la documentación e información que le sean requeridas. en el marco de la renegociación de los contratos, se prevé que los mismos realizarán los trabajos técnicos

#### 1.3.2. Carta de Entendimiento-Acta Acuerdo Integral

La Carta de Entendimiento (CARTA) constituye el primer documento a formular por la UNIREN para establecer los términos y condiciones que sustentarán el acuerdo de renegociación integral a celebrarse con las empresas, (ACTA ACUERDO), una vez cumplidos los mecanismos de audiencia pública y los demás procedimientos previstos en la normativa vigente.

Esta CARTA tiene distintas instancias de revisión y control, previo a su aprobación, como también la consiguiente ACTA ACUERDO. Luego tendrá su comprensiva aplicación e interpretación. Todo ello involucra un conjunto de instancias, procedimientos y actores.

No resulta necesario que la CARTA incluya aspectos muy particulares o detalles que no resultan sustantivos en esta etapa y que pueden precisarse en forma previa a la suscripción del ACTA ACUERDO

#### **1.4. Características de los acuerdos de renegociación contractual a suscribirse**

Respecto del alcance y naturaleza de los acuerdos de renegociación contractual a suscribirse con las empresas concesionarias y licenciatarias, la norma dispone que:

Los acuerdos podrán abarcar aspectos parciales de los contratos de concesión o licencias; contemplar fórmulas de adecuación contractual o enmiendas del contrato de carácter transitorio; incluir revisiones periódicas pautadas; así como establecer la adecuación de los parámetros de calidad de los servicios.

La suscripción de los acuerdos deberá hallarse precedida por el desarrollo de una instancia de consulta pública que posibilite la participación de los usuarios en el proceso decisorio, correspondiendo a la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS determinar los procedimientos y mecanismos que resulten adecuados para implementar dicha consulta pública.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Los acuerdos de renegociación, una vez producido el dictamen del Señor Procurador del Tesoro, serán suscritos en forma conjunta por el MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y el MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, y ad referendum del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

### **1.5. De las etapas del proceso de renegociación**

La Unidad de Renegociación y Análisis es la continuadora de la Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos. La Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 del 6/8/2003 ratifica la vigencia y continuidad de las normas de procedimientos para la renegociación de los contratos, aprobadas por la Resolución N° 20/2002 del ex Ministerio de Economía, y de todas aquellas medidas complementarias y reglamentarias de los Decretos 293/2002 y 370/2002, cuyas disposiciones no resulten incompatibles con lo dispuesto en el Decreto 311/2003.

#### **1.5.1. Plan de trabajo y estrategia de renegociación.**

En el marco de las pautas establecidas en el Decreto 311/2003, durante el tercer y cuarto trimestre del año 2003, el equipo técnico de la UNIREN, en conjunto con profesionales de la Secretaría de Transporte y con la colaboración de funcionarios de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE y del ONABE elaboraron una propuesta de plan de trabajo y de estrategia de renegociación que fue puesta a consideración de los Responsables Alternos de los Sres. Ministros y de las autoridades de la Unidad. En dicha propuesta se establecieron los lineamientos específicos de la renegociación de los contratos de transporte ferroviario de carga y los elementos considerados apropiados para su ejecución. Dichos elementos están comprendidos en las siguientes categorías:

- ☐ Cumplimientos de los contratos.
- ☐ Definición de pautas.
- ☐ Diferentes alternativas o modalidades de acuerdos.
- ☐ Responsabilidades en el proceso de renegociación.
- ☐ Cronograma de actividades previstas para la renegociación.

### **1.6. Pautas y antecedentes documentales; su análisis**

A fin de elaborar un primer detalle de los elementos a considerar en la Renegociación se procedió al análisis de los siguientes documentos:

- 1.6.1 Bases para la Renegociación de los Contratos de Concesión de los Servicios de Cargas remitidos por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario.
- 1.6.2 Información provista por la CNRT
- 1.6.3 Proceso de Renegociación en el marco del CUDAP EXP-S01: 0257256/2002.





*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

### **1.6.1 Bases para la Renegociación de los Contratos de Concesión de los Servicios de Cargas remitidos por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario.**

Por Nota S.S.T.F.N°0378 de fecha 25 de Setiembre de 2003 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, firmada por el Sr. Subsecretario Ing. Julio Tito Montaña y dirigida al señor Representante Alterno de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Sr. Arq. Lisandro Salas se recibieron las Bases y Objetivos de la presente renegociación; a saber:

- ❑ INCREMENTO SIGNIFICATIVO DE LA PARTICIPACION FERROVIARIA EN EL TRANSPORTE DE CARGAS
- ❑ REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED TRONCAL
- ❑ MODERNIZACION Y ACTUALIZACION TECNOLOGICA DE MATERIAL RODANTE Y EQUIPAMIENTO EN GENERAL.
- ❑ GENERACION DE FUENTES DE TRABAJO DE TODO TIPO A PARTIR DE LA REALIZACION DE OBRAS Y EL INCREMENTO DE LA ACTIVIDAD.
- ❑ REHABILITACION DE LOS SERVICIOS DE TRENES INTERURBANOS DE PASAJEROS EN LA RED TRONCAL
- ❑ IMPULSO DEL TRANSPORTE INTERMODAL
- ❑ INTEGRACION DE LOS CORREDORES DE TRANSPORTE CONTINENTALES
- ❑ PROMOVER LOS SERVICIOS INTERURBANOS DE CARÁCTER REGIONAL SOBRE LA RED SECUNDARIA
- ❑ MODERNIZACION DE LAS TERMINALES PORTUARIAS Y MEJORA DE SU ACCESIBILIDAD FERROVIARIA Y MULTIMODAL

### **ACCIONES NECESARIAS**

- ❑ REALIZAR OBRAS DE INVERSION CON APOORTE ESTATAL Y MIXTO (CONCESIONARIOS O TERCEROS) SOBRE LOS DISTINTOS CORREDORES DE LA RED TRONCAL PARA MEJORAR SU APTITUD (VELOCIDAD MAXIMA Y CAPACIDAD PORTANTE) PROGRESIVAMENTE CON UN CRITERIO DE HOMogeneidad EN TODA LA EXTENSION DE CADA UNO DE ELLOS.
- ❑ ADECUAR LOS CONTRATOS DE CONCESION EN FUNCION DE LAS NUEVAS CONDICIONES.
- ❑ IMPULSAR Y PROMOVER INVERSIONES Y LA ACTUACION DE TERCEROS OPERADORES, NO SOLO SOBRE LOS CORREDORES PRINCIPALES SINO TAMBIEN EN EL RESTO DE LA RED OPERATIVA Y EN LAS INSTALACIONES TERMINALES Y MULTIMODALES.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- ❑ PROMOVER LA PARTICIPACION DE GOBIERNOS PROVINCIALES Y MUNICIPALES, INTEGRÁNDOLOS EN LOS PROYECTOS DONDE ELLO SEA FUNCIONALMENTE CONVENIENTE Y COADYUVE AL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS.
- ❑ MEJORAR LA GESTION DE PLANIFICACION Y CONTROL DE LA CONCESION POR PARTE DEL ESTADO NACIONAL
- ❑ ELIMINAR LA EXCLUSIVIDAD EN EL TRANSPORTE DE CARGAS QUE POSEE ACTUALMENTE CADA CONCESIONARIO EN SU SISTEMA, INCORPORANDO LA POSIBILIDAD DE ACTUACION DE TERCEROS OPERADORES (EN SEGMENTOS DE DEMANDA PARA LOS CUALES LOS CONCESIONARIOS NO OFFRECEN RESPUESTA O EN ABIERTA COMPETENCIA CON LOS MISMOS).

#### ADECUACION DE LOS CONTRATOS – ASPECTOS PRINCIPALES

##### INVERSIONES

Replantear las obligaciones de inversión por parte del Concesionario incluidas en los Planes de Inversión de los Contratos vigentes en función del contexto actual y de las políticas con relación al Sistema Ferroviario Nacional, ya que, a partir de la decisión gubernamental de recuperar la red troncal del sistema mediante aporte estatal se introduce un cambio importante respecto de las condiciones contractuales originales.

Con el objeto de que los programas de inversión se adapten a las condiciones cambiantes del contexto, evitando problemas ocurridos en el cumplimiento de los contratos vigentes, se deberá efectuar un replanteo general del plan de obras resultante cada 3 ó 4 años, sin perjuicio de efectuar anualmente una realimentación de ajuste de los programas acordados.

Deberán integrarse en un único plan de obras de inversión los aportes de las distintas fuentes: Estado Nacional, Provincias y Municipios, Concesionario y eventuales Terceros (operadores/o inversores).

##### MANTENIMIENTO

Se deberán actualizar las distintas normas vigentes por contrato para el mantenimiento de infraestructura y material rodante en función de los objetivos previstos y de la modificación de ciertas condiciones. En el caso de la vía resulta muy útil efectuar una clasificación de la misma en función de su utilización, ya que en los contratos vigentes ello no se encuentra explicitado.

##### CANON

Se trata de asegurar que el monto en concepto de canon que pagan los distintos concesionarios se invierta en el sistema. Respecto de los montos fijos establecidos por contrato resulta más lógico reemplazarlos por valores que estén asociados a la actividad de cada Concesionario, estableciendo, por ejemplo, que el canon represente una determinada alícuota de los ingresos.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

## USO DE VIA

A partir de las inversiones que el Estado Nacional efectuará en el sistema ferroviario utilizado por los concesionarios de cargas, corresponde replantear el derecho exclusivo para explotar el transporte que poseen dichas empresas de acuerdo a los contratos vigentes.

Se trata entonces de reglamentar el uso de vía por terceros operadores tanto para cargas como para pasajeros, lo cual apunta a gestar una situación de competencia tal que induzca a un crecimiento de la participación ferroviaria respecto del resto de los modos concurrentes.

Se acordará el mecanismo o procedimiento mediante el cual un ente u organismo del Estado Nacional oficie de árbitro en caso de discrepancias respecto de las prioridades de circulación asignadas o de los valores del peaje que el Concesionario (o el Concesionario y el Estado Concedente) cobre por las prestaciones brindadas a un tercero que utilice la vía.

## PLAZO

En principio no se trataría de modificar el plazo original básico de 30 años, sino tan solo de analizar y, eventualmente, replantear las condiciones de prórroga del plazo antedicho o directamente, desestimar tal posibilidad.

## TARIFAS

En principio, salvo actualizar los valores del Límite Superior Tarifario –techo establecido en los contratos vigentes- no se aprecia la necesidad de modificar el actual régimen de tarifas, las que se acuerdan libremente –con las limitaciones del LST- entre transportista y cliente.

## COLATERALES

En los contratos vigentes no se encuentra contemplado que el Concesionario tenga la posibilidad de incrementar sus ingresos mediante la explotación de bienes muebles e inmuebles pertenecientes a la concesión, relacionadas o no al mismo.

Se deberá evaluar la conveniencia de incorporar como derecho del Concesionario la explotación de estas actividades colaterales –relacionadas o no con el transporte ferroviario- con la condición de no interferir ni afectar el objeto principal de la concesión. Otra aplicación válida es la de ceder la utilización de ciertos bienes –carentes de otro requerimiento- como elemento de negociación en un acuerdo con Provincias o Municipios, neutralizando reclamos por pago de tasas o contribuciones.

## PENALIDADES

Revisar el sistema de aplicación de penalidades por incumplimiento de contrato, apuntando a establecer un sistema eficiente y que cumpla con el objetivo de mejorar la aptitud del transporte ferroviario. Es necesario limitar los plazos actuales en cuanto a las posibilidades de recurrir o apelar las sanciones, ya que ello hace que pierda sentido el objeto de las mismas.



### **1.6.2 INFORMACION RECIBIDA DE LA CNRT.**

En función de la nota UNIREN N° 77 de fecha 20 de Agosto de 2003, la CNRT contestó por nota CNRT(I) N° 1144/2003 de fecha 08 de Setiembre de 2003; Ref. : Resolución Conjunta MeyP N°188/03 y MPFIPyS N° 44/03. En la misma adjunta Informe de la Gerencia de Concesiones Ferroviarias cuyos términos generales y particulares en forma sintética son los siguientes:

- Anuario del Estado de las Concesiones
- Descripción de situaciones no resueltas
- Compromisos de inversión de cada Concesionaria.

Finalizado el proceso de concesionamiento en 1995, la red de cargas concesionada tenía una magnitud algo mayor a 28.000 Km. con una dotación de 6.000 agentes aproximadamente, sumados todos los Concesionarios. Cabe aclarar que si bien la magnitud de la red concesionada no se ha modificado, existen sectores que las faltas de demanda han llevado a cada una de las empresas concesionarias de carga a declararlos sin operación en la actualidad.

Con el fin de volver a insertarse eficientemente en el mercado, captando nuevos productos, los Concesionarios ferroviarios de carga debieron fijar tarifas inferiores a las previstas en sus ofertas de forma tal que las mismas resultaran competitivas con respecto a las del modo alternativo.

Asimismo, los tonelajes y distancias medias estimadas por los Concesionarios en sus ofertas tampoco alcanzaron los valores previstos lo que, condujo a una notable merma de los ingresos estimados. Lo expuesto tuvo como consecuencia un alto porcentaje de incumplimiento de los Concesionarios a sus obligaciones asumidas ante el Estado Nacional, muy especialmente en lo que respecta a los planes de inversión y mantenimiento.

Complementando lo expuesto en primera instancia, no debe soslayarse que el cuadro recesivo atravesado por nuestro país y que incidió tan negativamente en la actividad productiva nacional, tuvo un efecto notoriamente nocivo en la actividad de transporte que a su vez, al igual que otros sectores, debió soportar la depresión de las operaciones en el marco del MERCOSUR.

En vinculación con el texto anterior la Secretaría de Transporte no ha dictado normas que modifiquen las pautas de control contractualmente previstas, razón por la cual los incumplimientos de los Concesionarios a sus obligaciones contractuales en inversiones y mantenimiento dieron origen a procesos sancionatorios conforme a la normativa vigente.

En cuanto a la obligación contractual de los Concesionarios, referida al pago del canon, éstos han dejado de abonarlo argumentando, las disposiciones del Decreto N° 686/95, que encomendó al ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos la iniciación de tratativas con los Concesionarios de Cargas, orientadas a la supresión o reducción del pago del canon contractualmente establecido, condicionado al mantenimiento del equilibrio de la ecuación económica del Contrato en beneficio del



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

usuario y del interés público, mediante reducciones equivalentes en los fletes o aumentos en la inversiones a realizar.

**1.6.3 RENEGOCIACIÓN DE LA CONCESIÓN DE LA EMPRESA FERROEXPRESO PAMPEANO (FEPSA) - CUDAP EXP-S01: 0257256/2002 cuyos aspectos de mayor relevancia son los siguientes:**

**INFORME TÉCNICO**

**1. ANTECEDENTES**

El Estado Nacional, en el marco de la Ley N° 23.696 y del Decreto N° 666/89, convocó oportunamente a una Licitación Pública para la Concesión de la Red Ferroviaria Nacional que denominó Rosario - Puerto Belgrano, en adelante el Corredor.

El entonces Ministerio de Obras y Servicios Públicos - MOSP - (en adelante el Concedente) mediante Resolución N° 706 del 5 de diciembre de 1990, declaró adjudicatario al consorcio conformado por las empresas: Comercial del Plata, Chase Manhattan Investment Argentina SA, Gesiemes SA, Techint Compañía Técnica Internacional SACel, Iowa Interstate Railroad, EACA Empresa Argentina de Cemento Armado SA de Construcciones y Riobank SA.

Las Empresas mencionadas, en conjunto con Ferrocarriles Argentinos y el personal, este último a través de un Fondo Fiduciario, constituyeron la Sociedad Anónima Ferroexpreso Pampeano (en adelante FEPSA o el Concesionario), quien tuvo a su cargo la gestión del Corredor.

Con fecha 15 de Abril de 1991 es firmado el correspondiente contrato de Concesión establecido entre el Concedente y FEPSA.

El Concedente otorgó a favor del Concesionario la explotación integral del Corredor, asumiendo este último, en consecuencia, la responsabilidad de la explotación comercial del servicio de transporte de cargas en forma exclusiva, la atención adecuada de la demanda y la operación de los trenes, el mantenimiento de material rodante, infraestructura, equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias conforme a las condiciones establecidas en el citado marco contractual.

La Concesión fue establecida con una duración de 30 años contados a partir de la toma de posesión, con la opción a favor del concedente de una prórroga por un periodo de 10 años.

Mediante el Decreto N° 1144 de fecha 14 de junio de 1991, el Presidente de la Nación aprobó el contrato de concesión suscripto, junto con el Acta del 15 de abril de 1991 y el Acta Complementaria del 13 de junio de 1991.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Con fecha 1 de noviembre de 1991 se firma entre el Concedente y FEPSA el acta de toma de posesión procediendo de esta forma al inicio de los servicios.

Al momento en que FEPSA se hizo cargo del servicio, el total de carga transportada en el corredor por Ferrocarriles Argentinos estaba en el orden de 1.100.000 toneladas anuales.

## **2. DESARROLLO DE LA CONCESIÓN**

Una vez materializada la toma de posesión del Corredor, el desarrollo del negocio fue presentando una evolución comercial, operativa y económico-financiera que, por diversos motivos y circunstancias definieron una realidad distinta de las proyecciones originales.

Esta realidad y sus diversos efectos en el tiempo han sido documentados por el Concesionario en distintas oportunidades desde el inicio de la concesión.

En el marco de la renegociación de los contratos de servicios públicos establecido por la Ley de Emergencia Pública N° 25.561, resultaba necesario garantizar la seguridad de la operación y la atención de la demanda de servicios.

## **3. EFECTOS EN LA INFRAESTRUCTURA POR CIRCUNSTANCIAS IMPREVISTAS**

La infraestructura de la red concesionada fue afectada por fenómenos hídricos en las zonas de Las Encadenadas y del Río Quinto que alteraron el desarrollo normal de la operación.

## **4. IMPACTO DE LA EMERGENCIA ECONÓMICA DEL AÑO 2002**

Según surge de los antecedentes obrantes a fs 2/50 del CUDAP: EXP-S01: 0257402/2002, y a la información suministrada por el concesionario, la emergencia económica declarada por la Ley N° 25.561 ha producido determinados impactos adicionales a los técnico – operativos.

Principalmente estos efectos son resultado de diferencias de cambio en los montos de las deudas contraídas en dólares estadounidenses con la Corporación Financiera Internacional, establecidas para el financiamiento inicial del plan de inversiones y fondeo de capital de trabajo; incremento significativo en el precio de insumos importados, y aumentos sensibles de costos en seguros y combustibles.

Los principales insumos importados necesarios para la explotación de la concesión, sujetos a pagos en moneda extranjera, son:

- Repuestos de Locomotoras (GM y ALCO).
- Ruedas, zapatas de freno y rodamientos para vagones.
- Rieles, tirafondos y bulones para infraestructura de vías.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- Combustibles, lubricantes y herbicidas (insumos nacionales con precios internos sujetos a la devaluación del peso).

## **5. CONSULTA PÚBLICA – Resoluciones ME 576/02-770/02 y SL y A 158/02.**

Como procedimiento previo a la renegociación del Contrato de concesión y en cumplimiento del mecanismo previsto en la Resolución de referencia, se procedió a efectuar la consulta pública correspondiente en la que se volcaron los elementos necesarios para la adecuada información sobre el resultado del procedimiento.

En el caso de esta concesión se recibieron, entre el 10/01/2003 y el 10/02/2003, veinticuatro (24) presentaciones de diversos orígenes tales como entidades o asociaciones relacionadas con la producción agrícola, entes oficiales provinciales, asociaciones civiles, particulares, etc. (ver página web [www.mecon.gov.ar/crc/empresa-Fep.html](http://www.mecon.gov.ar/crc/empresa-Fep.html)), que sintéticamente expresan lo siguiente:

- Opiniones positivas en cuanto a la prestación del servicio y consideración de lo imprescindible de contar con una red ferroviaria eficiente. Coincidencia en cuanto a la necesidad de readecuación de los contratos de las concesiones de trenes de carga.
- Opiniones negativas en contra de la propuesta motivo de la consulta que surgen de las entidades representativas del transporte automotor y de algunas asociaciones civiles ferroviarias.
- Asimismo, el Defensor del Usuario se manifiesta a favor de la readecuación de los contratos de concesión, teniendo en cuenta las observaciones efectuadas en las presentaciones.

El resultado de la Consulta Pública se tomó en cuenta como un elemento de juicio importante en el momento de definir las recomendaciones contenidas en el presente informe.

## **6. REDEFINICIÓN DE INVERSIONES - RECOMENDACIONES**

### **6.1. Reformulación del Plan de Inversiones vigente por Contrato.**

La razón para acordar una reformulación del plan de inversiones original del contrato es fundamentalmente la de corregir la afectación negativa que provocó en el desenvolvimiento de la concesión la situación de emergencia económica existente a partir de enero de 2002.

En el caso particular de esta concesión, el resultado provocado por dicha emergencia es sumamente crítico, en razón de que el sistema, como se expresara mas arriba, ya se encontraba afectado en su capacidad operativa y en su demanda potencial por factores exógenos ocurridos con posterioridad a la firma del contrato de concesión, tales como inundaciones, desvíos de cursos de agua, etc.



En consecuencia, dentro del marco del sacrificio compartido, se considera necesario una redefinición del plan de inversiones original de modo tal de vincular el monto anual que el concesionario destine a inversiones con el producto de su actividad en el mismo periodo, lo que contribuirá a una razonable recuperación de la situación económica de la Concesión, permitiendo su viabilidad.

La implementación de la reformulación citada se podría concretar mediante la aplicación de un plan alternativo de aquel original, con revisiones quinquenales.

Básicamente dicho plan consiste en destinar para inversiones en el sistema un monto anual por parte del concesionario que surja de un determinado porcentaje de sus ingresos totales netos de IVA en el mismo período. Se considera que el 9% de dichos ingresos resulta un valor razonable (ver Informe Económico).

Los apartamientos tanto positivos como negativos de los compromisos de inversión anuales podrán ser compensados cada tres años, sin perjuicio de establecer un monto mínimo anual, tal como se expresa mas adelante.

Al cabo de cada período de cinco años, se verificará la ecuación económica proyectada ( ver Informe Económico, Anexo III) y se analizarán las nuevas proyecciones para determinar en esa ocasión si, a partir del nivel de actividad de la Concesión, se continúa con el plan de inversiones que surge de aplicar el 9% de los ingresos a inversiones, o bien, se modifica dicho porcentaje o se cambia el criterio de invertir un porcentaje de los ingresos totales.

Estas readecuaciones quinquenales deberán efectuarse bajo la consideración de un plan económico de la Concesión que considere el adecuado nivel de costo de capital de este tipo de negocio como parámetro de rentabilidad.

Respecto de la realización de las obras, el Concesionario deberá presentar ante la Autoridad de Control con la debida antelación, la programación anual de las obras de inversión a ser ejecutadas dentro del marco del plan de inversiones, con el objeto de que dicho organismo se expida al respecto y posteriormente efectúe el seguimiento y fiscalización respectivos.

Asimismo, la programación anual indicada deberá incluir tanto las obras del plan de inversiones reformulado como las correspondientes al resultado de redireccionar el monto de canon y alquiler a inversiones (ver 6.3).

Para el monto anual conjunto que resulta de aplicar la suma de los porcentajes establecidos en los apartados 6.1 y 6.3, se establece un mínimo anual de \$ 5.500.000 (cinco millones quinientos mil pesos).

## **6.2. Plan de Recuperación de la Infraestructura**

Atento qu el sistema ferroviario objeto de la concesión se encuentra afectado por fenómenos hídricos se proyecta un plan de recuperación de su infraestructura.





### **6.3. Redireccionamiento del monto del canon y alquiler para aplicar a inversiones**

Con el objeto de incrementar los montos destinados a inversiones en el sistema, se destina el correspondiente al canon y alquiler descontando el 30% para el ANSES, conforme lo estipula la Ley N° 23966 - para ser aplicado a inversiones (en el marco del Decreto N° 686/95). Asimismo, en función de la situación de emergencia y demás consideraciones expresadas en 6.1, se redefine el valor del conjunto canon y alquiler, asignándole un monto que resulte de un porcentaje de los ingresos totales.

De acuerdo a los valores relativos de la oferta, se considera razonable adoptar para el conjunto canon y alquiler un valor del 3% de los ingresos por todo concepto netos de IVA.

La adopción de este procedimiento de redireccionamiento del monto conjunto de canon y alquiler se adopta desde el 1 de enero de 2002 hasta el fin de la Concesión.

Respecto de la realización de las obras, el Concesionario deberá presentar ante la Autoridad de Control con la debida antelación, la programación anual de las obras de inversión a ser ejecutadas con el objeto de que dicho organismo se expida al respecto y posteriormente efectúe el seguimiento y fiscalización respectivos.

La programación anual indicada deberá incluir tanto las obras del plan de inversiones reformulado (ver 6.1) como las correspondientes al resultado de redireccionar el monto de canon y alquiler a inversiones.

Para el monto anual conjunto que resulta de aplicar la suma de los porcentajes establecidos en los apartados 6.1 y 6.3, se establece un mínimo anual de \$ 5.500.000 (cinco millones quinientos mil pesos).

## **7. MANTENIMIENTO DE VÍA Y MATERIAL RODANTE – ACTUALIZACIÓN DE NORMAS**

Como parte del acuerdo, ya que puede aportar a sincerar procedimientos y evitar conflictos o malentendidos que originen penalidades por parte de los entes de control, se incluye la modificación de las normas de mantenimiento de vía y material rodante, las que podrán ser revisadas, modificadas o completadas por la autoridad competente dentro de los dieciocho (18) meses posteriores a la firma del Acta Acuerdo.

## **8. CONCLUSIÓN**

Como se ha visto, en el análisis y evaluación efectuados para los distintos temas incluidos de los puntos 6 y 7, no sólo se tuvo en cuenta la situación de emergencia económica. En efecto, por las características del sistema concesionado, resulta obvio que el funcionamiento del mismo, tiene fuerte repercusión en la economía de diversos sectores con actividad directa o indirecta en la zona de influencia.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Lo anterior implica que todo análisis que se haga no debe limitarse al sistema en sí mismo sino a los beneficios que pueda aportar el buen funcionamiento de este sistema de transporte al conjunto global de la economía regional y nacional.

Bajo ese marco y considerando además, que la red ferroviaria concesionada es propiedad del Estado Nacional, es que debe analizarse el interés del Concedente en mantener la infraestructura de la Concesión en un nivel razonablemente bueno de aptitud y capacidad operativa.

Las recomendaciones surgidas del presente Informe Técnico con relación a Inversiones y Mantenimiento se incluyeron en un proyecto de Acta Acuerdo.

---

**Informe económico Ferroexpreso Pampeano SA 2003**

**Informe económico FEPSA 2003**

**Período 1991 – 2001**

**Definición de la ecuación económica**

En el marco de las concesiones ferroviarias de carga, se entiende por ecuación económica al Valor Actual Neto resultante del Flujo de Fondos propuesto por la concesionaria al momento de licitar por el ramal ferroviario que une Rosario con Bahía Blanca y cuya adjudicación dio lugar a la conformación de la empresa Ferroexpreso Pampeano SAC.

**El flujo de fondos se compone de una proyección de ingresos por los servicios de transporte, una proyección de costos de operación y de una secuencia anual de inversiones previstas por la empresa para el horizonte de 15 años contados a partir de la toma de posesión, acontecida en noviembre de 1991. Es decir:**

$$\text{VAN} = \text{INGRESOS}_d - \text{COSTOS OPERATIVOS}_d - \text{INVERSIONES}_d$$

Donde el subíndice *d* implica que los valores pertinentes están *descontados* al momento para el que se ha calculado el VAN.

**Conjuntamente con el cálculo del VAN del flujo de fondos, utilizando una tasa de descuento del 10%, se realizó el cálculo de una Tasa Interna de Retorno (TIR).**

**Ecuación económica original de FEPSA**

**En el ANEXO I se expone el flujo de fondos confeccionado por el concesionario al momento de realizar la oferta. El flujo ha sido modificado**



**para fines comparativos ya que el mismo se encontraba expresado en Australes de 1990.**

Como se aprecia en el flujo de fondos original, la empresa preveía incurrir en déficits de caja durante los primeros 5 años de la concesión, para generar superávits de caja desde el año 6 hasta el año 15. De esta forma la ecuación económica de la concesión alcanzaba un *equilibrio* con una TIR real del 20,07% y un VAN que arrojaba al cabo de 15 años de operación un resultado positivo superior a los 25 millones de pesos convertibles.

**Presentación de la ecuación económica realizada período 1991/2001**

En el ANEXO II se presenta una comparación entre las ecuaciones prevista originalmente y la resultante de la realidad de la concesión.

De la comparación de las dos ecuaciones surgen las divergencias entre las previsiones originales y la realidad del negocio.

Observando los valores que figuran en el ANEXO II se aprecia que la empresa previó obtener hasta el año 2001 un Valor Actual Neto positivo superior a los 8 millones de pesos (valores de 1991). Sin embargo, según la información proveniente de los estados contables de FEPSA, se obtuvo un VAN negativo superior a los 45 millones de pesos (valores de 1991).

En el caso de la oferta original se esperaba una TIR de 18% real (para el período 1991 – 2001), sin embargo los déficits fueron de una magnitud tal que no permite el cálculo de la mencionada Tasa Interna de Retorno.

La negativa evolución del flujo de fondos generó en forma evidente la ruptura del *equilibrio* de la ecuación económica de la concesión.

**Conclusiones del análisis de la ecuación económica realizada**

- Déficit de caja para todos los períodos (excepto para 1997 y 1998). Estos déficits sumados en forma directa para el período 1991/2001 alcanzan un valor superior a los 57 millones de pesos cubierto con los aportes de los accionistas del proyecto<sup>1</sup>.
- Imposibilidad a ese entonces y por las razones expuestas en el informe técnico de esta Comisión, de autosostenimiento del negocio. Expresado en el pedido de resolución del contrato, solicitado por la empresa en diciembre de 2001.

**Causales de la ruptura del equilibrio de la ecuación económica**

La *ruptura del equilibrio* de la ecuación económica tiene lugar al generarse divergencias entre los valores proyectados y los realizados de Ingresos, Costos Operativos e Inversiones. No se abunda aquí sobre las

---

<sup>1</sup> Los aportes totalizan un monto de \$74 millones a 06/2001 fundamentalmente por el agregado de intereses pagados por el financiamiento contraído con la Corporación Financiera Internacional.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

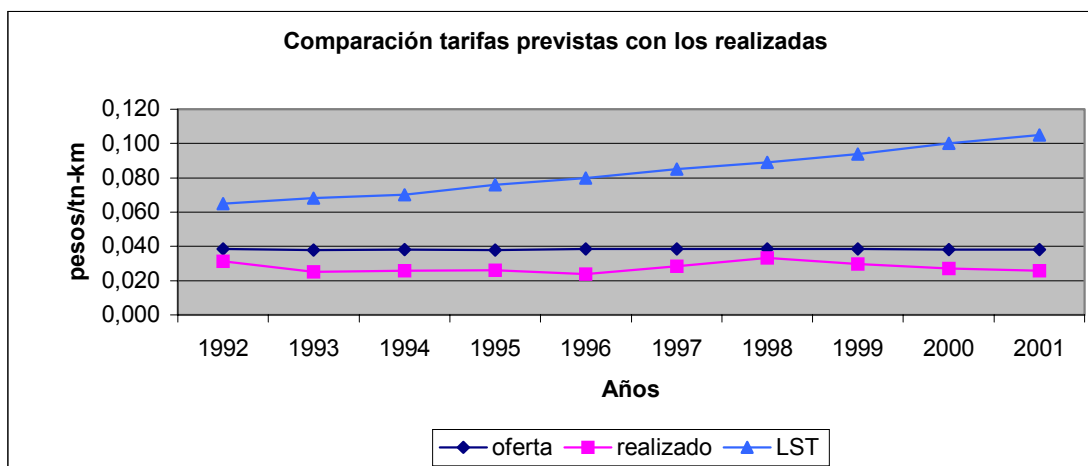
razones que fundamentalmente provocaron la ruptura de esta ecuación, según obra en el análisis del informe técnico adjunto en el expediente.

Sin embargo en este contexto, es necesario analizar la gestión empresarial a fin de determinar si han existido elementos en la misma que hubieran provocado la causa de la citada ruptura económica.

#### Ingresos:

Los ingresos de la concesión están relacionados con la tarifa cobrada y las toneladas transportadas.

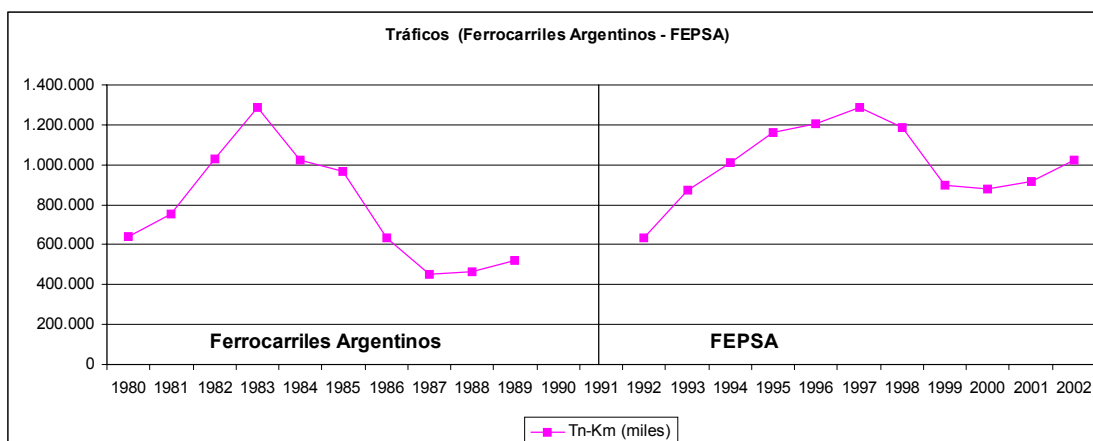
Las tarifas estuvieron durante toda la concesión en valores menores a los previstos en la oferta.



Fuente: Oferta y realizado CNRT, Límite Superior Tarifario FEPSA.

Las tarifas ferroviarias estuvieron expuestas a las condiciones de la competencia intermodal, razón por la cual nunca se alcanzó la tarifa proyectada, menos aún el Límite Superior Tarifario (LST) contractual.

Respecto de la captación de carga se puede decir que la empresa, por diversos motivos analizados en el expediente, logró niveles inferiores a los previstos en la oferta, pero superiores a los realizados por Ferrocarriles Argentinos en el área equivalente a la zona concesionada.





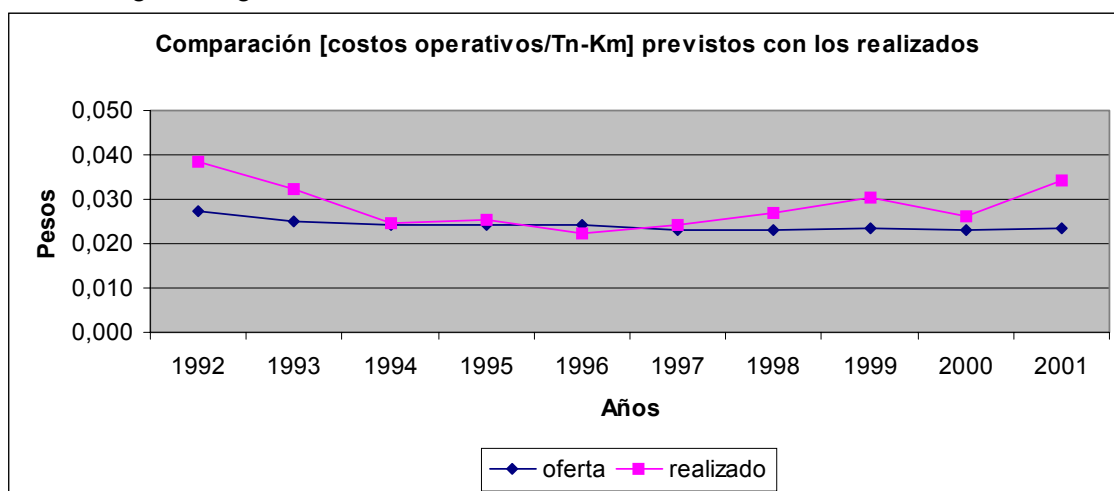
*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas de FA y CNRT.

Por lo tanto no se aprecian problemas de gestión en cuanto a la captación de carga. Ver al respecto Anexo H del Informe Técnico.

**Costos operativos:**

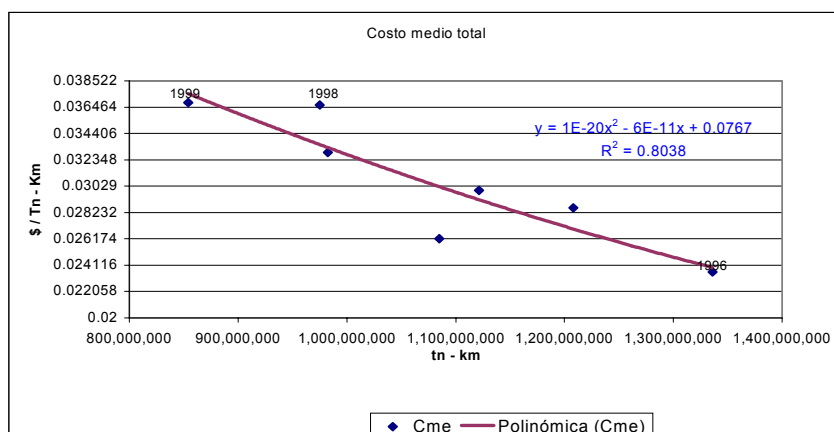
Los costos operativos están relacionados con el nivel de carga realizado. Los costos medios fueron mayores que los proyectados según se desprende del siguiente gráfico.



Fuente: Oferta de la empresa pág. 11428 y Estados Contables de FEPSA

Los períodos 1992-1993 y 1998-2001 están caracterizados por las inundaciones de extensas zonas de vías, razón por la cual los costos operativos realizados se distanciaron de los previstos en la oferta.

El gráfico siguiente muestra una relación entre los costos medios incurridos por FEPSA en cada período contable con las toneladas – kilómetro realizadas durante los mismos períodos. La curva graficada ajusta los valores y determina una curva decreciente de costos medios de la empresa. Algunos de los puntos han sido identificados con el año para el cual se obtuvo el registro.

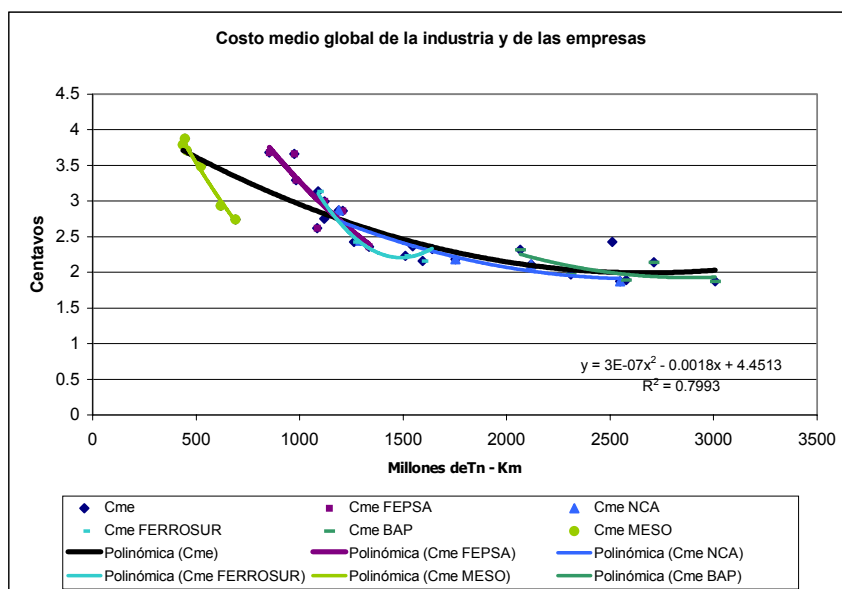




Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

Fuente: Elaboración propia en base a Estados Contables de FEPSA

Analizando los costos medios de la industria y los de cada uno de los ferrocarriles concesionados obtenemos el mismo tipo de gráfico:



Fuente: Elaboración propia en base a estados contables de las concesionarias.

En el gráfico se aprecia en color negro la curva de costos medios de la industria. En color violeta se reproduce la curva de costos medios de FEPSA. Como se puede apreciar existe un tramo de la curva de FEPSA que se ubica por encima de la curva promedio de la industria y otro tramo que se encuentra por debajo de la misma. El tramo que se encuentra por encima del promedio corresponde a aquellos años en que se produjeron las inundaciones de sectores de vías de la concesión. La porción de costos menores al promedio se verifica para años sin el citado efecto.

En definitiva si bien los costos medios se situaron por encima de los proyectados, se aprecia que la empresa trabajando en condiciones normales muestra un comportamiento de sus costos que no se alejan del promedio de la industria.

Inversiones:

El nivel de inversiones realizadas también se situó por debajo de lo previsto en la oferta.

Analizando el flujo de fondos de la oferta respecto del realizado (Anexo II) se aprecia que el nivel de inversiones fue menor en términos nominales, pero medido el nivel de inversiones con relación al margen operativo se aprecia un esfuerzo de inversión relativo mayor a lo previsto en la oferta:



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Relación de oferta (promedio 1991-2001): **Inversiones/Margen operativo = 91%**

Relación realizada (promedio 1991-2001): **Inversiones/Margen operativo = 231%**

### Conclusiones

El desarrollo de la concesión mostró menores ingresos que los previstos debido al efecto conjunto de menores tarifas de mercado y de menores volúmenes transportados; donde los efectos de las inundaciones tratados en el informe técnico son también causa de lo mencionado. Sin embargo y pese a esto no se puede argumentar que la empresa haya sido ineficaz a la hora de captar carga, ya que superó los valores realizados por Ferrocarriles Argentinos en el área de concesión durante la década del 80.

Respecto de los costos operativos la evidencia indica que la empresa puede trabajar, en años normales, en forma similar al promedio de la industria ferroviaria nacional y que el alejamiento de los valores promedio de sus costos operativos se verifica claramente para los años de inundaciones (períodos 1992-1993 y 1998-2001).

La combinación de estos dos efectos impidió que la concesión generara recursos propios para enfrentar el plan de inversiones original. Dado el alcance material de este informe, no se abre ningún juicio de valor sobre los distintos reclamos presentados por el concesionario a la fecha de emisión del presente.

### Período 2002 – 2003

A partir del año 2002 sobreviene la Emergencia Pública declarada por la Ley 25.561. La finalización del régimen cambiario conocido como la Convertibilidad, generó una fuerte devaluación de la moneda nacional y un crecimiento del nivel general de precios.

En el caso de FEPSA, la emergencia generó la profundización de los problemas económicos que arrastraba esta concesión desde el momento en que comenzaron las operaciones.

### Pasivos en moneda extranjera

Puntualmente esta concesión registra en sus últimos estados contables, pasivos mantenidos en moneda extranjera. El último estado contable presentado por FEPSA a ésta Comisión corresponde al período contable con fecha de cierre del 30 de junio de 2002.

La deuda a la que se hace referencia fue contraída en 1993. El préstamo lo otorgó la Corporación Financiera Internacional (IFC por sus siglas en inglés) órgano dependiente del Banco Mundial.

El monto original fue de U\$S 28 millones. A junio de 2002 y según información surgida del Anexo V (activos y pasivos en moneda extranjera) de los Estados Contables, quedaban pendientes de pago la suma de U\$S 4.9 millones.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Según lo declarado por la empresa se realizaron, desde el comienzo de la emergencia y hasta diciembre de 2002, pagos parciales de esta deuda en concepto de intereses y capital que generaron una diferencia de cambio negativa para la empresa del orden de los \$ 9 millones.

### **Costos Operativos**

Como consecuencia también de la Emergencia Pública un alto porcentaje de insumos utilizados en la reparación y el mantenimiento de elementos de vías y material rodante incrementaron sus precios en términos de moneda nacional, ya que estos son de origen importado.

La empresa declaró en sus presentaciones ante esta Comisión que soportó en términos de diferencia de cambio por insumos importados y por alza de precios en seguros y combustibles un costo extra de \$ 3,85 millones sólo para el año 2002.

Esta última cifra surge de:

| Aumentos de costos por diferencia de cambio y aumentos de precios internos |                      |                    |              |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------|--------------|
| Rubro                                                                      | Diferencia de cambio | Aumento de precios | Total        |
| Repuestos Locomotoras GM y ALCO                                            | 1.080.000            |                    |              |
| Zapatas de freno y rodamientos de vagones                                  | 460.000              |                    |              |
| Materiales de vía                                                          | 230.000              |                    |              |
| Seguros                                                                    | 980.000              |                    |              |
| Gasoil                                                                     |                      | 1.100.000          |              |
| Total                                                                      | 2.750.000            | 1.100.000          | \$ 3.850.000 |

Fuente: Presentaciones de FEPSA.

### **Reconocimiento por inversiones realizadas**

En junio de 2002 la empresa recibió por parte del Estado Nacional la suma de \$ 5,4 millones por concepto de reconocimiento de inversiones realizadas para recuperar parte de la infraestructura afectada por las inundaciones.

### **Incrementos tarifarios**

El proceso inflacionario que se dio en la economía del país como consecuencia de la Emergencia Pública posibilitó un incremento en el nivel tarifario de la concesión del 64% para el año 2002 respecto del promedio tarifario del período 1994-2001 (fuente CNRT).

### **Conclusiones**

La Emergencia Pública declarada por la Ley 25.561 generó una profundización de los problemas económicos que arrastraba la concesión.

Esta misma Ley posibilitó la instancia renegociadora del contrato de concesión, que conjuntamente con el aporte realizado por el Estado Nacional y





*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

el incremento tarifario posible como consecuencia del proceso inflacionario experimentado por la economía del país, han contribuido al mantenimiento de la prestación del servicio.

**Período 2002 – 2021**

Como consecuencia del proceso renegociador que lleva a cabo esta Comisión, la situación económica de la concesión requiere modificarse para posibilitar la continuidad de las operaciones de la empresa.

**Ingresos:**

El volumen transportado cae durante los primeros tres años mientras se efectúan las obras.

A partir del 4° año se recuperan volúmenes del primer año en granos y los volúmenes crecen con una tasa vegetativa del 3% anual.

Los volúmenes industriales crecen 13% el 4° año y luego se mantienen constantes.

Las tarifas se mantienen en los niveles del período 2001/2002.

A partir del 10° año se mantienen volúmenes y tarifa.

Otros ingresos: se prevé \$0.5 MM/año de UEPFP y \$3 MM/año de arrendamientos.

**Costos:**

La masa salarial crece un 15% el primer año y luego se mantiene constante.

Se considera pago del 30% del Canon y Alquiler definido en el Acta Acuerdo a la ANSES.

Las inversiones a realizar por FEPSA son las definidas en el Acta Acuerdo.

**Resultado:**

En el período 2001/2002 se considera el desembolso de \$5,4 MM realizado por el Estado Nacional por las obras realizadas por FEPSA.

El flujo de inversiones, en suma directa, para los próximos 20 años será de: \$126 MM

La TIR del Proyecto para el período 1991- 2021 resulta en 3,6%.

**Conclusiones Generales:**

En función de los distintos elementos expuestos y teniendo en cuenta que:

- La concesión ha sufrido una importante alteración en el equilibrio de su ecuación económica.
- Se meritúan como razonables las premisas de negocio que hacen viable la continuidad en la prestación de los servicios.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Se propone la readecuación contractual de la Concesión en todas las variables de negocio mencionadas a fin de que esto permita la adecuada operación y sustentabilidad del negocio a futuro.

### **1.7. Reuniones con las empresas concesionarias**

Complementariamente al análisis interno de la documentación, en el transcurso del cuarto trimestre del año 2003 se efectuó un activo intercambio de información con el CONCESIONARIO a fin de aclarar, de ambas partes, puntos de enfoque e interpretación de los diversos temas. A partir de diciembre del mismo año se realizaron dos rondas de reuniones.

Durante la primera ronda de reuniones se analizó la información enviada por las empresas, se discutieron temas relativos a los costos proyectados y la metodología para su determinación, así como innovaciones en el marco normativo que afectan el servicio de transporte ferroviario de carga.

Asimismo, durante este período se propuso arribar a consensos que posibilitaran establecer acuerdos, focalizados sobre determinadas materias involucradas en la negociación, iniciativa en la que manifestó la voluntad de las partes en arribar a instancias superadoras.

En la segunda ronda de reuniones se buscó conciliar posiciones respecto a las bases y términos a contener en la Carta de Entendimiento, y contemplar los temas fundamentales a resolver dentro del Acuerdo de Renegociación Integral. A tal efecto se procedió a efectuar un análisis comparativo avanzado de la situación actual del contrato y de la propuesta.

Producto de este intercambio quedaron establecidas: a) Pautas para la Renegociación, b) Agenda de temas a discutir, y c) Cronograma de la renegociación.

La UNIREN entregó a la empresa, en una reunión convocada al efecto la grilla con los elementos destacables de la Renegociación; la situación actual y las expectativas del Concedente en cada ítem. De esta forma, y en sucesivas reuniones donde se esclarecieron y ampliaron los temas destacables; se fijaron en forma precisa los lineamientos centrales propuestos por la UNIREN a las empresas concesionarias para enmarcar y desarrollar el proceso de renegociación; a saber:



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

| TEMA                                           | SEGÚN CONTRATO                                                   | PROPUESTA DE RENEGOCIACION                                                                                                                      | RAZONES                                          |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <b>PLAN FEDERAL DE CONTROL DE INUNDACIONES</b> | No contemplado                                                   | Inversión por parte del ESTADO NACIONAL en recuperar la infraestructura. (Si corresponde)                                                       | Mejorar la infraestructura ferroviaria           |
| <b>REDEFINICION DE LA RED</b>                  | Conforme Oferta                                                  | Clasificación proyectada. Concluidas las obras del plan de Recuperación de vías.                                                                | Revitalizar el transporte                        |
| <b>NORMAS MANT. Y SEG.</b>                     | Según Normas de F.A.                                             | Según Normas U.I.C.                                                                                                                             | Racionalizar los planes de mantenimiento         |
| <b>INVERSIONES</b>                             | Plan de Inversiones Comprometido en la Oferta                    | Inversiones de la Concesionaria equivalente a un porcentaje de sus ingresos anuales. Se establece un monto mínimo obligatorio                   | Brindar flexibilidad al contrato                 |
| <b>REFUERZOS DE INVERSION</b>                  | No contemplado                                                   | Colaterales, el 50% del monto percibido neto de impuestos. Canon, el 70% del porcentaje de los ingresos anuales. Aportes del Estado Nacional    | Reforzar las inversiones en infraestructura      |
| <b>CANON</b>                                   | Fijo conforme Oferta Pago Mensual                                | El monto se establece equivalente a un porcentaje de los ingresos anuales. El 70% a Inversión y el 30% al ANSES                                 | Brindar flexibilidad al contrato                 |
| <b>COLATERALES</b>                             | No se considera                                                  | Se permite suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles. Se faculta realizar convenios con los municipios, comunas u otros terceros | Reforzar los ingresos de las concesionarias      |
| <b>PEAJES</b>                                  | Monto diferencial, conforme Oferta para el servicio de pasajeros | Se eliminan los peajes para trenes de pasajeros                                                                                                 | Facilitar la operación de los trenes             |
| <b>PASAJEROS-3ros operadores</b>               | Se admite. Se abona un monto de peaje fijo conforme oferta       | Admitido con condiciones a ser fijadas por la Secretaría de Transporte                                                                          | Reestablecer servicios de pasajeros interurbanos |
| <b>CARGAS-3ros</b>                             | No contemplado                                                   | Se admiten terceros operadores, con peaje regulado por                                                                                          | Promover mayor competencia                       |



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

|                                             |                                                             |                                                                                                                |                                                                        |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <b>operadores</b>                           |                                                             | Secretaría de Transporte                                                                                       |                                                                        |
| <b>RECLAMOS<br/>AMBAS PARTES</b>            | Conforme Oferta, en el ámbito de la Autoridad de Aplicación | Los reclamos por hechos anteriores al 31/12/2003 deben resolverse en el ámbito de la Autoridad de Aplicación   | Solucionar conflictos pendientes                                       |
| <b>LIMITE SUP.<br/>TARIFARIO</b>            | Existe. Conforme Oferta                                     | Se elimina por existir competencia en el mercado                                                               | Eliminar un elemento distorsivo para el funcionamiento de las empresas |
| <b>CONTABILIDAD<br/>REGULATORIA</b>         | No se considera                                             | Establecer criterios para la valuación y registración. Propuesta a ser aprobada por la Autoridad de Aplicación | Facilitar el proceso de auditoría                                      |
| <b>ACTUALIZACION<br/>DE<br/>INVENTARIOS</b> | Conforme oferta                                             | Participación del ONABE. A definir por la Autoridad de Aplicación                                              | Promover la puesta en valor                                            |
| <b>LIMITES DE LA<br/>CONCESION</b>          | Existe conforme oferta                                      | Se define plazo de 180 días a partir de la firma del Acta Acuerdo                                              | Establecer un marco operativo                                          |
| <b>DIRECTORES<br/>DEL P.E.N.</b>            | Funciones conforme oferta                                   | Metodología operativa. A definir por la Autoridad de Aplicación                                                | Fortalecer la acción operativa                                         |
| <b>FONDO<br/>FIDUCIARIO</b>                 | No contemplado                                              | Se promueve su creación. A definir por la Autoridad de Aplicación                                              | Facilitar financiamiento para obras de infraestructura                 |



## **1.8. Conclusiones a las que arriba el Equipo Técnico**

### **1- REDEFINICION DE LA RED**

SITUACION ACTUAL ( S. A.): La importancia de los diferentes tramos de la red se encuentra definida en la OFERTA del Concesionario y, en consecuencia, forma parte del contrato.

SITUACION PROPUESTA ( S. P.): De acuerdo a los requerimientos de circulación de las proyecciones efectuadas, se definirán cuatro categorías:

#### **Red Primaria de Cargas con Pasajeros Interurbanos (RP PI)**

Importante densidad de trenes de carga mas la circulación de servicios de pasajeros interurbanos principales o de gran recorrido.

#### **Red Primaria de Cargas Exclusiva (RP)**

Importante densidad de trenes de carga sin el agregado de trenes interurbanos de pasajeros principales. Circulación eventual de trenes de pasajeros regionales de velocidad limitada.

#### **Red Secundaria de Cargas (RS)**

Nivel regular de circulación de trenes de carga, opera como alimentador de la red primaria.

#### **Red sin Operación o a la Demanda (SO)**

Circulación nula o muy esporádica de servicios de carga.

NOTA: No modificaría el Contrato.

### **2- INVERSIONES**

S. A.: El Concesionario invierte conforme a un plan de obras presentado en su OFERTA y, en consecuencia, incluido en el Contrato.  
El Estado Concedente controla el cumplimiento.

S. P.: El Estado Concedente y el Concesionario establecerían por consenso un Plan de Inversiones en el cual ambas partes invierten en INFRAESTRUCTURA DE VIA.

El Concesionario invertiría en material rodante en función del crecimiento de la actividad y de los fondos disponibles previo acuerdo con el Estado Nacional.

NOTA: No modificaría el Contrato.

### **3- MANTENIMIENTO DEL SISTEMA**

S. A.: El Concesionario efectúa el mantenimiento del sistema otorgado en concesión y el Estado controla el cumplimiento.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

S. P.: El Concesionario efectuaría el mantenimiento bajo pautas o normas actualizadas respecto del Contrato Original y el Estado controlaría el cumplimiento.

NOTA.: No modificaría la esencia del Contrato pero sí incorporaría nuevos contenidos sobre reglamentaciones y normas de mantenimiento y el control del cumplimiento.

#### **4- CANON**

S. A.: Monto fijo anual. El Estado controla el cumplimiento.

S. P.: Se fijaría un porcentaje sobre el monto que el Concesionario facture en concepto de flete ferroviario ( aprox. 2 % ). El 70% se incorpora al FFFSFI (30% para el ANSES por ley).

NOTA: Modificaría el Contrato.

#### **5- USO DE VIA POR TERCEROS OPERADORES**

S. A.: La circulación en las redes concesionadas está bajo el control de cada concesionario dentro de las normas y reglamentaciones establecidas por contrato. Terceros operadores podrían circular acordando con el Concesionario el precio del derecho de uso de vía. Cada Concesionario posee la exclusividad de la venta de servicios de transporte con origen en la red bajo concesión.

S. P.: Libre circulación en los sistemas bajo concesión de terceros operadores - concesionarios o no - de pasajeros y cargas conforme a normas a establecer por el Estado Nacional. Se incorpora lo recaudado en concepto de peajes o derechos de uso de vía al FFFSFI.

S. L.: Modifica el Contrato.

#### **6- TERCEROS OPERADORES DE CARGAS**

S. A.: Por omisión en el contrato podrían realizar tráficos terceros operadores en relaciones de transporte que no tengan origen sobre la red de cada concesión.

S. P.: El Estado Nacional autorizará, mediante las condiciones que el mismo establezca, la circulación de terceros operadores que puedan tomar carga dentro de redes concesionadas. Los montos a definir en concepto de peaje o uso de vía ingresarán al FFFSFI

S. L.: Modifica el Contrato.



## **7- TRENES DE PASAJEROS**

S. A.: Se permite la circulación de trenes de pasajeros sujetos a condiciones de Contrato.

S. P.: Se permite la circulación de trenes de pasajeros en la situación actual sin ningún tipo de restricción hasta tanto el Estado resuelva la mecánica a implementar para la circulación por la red. Lo recaudado se incorpora al FFFSFI.

S. L.: Modifica el Contrato.

## **8- PLAZO DE LA CONCESION**

S. A.: El plazo de la concesión se fijó en 30 años con opción a 10 más.

S. P.: El plazo de la concesión se fijará en 30 años con opción a 10 más.

S. L.: No modifica el Contrato.

## **9- COLATERALES**

S. A.: No se contemplan en el Contrato original.

S. P.: Se autoriza explotación al Concesionario de colaterales incorporando en el caso de que no sea una actividad propia de la concesión un porcentaje a definir de lo recaudado al FFFSFI.

S. L.: Modifica al Contrato.

## **10- PENALIDADES**

S. A.: El Estado controla al Concesionario y aplica sanciones en función de incumplimientos establecidos en el contrato.

S. P.: El Estado controla al Concesionario, pero con una revisión del sistema actual en virtud de problemas con el cobro de las multas. A la firma del acuerdo el Concesionario deberá saldar deudas pendientes.

S. L.: No modifica sustancialmente el Contrato. Se introducen cambios en la reglamentación.

## **11- TARIFAS**

S. A.: El contrato establece un límite superior tarifario de acuerdo a lo ofertado por el concesionario.

S. P.: Se elimina el límite superior tarifario.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

S. L.: Modifica el contrato.

## **12- LIMITES DE LA CONCESION**

S. A.: Los límites de la concesión quedaron establecidos en el contrato pero aún existen algunos conflictos no resueltos.

S. P.: Se resuelve el tema de límites con cada concesionario, haciéndose cargo el ONABE tome efectiva posesión de los predios extra límites de cada concesión.

S. L.: No modifica el Contrato.

## **13- CONTABILIDAD REGULATORIA**

S. A.: No está contemplada en los contratos en vigencia.

S. P.: Los Concesionarios incorporarán Sistema Contable que permita individualizar centros de costos y gastos por conceptos; implementando Plan de Cuentas que exponga con suficiente apertura los ingresos y egresos de la Concesión, permitiendo la comparación entre las distintas concesiones mediante la homogeneidad de los índices o parámetros que se establezcan.

S. L.: Modifica el Contrato.

## **14- SISTEMA DE GESTION DE CALIDAD BASADO EN NORMA ISO**

S. A.: No está contemplada en los contratos en vigencia.

S. P.: Las concesionarias implementarán un Sistema de Gestión de Calidad (SGC) basado en la Norma ISO 9001/2000.

La implementación del Sistema de Gestión de Calidad estará limitada al CONTRATO y será de aplicación para todos los procesos en los que esté involucrada la CONCESIONARIA.

El Sistema de Gestión de Calidad deberá ser certificado por un Organismo de Certificación reconocido. Dicha certificación podrá realizarse por etapas, debiendo completar todos los procesos involucrados en un plazo de doce (12) meses a partir de la firma de la presente.

A fin de alcanzar los objetivos establecidos se delinean las cláusulas que darán forma a la Carta de Entendimiento; a saber:

1- CONCEDENTE define reglamentación operativa destinada al control y regulación de trenes en la red bajo concesión propendiendo a modernización y actualización tecnológica en los sistemas de comunicación; incorporando desarrollos nacionales.





*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 2- Recategorización de la Red en función a la densidad de circulación de la carga y de los recorridos de los servicios interurbanos de pasajeros a fin de evaluar prioridades de inversión y establecer niveles de mantenimiento.
- 3- Actualización del estado del Sistema Ferroviario concesionado en base a información elaborada por el CONCESIONARIO en carácter de declaración jurada.
- 4- El CONCESIONARIO presenta a aprobación Plan Quinquenal de Inversiones comprometiendo un porcentaje de su facturación por flete ferroviario ( monto similar a propuesta año 2003 ) con detalle de Plan Anual e informa, con carácter de declaración jurada, realización de ejercicio económico anterior. Integración al Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano ( FFFSFI ) del monto comprometido no ejecutado. Se establece monto mínimo de inversión anual obligatorio(monto similar a propuesta año 2003)  
Durante los años 2004 y 2005 el CONCESIONARIO podrá licitar obras pagaderas con fondos del CONCEDENTE con la reglamentación y previa autorización de éste.
- 5- El CONCESIONARIO presenta a aprobación Plan Anual de Mantenimiento con fondos propios.
- 6- NORMAS DE MANTENIMIENTO: Se elaborarán nuevas normas tendientes al mejorar seguridad y transitabilidad. Se fija la potestad del CONCEDENTE para incorporarlas.
- 7- CANON: 3% sobre facturación total del CONCESIONARIO; ahora destinado a inversiones.
- 8- TERCER OPERADOR DE CARGAS: Se incorpora la figura del Tercer Operador - que tome o deje carga dentro de la concesión- en caso de demanda insatisfecha.
- 9- Ratificación del Servicio de Transporte de Pasajeros con pautas establecidas por CONCEDENTE. Peaje, de existir, destinado al FFFSFI.
- 10- Autorizar al CONCESIONARIO a efectuar contratos por nuevas EXPLOTACIONES COLATERALES destinando al FFFSFI el 50 % de lo producido por éstas.
- 11- El CONCESIONARIO instrumentará un sistema de CONTABILIDAD REGULATORIA conforme especificaciones del CONCEDENTE.
- 12- El CONCESIONARIO instrumentará un sistema de GESTION DE CALIDAD basado en Normas ISO 9001/2000.
- 13- RECLAMOS MUTUOS: Se fijar pautas de pertinencia de las inversiones efectivamente efectuadas, instruyendo a que en el término de 180 días se



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

defina saldo resultante; a reinvertirse a lo largo del término de la Concesión en caso de existir montos a favor del CONCEDENTE.

14- CONCESIONARIO presenta en el término de 180 días inventario de bienes concesionados y plan de preservación según pautas fijadas por el CONCEDENTE.

15- Revisión contractual cada 3 años.

## **2. DE LOS CRITERIOS GENERALES TOMADOS EN CUENTA PARA ELABORAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO**

### **2.1 Criterios del artículo 9° de la Ley 25561**

El 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, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente

El interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios

La seguridad de los sistemas comprendidos

La rentabilidad de las empresas

### **2..2. Condiciones para la renegociación**

La UNIREN al diseñar su estrategia negociadora ha contemplado que el ESTADO NACIONAL, en tanto Poder Concedente, tiene la misión primordial velar por el bien común. En ese sentido, no resulta ajeno al proceso de negociación de los servicios públicos que desarrolla la UNIREN, contemplar el grado de conflictividad social que existe en diversos ámbitos de la sociedad, producto de la situación de grave crisis que atravesara nuestro País.

Al respecto, cabe considerar que en el proceso de recuperación que evidencia la situación económica determina condiciones que tornan factible avanzar en un acuerdo de negociación que cubra razonablemente las expectativas de las empresas prestatarias, y que simultáneamente, implique proteger los intereses y expectativas de los usuarios presentes y futuros del servicio.

Actualmente existe una base para la renegociación a partir que las principales variables macroeconómicas se encuentran estabilizadas, se sustenta el crecimiento de la economía en general y de los servicios públicos en particular.

Esto, permite avanzar en los esfuerzos necesarios para arribar a un acuerdo de negociación, como también brinda un marco favorable a las empresas para acordar condiciones realistas para los servicios públicos en la Argentina en el presente y en el futuro.

La recuperación de la estabilidad macroeconómica de la Argentina permite la proyección a futuro de las variables económicas que se deben considerar en el cálculo tarifario y en el desarrollo de un adecuado modelo de servicios públicos. Argentina tiene ahora un horizonte más claro y está en mejores condiciones de renegociar las condiciones futuras de los de servicios públicos.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

La Ley 25.561 establece medidas para atravesar la emergencia económica y autoriza al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de obras y servicios públicos fijando parámetros a tener en cuenta para la negociación. En ese sentido, la UNIREN lleva adelante su misión con miras a arribar a un pronto acuerdo con las empresas privatizadas asumiendo la responsabilidad indelegable de garantizar la prestación de los servicios públicos a la población.

Ahora bien, en el proceso de renegociación contractual existen dos partes y precisamente para arribar a un acuerdo es necesario la voluntad de ambas partes. Renegociar implica para el Poder Concedente, una obligación de medios y no de resultados, en el sentido que debe realizar todos los esfuerzos que estén a su alcance para arribar a un entendimiento con las empresas privatizadas. El alcance de tal objetivo depende de la conjunción de los intereses y esfuerzos de ambas partes.

En la renegociación se observa que algunos sectores avanzan con más velocidad que otros. Incluso se observa que dentro del mismo sector existen empresas que son más propensas al diálogo y otras que muestran cierta reticencia a avanzar decididamente en la búsqueda de soluciones comunes.

En tal sentido, se ha diagramado la estrategia de negociación de manera tal de concentrar la totalidad de los argumentos y las propuestas de negociación a través de la UNIREN sin acudir a elementos de presión colocados fuera de la mesa de negociación. Se entiende que un principio básico de la fe negociadora que debe regir en este proceso pasa por hacer valer los argumentos que poseen las partes en la propia mesa de negociación, sin que tales tratativas se vean condicionadas por medidas impulsadas por fuera de la renegociación.

Desde esta perspectiva renegociar es:

- reconocer que la actual realidad argentina difiere en mucho de la situación que existía al momento de efectuarse las privatizaciones, lo cual exige necesariamente grados de flexibilidad para alcanzar cualquier tipo de acuerdo;
- revisar el grado de cumplimiento de los contratos, única forma de tener información calificada sobre la situación de cada empresa respecto a los compromisos que asumiera;
- recuperar un ámbito de análisis compartido con las empresas, para favorecer un diálogo constructivo que permita avanzar en la negociación;
- recomponer la mutua confianza que debe guiar el proceso de acuerdos para una nueva etapa, sin ningún tipo de discriminaciones ni privilegios para ninguna empresa;
- retomar la voluntad de acuerdo negociador que debe primar para sentar los términos para la continuidad de los contratos, a partir de la buena fe contractual;
- reinstalar el espacio de la infraestructura de servicios públicos como un área de interés para las empresas que deseen asociarse con el futuro de nuestro país y quieran comprometerse con su comunidad;
- restablecer las condiciones que posibiliten asegurar las inversiones necesarias y garantizar la continuidad y seguridad de las prestaciones;



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- readecuar los institutos y mecanismos de regulación contractual a efectos de posibilitar su consistencia respecto a la evolución de la economía y de la situación social de nuestro país;
- redefinir de común acuerdo términos aceptables y convenientes para ambas partes, contemplando los distintos intereses y expectativas, para alcanzar un nuevo esquema de equilibrio contractual que resulte sustentable en el tiempo

### **2.3. Comentario sobre la actual Renegociación**

Se destaca que el espíritu de la anterior renegociación era preservar las condiciones de operatividad de los sistemas y buscar un programa de inversiones que resultara sustentable dentro del marco del negocio sin producir incrementos tarifarios. Lo cual trajo aparejado el hecho de vincular la inversión con los resultados de explotación del negocio.

Dado lo incierto del panorama económico de ese momento, el tiempo de análisis de esa situación era de tres años; estimado suficiente para evaluar el desarrollo de la economía y el comportamiento de las empresas.

Hoy nos encontramos con empresas con un continuo crecimiento de la carga transportada y un panorama de seguridad de cobros.

En esta última renegociación; el Concedente ha hecho valer su rol de fijador de políticas de transporte y decidió restaurar el transporte de pasajeros interurbanos por ferrocarril, establecer la participación de terceros operadores y realizar inversiones en infraestructura y material rodante tal que permita el mantenimiento a futuro del sistema.

Es por ello que tomando de la anterior gestión de renegociación al vinculación entre la inversión y los resultados de explotación del negocio; la diferencia entre la anterior renegociación y la actual radica en que con las variables esbozadas en la primera ha sido factible lograr una proyección para todo el sistema a futuro permitiendo, de esta manera, que durante el transcurso de la concesión se aporten las inversiones originalmente comprometidas

### **2.4 Informe economico Ferroexpreso Pampeano s.a.**

#### **Aclaraciones**

Al momento de elaborar la propuesta de carta de entendimiento del Estado Nación se tuvo muy en cuenta el análisis de ingresos y costos efectuado por esta Unidad.

La información utilizada como base para estos informes fue la recopilada por la ex Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos durante los años 2002 y 2003, la UNIREN durante 2003 y 2004, los Balances Contables publicados por el CONCESIONARIO e información relevante del propio conocimiento del Equipo Técnico.

Este informe está relacionado con los anteriores preparados por el Equipo Técnico de la UNIREN.

Salvo indicación contraria, los importes se encuentran en miles de pesos.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

### **Introducción**

Los análisis económicos que respaldan la renegociación del contrato de esta concesión fueron realizados mayoritariamente durante la gestión de la ex Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos durante los años 2002 – 2003.

La Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos retomó los análisis oportunamente realizados por la ex Comisión e incorporó todos aquellos elementos novedosos que permitieron actualizar y tomar una mejor perspectiva sobre el rumbo operativo que tomaron las empresas concesionarias luego de la devaluación de la moneda argentina del año 2002 y los cambios que se desencadenaron en las condiciones generales de la economía nacional.

### **Nuevos elementos**

Esta Unidad de Renegociación recibió información suplementaria a la oportunamente analizada. Por parte de las empresas se recibieron los Estados Contables correspondientes a los años 2002 y 2003. Por otra parte la CNRT remitió las estadísticas de carga, ingresos y tarifas medias de cada concesión correspondientes al año 2003.

Una vez obtenidos estos elementos se trabajó conjuntamente con la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, dependiente de la Secretaría de Transporte, en la construcción de un modelo de simulación de funcionamiento de un ferrocarril, basado en relaciones técnicas ferroviarias estandarizadas.

El modelo generado parte de considerar como dato dado, la facturación del último período disponible, así como la carga transportada en ese último período. Con estos elementos se generó una proyección de carga para el tiempo restante de concesión. Con esta proyección se logró determinar los ingresos futuros, los costos operativos y de mantenimiento tanto de material rodante como de infraestructura, para todo el período restante de concesión.

El modelo genera un flujo de fondos para el período 2004 – 2021. Con este flujo se completa la ecuación económica de la concesión (período 1992 – 2021) y se busca el porcentaje de inversión futura respecto de la facturación que genere una TIR real, aceptada por las partes, que permita la sustentabilidad de largo plazo del servicio ferroviario ajustándose a las nuevas demandas de las autoridades políticas.

### **Conclusiones**

La inclusión de los elementos de análisis a los que se hizo referencia anteriormente, permitió llegar a un acuerdo con la empresa. Los elementos incorporados mostraron que la empresa recuperó cargas en el período 2002 – 2003 y también mejoró ingresos a causa de la recuperación de los mercados atendidos por la concesionaria.

Para el caso de la empresa FEPSA se consignó un porcentaje de inversiones del 9,5% de la facturación anual, al cual se le agrega el 70% del monto de canon (el 30% restante se asigna a la ANSES).

Con este porcentaje la TIR real de la concesión hasta el año 2021 alcanza el 5%, valor que permite la sustentabilidad económica de la prestación del servicio ferroviario de cargas.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

## Planillas de cálculo

### I - Planilla del modelo de simulación de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario.

#### FERROEXPRESO PAMPEANO S. A.

#### FLUJO DE FONDOS (en millones de pesos)

|                                          | 2004        | 2005        | 2006        | 2007        | 2008        | 2009        | 2010        | 2011        | 2012        | 2013        | 2014        | 2015        | 2016        | 2017        | 2018        | 2019        | 2020        | 2021         |
|------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| <b>INGRESOS</b>                          |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |              |
| Ventas de Transporte                     | 66,0        | 68,0        | 70,0        | 72,1        | 74,3        | 76,5        | 78,0        | 79,6        | 81,2        | 82,8        | 84,5        | 85,7        | 87,0        | 88,3        | 89,6        | 91,0        | 92,4        | 93,7         |
| Otros                                    | 5,0         | 5,2         | 5,3         | 5,5         | 5,6         | 5,8         | 5,9         | 6,0         | 6,2         | 6,3         | 6,4         | 6,5         | 6,6         | 6,7         | 6,8         | 6,9         | 7,0         | 7,1          |
| <b>TOTAL INGRESOS</b>                    | <b>71,0</b> | <b>73,1</b> | <b>75,3</b> | <b>77,6</b> | <b>79,9</b> | <b>82,3</b> | <b>83,9</b> | <b>85,6</b> | <b>87,3</b> | <b>89,1</b> | <b>90,9</b> | <b>92,2</b> | <b>93,6</b> | <b>95,0</b> | <b>96,4</b> | <b>97,9</b> | <b>99,4</b> | <b>100,8</b> |
| <b>EGRESOS</b>                           |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |              |
| <b>Mantenimiento de Infraestructura</b>  | <b>10,6</b> | <b>11,0</b> | <b>11,0</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b> | <b>12,9</b>  |
| Red Primaria con Pas. Interurbanos       | 3,7         | 4,1         | 4,1         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9         | 5,9          |
| Red Primaria Cargas unicas               | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9          |
| Red Secundaria                           | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3         | 3,3          |
| Red sin Operación                        | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7          |
| <b>Mantenimiento de Material Rodante</b> | <b>4,3</b>  | <b>4,4</b>  | <b>4,5</b>  | <b>4,7</b>  | <b>4,8</b>  | <b>4,9</b>  | <b>5,0</b>  | <b>5,1</b>  | <b>5,2</b>  | <b>5,3</b>  | <b>5,4</b>  | <b>5,5</b>  | <b>5,6</b>  | <b>5,7</b>  | <b>5,8</b>  | <b>5,8</b>  | <b>5,9</b>  | <b>6,0</b>   |
| Locomotoras                              | 2,9         | 3,0         | 3,1         | 3,2         | 3,3         | 3,4         | 3,5         | 3,6         | 3,6         | 3,7         | 3,8         | 3,8         | 3,9         | 3,9         | 4,0         | 4,1         | 4,1         | 4,2          |
| Vagones                                  | 1,4         | 1,4         | 1,4         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,6         | 1,6         | 1,6         | 1,7         | 1,7         | 1,7         | 1,7         | 1,8         | 1,8         | 1,8         | 1,8          |
| <b>Combustibles y Lubricantes</b>        | <b>6,5</b>  | <b>6,7</b>  | <b>6,9</b>  | <b>7,1</b>  | <b>7,3</b>  | <b>7,5</b>  | <b>7,7</b>  | <b>7,8</b>  | <b>8,0</b>  | <b>8,1</b>  | <b>8,3</b>  | <b>8,4</b>  | <b>8,5</b>  | <b>8,7</b>  | <b>8,8</b>  | <b>8,9</b>  | <b>9,1</b>  | <b>9,2</b>   |
| Comunicaciones, Sistemas, etc.           | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0          |
| <b>Materiales y Repuestos Varios</b>     | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,5</b>   |
| <b>Personal</b>                          | <b>8,4</b>  | <b>8,4</b>  | <b>8,4</b>  | <b>8,3</b>  | <b>8,2</b>  | <b>8,1</b>  | <b>8,0</b>  | <b>8,0</b>  | <b>8,1</b>  | <b>8,2</b>  | <b>8,2</b>  | <b>8,3</b>  | <b>8,3</b>  | <b>8,3</b>  | <b>8,4</b>  | <b>8,4</b>  | <b>8,5</b>  | <b>8,5</b>   |
| Personal de Trenes                       | 3,1         | 3,1         | 3,1         | 3,1         | 3,0         | 2,9         | 2,7         | 2,8         | 2,8         | 2,9         | 2,9         | 3,0         | 3,0         | 3,1         | 3,1         | 3,2         | 3,2         | 3,2          |
| Personal de Operac. bajo Convenio        | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 2,9          |
| Personal fuera de Convenio               | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4         | 2,4          |
| <b>Gastos Varios</b>                     | <b>4,0</b>  | <b>4,1</b>  | <b>4,2</b>  | <b>4,4</b>  | <b>4,5</b>  | <b>4,6</b>  | <b>4,7</b>  | <b>4,8</b>  | <b>4,9</b>  | <b>5,0</b>  | <b>5,1</b>  | <b>5,2</b>  | <b>5,3</b>  | <b>5,4</b>  | <b>5,4</b>  | <b>5,5</b>  | <b>5,6</b>  | <b>5,7</b>   |
| Administración                           | 8,5         | 8,8         | 9,0         | 9,3         | 9,6         | 9,9         | 10,1        | 10,3        | 10,5        | 10,7        | 10,9        | 11,1        | 11,2        | 11,4        | 11,6        | 11,7        | 11,9        | 12,1         |
| Comercialización                         | 0,5         | 0,5         | 0,5         | 0,6         | 0,6         | 0,6         | 0,6         | 0,6         | 0,6         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7          |
| Canon destinado a ANSES                  | 0,6         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,8         | 0,8         | 0,8         | 0,8         | 0,8         | 0,8         | 0,8         | 0,9         | 0,9         | 0,9         | 0,9         | 0,9          |
| Seguros                                  | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5         | 1,5          |
| Ingresos Brutos                          | 2,1         | 2,2         | 2,3         | 2,3         | 2,4         | 2,5         | 2,5         | 2,6         | 2,6         | 2,7         | 2,7         | 2,8         | 2,8         | 2,9         | 2,9         | 2,9         | 3,0         | 3,0          |
| <b>Total Gastos Operativos</b>           | <b>48,6</b> | <b>49,8</b> | <b>50,5</b> | <b>53,2</b> | <b>54,0</b> | <b>54,8</b> | <b>55,2</b> | <b>55,9</b> | <b>56,6</b> | <b>57,3</b> | <b>58,0</b> | <b>58,6</b> | <b>59,1</b> | <b>59,7</b> | <b>60,3</b> | <b>60,8</b> | <b>61,4</b> | <b>62,1</b>  |
| <b>Resultado de explotación</b>          | <b>22,4</b> | <b>23,4</b> | <b>24,8</b> | <b>24,4</b> | <b>25,9</b> | <b>27,5</b> | <b>28,7</b> | <b>29,7</b> | <b>30,8</b> | <b>31,8</b> | <b>32,9</b> | <b>33,7</b> | <b>34,5</b> | <b>35,3</b> | <b>36,2</b> | <b>37,0</b> | <b>37,9</b> | <b>38,8</b>  |
| Canon destinado a Inversiones            | 1,5         | 1,5         | 1,6         | 1,6         | 1,7         | 1,7         | 1,8         | 1,8         | 1,8         | 1,9         | 1,9         | 1,9         | 2,0         | 2,0         | 2,0         | 2,1         | 2,1         | 2,1          |
| <b>Total INVERSIONES</b>                 | <b>8,2</b>  | <b>8,5</b>  | <b>8,7</b>  | <b>9,0</b>  | <b>9,3</b>  | <b>9,5</b>  | <b>9,7</b>  | <b>9,9</b>  | <b>10,1</b> | <b>10,3</b> | <b>10,5</b> | <b>10,7</b> | <b>10,9</b> | <b>11,0</b> | <b>11,2</b> | <b>11,4</b> | <b>11,5</b> | <b>11,7</b>  |
| <b>Impuesto a las Ganancias</b>          | <b>1,6</b>  | <b>1,7</b>  | <b>1,8</b>  | <b>1,7</b>  | <b>1,9</b>  | <b>2,0</b>  | <b>2,1</b>  | <b>2,2</b>  | <b>2,3</b>  | <b>2,4</b>  | <b>2,5</b>  | <b>2,5</b>  | <b>2,6</b>  | <b>2,7</b>  | <b>2,7</b>  | <b>2,7</b>  | <b>2,8</b>  | <b>2,9</b>   |
| <b>TOTAL EGRESOS</b>                     | <b>58,4</b> | <b>59,9</b> | <b>61,1</b> | <b>63,9</b> | <b>65,1</b> | <b>66,3</b> | <b>67,1</b> | <b>68,0</b> | <b>69,0</b> | <b>70,0</b> | <b>71,0</b> | <b>71,8</b> | <b>72,6</b> | <b>73,4</b> | <b>74,1</b> | <b>75,0</b> | <b>75,8</b> | <b>76,7</b>  |
| <b>FLUJO DE FONDOS</b>                   | <b>12,6</b> | <b>13,2</b> | <b>14,2</b> | <b>13,6</b> | <b>14,8</b> | <b>16,0</b> | <b>16,9</b> | <b>17,6</b> | <b>18,3</b> | <b>19,1</b> | <b>19,9</b> | <b>20,4</b> | <b>21,0</b> | <b>21,6</b> | <b>22,3</b> | <b>22,9</b> | <b>23,5</b> | <b>24,2</b>  |

Fuente: Subsecretaría de Transporte Ferroviario



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

## II - Planilla de proyección (en millones de pesos), nueva ecuación económica, TIR real (deflactor =IPIM).

FEPSA - Fecha ejercicio 1° de julio - 30 de junio

Flujo de fondos realizado + proyecciones

|                                   | 1991/1992     | 1992/1993     | 1993/1994    | 1994/1995    | 1995/1996    | 1996/1997   | 1997/1998   | 1998/1999    | 1999/2000    | 2000/2001    | 2001/2002    |
|-----------------------------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| ingresos                          | 16,53         | 26,20         | 27,60        | 32,45        | 27,76        | 39,83       | 40,89       | 32,41        | 28,25        | 23,33        | 38,27        |
| (costos operativos)               | 22,64         | 27,95         | 25,04        | 29,35        | 26,90        | 30,35       | 28,43       | 26,44        | 22,73        | 26,40        | 40,20        |
| (inversiones)                     | 10,28         | 6,98          | 5,31         | 7,41         | 6,41         | 5,70        | 7,13        | 8,05         | 6,19         | 5,59         | 5,10         |
| (costos preoperativos)            | 4,20          | 2,56          | 0,40         | 0,20         | 0,00         | 0,00        | 0,00        | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00         |
| (variación de capital de trabajo) | 8,68          | -2,11         | -1,20        | 1,43         | 0,33         | 0,61        | 1,15        | 0,23         | 2,48         | -4,33        | -6,30        |
| (otros conceptos)                 | 0,17          | 1,02          | 0,07         | 1,43         | -1,15        | 0,43        | -0,25       | 1,48         | -1,51        | 1,01         | -0,40        |
| Inversiones/ingresos              | 62%           | 27%           | 19%          | 23%          | 23%          | 14%         | 17%         | 25%          | 22%          | 24%          | 13%          |
| <b>Flujo de fondos neto</b>       | <b>-29,45</b> | <b>-10,20</b> | <b>-2,02</b> | <b>-7,36</b> | <b>-4,74</b> | <b>2,74</b> | <b>4,43</b> | <b>-3,79</b> | <b>-1,64</b> | <b>-5,34</b> | <b>-0,33</b> |
| Flujo de fondos moneda constante  | -29,45        | -9,89         | -1,97        | -6,79        | -4,13        | 2,35        | 3,85        | -3,47        | -1,49        | -4,74        | -0,24        |

Fuente Estados contables de FEPSA y proyecciones Subsecretaría de Transporte Ferroviario

|                                   | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         | 2013         | 2014         |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| ingresos                          | 70,99        | 73,12        | 75,31        | 77,57        | 79,90        | 82,30        | 83,94        | 85,62        | 87,33        | 89,08        | 90,86        |
| (costos operativos)               | 48,62        | 49,75        | 50,54        | 53,22        | 53,96        | 54,76        | 55,19        | 55,87        | 56,57        | 57,28        | 58,00        |
| (inversiones)                     | 8,23         | 8,48         | 8,74         | 9,00         | 9,27         | 9,55         | 9,74         | 9,93         | 10,13        | 10,33        | 10,54        |
| (costos preoperativos)            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| (variación de capital de trabajo) | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| (impuesto a las ganancias)        | -1,58        | -1,67        | -1,80        | -1,73        | -1,85        | -2,01        | -2,13        | -2,23        | -2,32        | -2,36        | -2,47        |
| Inversiones/ingresos              | 12%          | 12%          | 12%          | 12%          | 12%          | 12%          | 12%          | 12%          | 12%          | 12%          | 12%          |
| <b>Flujo de fondos neto</b>       | <b>15,71</b> | <b>16,55</b> | <b>17,84</b> | <b>17,09</b> | <b>18,52</b> | <b>20,00</b> | <b>21,14</b> | <b>22,04</b> | <b>22,96</b> | <b>23,83</b> | <b>24,79</b> |
| Flujo de fondos moneda constante  | 6,83         | 7,19         | 7,75         | 7,43         | 8,05         | 8,69         | 9,19         | 9,58         | 9,98         | 10,36        | 10,77        |

Fuente Estados contables de FEPSA y proyecciones Subsecretaría de Transporte Ferroviario

|                                   | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| ingresos                          | 95,01        | 96,44        | 97,88        | 99,35        | 100,84       |
| (costos operativos)               | 59,68        | 60,26        | 60,85        | 61,45        | 62,05        |
| (inversiones)                     | 11,02        | 11,19        | 11,35        | 11,52        | 11,70        |
| (costos preoperativos)            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| (variación de capital de trabajo) | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| (impuesto a las ganancias)        | -2,70        | -2,67        | -2,75        | -2,83        | -2,92        |
| Inversiones/ingresos              | 12%          | 12%          | 12%          | 12%          | 12%          |
| <b>Flujo de fondos neto</b>       | <b>27,01</b> | <b>27,65</b> | <b>28,43</b> | <b>29,21</b> | <b>30,01</b> |
| Flujo de fondos moneda constante  | 11,74        | 12,02        | 12,36        | 12,70        | 13,04        |

Fuente Estados contables de FEPSA y proyecciones Subsecretaría de Transporte Ferroviario

|                       |                                   |
|-----------------------|-----------------------------------|
| VAN período analizado | -23,30 (mm de pesos de 1991/1992) |
| TIR período analizado | 5%                                |



### **3. CONTENIDO DE LA CARTA DE ENTENDIMIENTO; SU EXPLICACION**

#### **3.1 Contenidos Básicos del Acta Acuerdo de Renegociación Integral**

Como se señaló previamente, la Carta de Entendimiento constituye un primer documento de consenso sobre los puntos principales del futuro acuerdo. Ese documento está sujeto a distintas instancias de revisión y control previo para su aprobación. Dado que constituye la base del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, en este punto se establecen los elementos básicos que definen el alcance del ACTA ACUERDO:

- Renegociación integral del Contrato
- Determinación de las condiciones jurídicas, económico- financieras y técnicas de prestación del servicio público durante el período de transición y una vez finalizado el mismo.
- Incorporación de las Bases establecidas por la Secretaría de Transporte.
- Estipulación de los efectos inmediatos de la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral y de las instancias y actividades a ejecutar.

#### **3.2 Tipo y carácter del Acuerdo**

El Acta Acuerdo a celebrarse tendrá el carácter de Acuerdo de Renegociación Integral

#### **3.3 Condiciones para la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral**

Son condiciones habilitantes de la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL:

- a) El cumplimiento de los procedimientos previstos en la Ley N° 25.790 y el Decreto N° 311/03,
- b) La presentación de los instrumentos debidamente certificados y legalizados previstos en la cláusula diecinueve.
- c) La presentación de los instrumentos debidamente certificados y legalizados en donde conste que LA LICENCIATARIA renuncia expresamente al derecho de oponer prescripción con relación a toda multa, sanción económica y restituciones a usuarios que resulte objeto del derecho de diferimiento de pago previsto en la cláusula 10.

#### **3.4 Renuncia de acciones del licenciataria y accionistas**

LA LICENCIATARIA renunciará expresamente a efectuar cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda fundados en la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, comprometiéndose a obtener similar renuncia por parte de sus accionistas y a evitar y desactivar cualquier presentación, reclamo o demanda que pudiera formular cualquiera de sus accionistas.

LA LICENCIATARIA deberá presentar los instrumentos debidamente certificados en los que conste su expresa renuncia, en los términos establecidos en el párrafo anterior, como también a obtener similares instrumentos de renuncia de parte de todos sus accionistas.

El incumplimiento de LA LICENCIATARIA o de sus accionistas respecto a la presentación de los instrumentos de renuncia, obstará a la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL.

Si LA LICENCIATARIA hubiera efectuado la referida renuncia y encontrara por parte de determinados accionistas reparos para presentar sus respectivas renunciaciones, dicha renuencia





*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

deberá ser subsanada por LA LICENCIATARIA en vistas a posibilitar la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL, mediando

- a) Constancias presentadas por LA LICENCIATARIA respecto a haber efectuado las gestiones orientadas a obtener las renunciaciones de tales accionistas en los términos planteados y;
- b) Compromiso de LA LICENCIATARIA de mantener indemne a EL OTORGANTE y a los usuarios del servicio, de todo reclamo o demanda que pudiera presentar el accionista, como también de cualquier compensación que pudiera disponerse a favor del accionista, en los términos referidos en el párrafo anterior.

En el supuesto que aún mediando las referidas renunciaciones, se efectúe alguna presentación, reclamo o demanda de parte de LA LICENCIATARIA o de sus accionistas fundado en la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561 sobre LA LICENCIA, fuera en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, EL OTORGANTE estará facultado para exigir la inmediata retractación y retiro del reclamo formulado.

En caso que ello no ocurriera, EL OTORGANTE estará habilitado para rescindir LA HABILITACIÓN DE LA LICENCIA sin que ello genere ningún derecho de reclamo o reparación por parte de LA LICENCIATARIA o de sus accionistas

En el hipotético caso que un accionista de LA LICENCIATARIA obtuviera alguna medida que consistiera en una reparación o compensación o indemnización económica por la causa antes referida, tal medida deberá ser afrontada a entero costo por LA LICENCIATARIA, aún cuando EL OTORGANTE rescindiera LA HABILITACIÓN DE LA LICENCIA y sin que ello diera derecho a LA LICENCIATARIA para efectuar reclamo alguno de compensación a EL OTORGANTE. Los costos que deba asumir LA LICENCIATARIA en tal supuesto, en ningún caso podrán trasladarse en modo alguno a los usuarios del servicio”

### **3.5 Otros temas contractuales**

Los temas enunciados a continuación serán objeto de análisis y tratamiento en el procedimiento de audiencia pública previsto en la cláusula diecisiete a fin de evaluar la necesidad de adaptación, modificación o incorporación de los mismos.

La Carta de Entendimiento en su primera parte fija los antecedentes y consideraciones sobre los que se sustenta.

A saber:

1. Por Decreto N° 666/89, de fecha 1 de septiembre de 1989, se llamó a licitación pública internacional para la concesión de la explotación de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondientes a la red del corredor “Rosario-Bahía Blanca”.
2. Resultó adjudicatario de la explotación de ese corredor el Consorcio FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANONIMA conforme lo dispuesto mediante Decreto N° 1144 de fecha 14 de junio de 1991 aprobatorio del Contrato de Concesión.
3. El objeto del contrato es la “... concesión integral de explotación del corredor, asumiendo el CONCESIONARIO la explotación comercial del servicio del transporte de cargas en forma exclusiva ...” como así también “... la operación de trenes,... el mantenimiento del material rodante, infraestructura, equipos y todas las demás complementarias y subsidiarias en las condiciones establecidas ...” (CONTRATO DE CONCESION Artículo 2º), ello durante el plazo de TREINTA (30) años con una prórroga posible de DIEZ (10) años adicionales.
4. Cabe considerar respecto al desenvolvimiento de la CONCESION, la circunstancia de haberse producido inundaciones en la zona de influencia del sistema ferroviario concesionado, ocasionando daños permanentes en la actual infraestructura de vías.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

5. En virtud de la grave crisis que afectara al país a fines del 2001, el CONGRESO DE LA NACIÓN dictó la Ley N° 25.561, por la cual se declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades necesarias para adoptar las medidas que permitan conjurar la crítica situación de emergencia.
6. A través de dicha norma se autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.
7. Las estipulaciones contenidas en la Ley N° 25.561, han sido posteriormente ratificadas y ampliadas a través de la sanción de las Leyes N° 25.790 y N° 25.820, como también por diversas normas reglamentarias y complementarias.
8. El proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos ha sido reglamentado e implementado en una primera etapa, básicamente, a través de los Decretos N° 293/02, N° 370/02 y N° 1090, y en una segunda etapa, a través del Decreto N° 311/03 y la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.
9. El Decreto N° 311/03 estableció que el proceso de renegociación se lleve a cabo a través de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS –UNIREN– organismo presidido por los Ministros de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.
10. A dicha UNIDAD se le ha asignado, entre otras, las misiones de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, suscribir acuerdos con las empresas concesionarias y licenciatarias de servicios públicos ad referendum del PODER EJECUTIVO NACIONAL, elevar proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios y a cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos, como también la de efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.
11. A través de la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, se dispuso que la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS se integre por un COMITE SECTORIAL DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y por un SECRETARIO EJECUTIVO.
12. Dicho COMITE SECTORIAL DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS está integrado por los Secretarios de Estado con competencia específica en los sectores vinculados a los servicios públicos y/o contratos de obras públicas sujetos a renegociación, y por el SECRETARIO EJECUTIVO de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS.
13. Dentro del proceso de renegociación, que involucra al CONTRATO DE CONCESION celebrado entre el PODER EJECUTIVO NACIONAL y el CONCESIONARIO, se ha avanzado en el análisis de la situación contractual de dicha empresa, así como en la agenda de discusión en tratamiento, manteniéndose entre las partes diversas reuniones orientadas a posibilitar un entendimiento de renegociación contractual.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Cabe mencionar que entre las pautas establecidas por la Autoridad de Aplicación se encuentra la voluntad de re-invertir en la infraestructura ferrea los eventuales saldos a favor del Concedente que surjan de este proceso renegociador

14. El ORGANO DE CONTROL de la Concesión, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE – CNRT – dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, conforme lo previsto en Artículo 7° del Decreto N° 311/03 y el art.13 de la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, efectuó el análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por el contrato correspondiente a la concesión de FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. El mencionado informe de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte aporta la documentación que permite conocer la situación del Concesionario y el estado de la deuda de éste con el Concedente; a resolverse en la instancia de aplicación de los llamados “reclamos mutuos”
15. Por su parte, La Secretaría Ejecutiva de la UNIREN ha dado cumplimiento a la obligación de realizar el INFORME DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATOS previsto en el artículo 13 de la Resolución Conjunta del Ministerio de Economía y Producción N° 188/03 y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios N° 44/03, reglamentario del artículo 7 del Decreto N° 311/03, presentando el estado del cumplimiento del CONTRATO DE CONCESION correspondiente a FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. .
16. El proceso de renegociación cumplido ha contemplado : a) lo dispuesto por los artículos 8°, 9° y 10° de la Ley N° 25.561, la Ley N° 25.790 y el Decreto N° 311/03, así como sus normas reglamentarias y complementarias, b) las normas regulatorias del Sector; c) las estipulaciones contenidas en el CONTRATO DE CONCESION; d) los antecedentes y proyecciones del servicio de la concesión conforme a los informes y análisis obrantes; y e) las condiciones vinculadas a la realidad económica y social de nuestro país.
17. Habiéndose realizado las evaluaciones pertinentes y desarrollado el proceso de negociación, se encuentra necesario y conveniente adecuar ciertos contenidos del CONTRATO DE CONCESIÓN en función de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios, y establecer condiciones de equilibrio contractual entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO. Encontrándose incorporadas en esta etapa de la renegociación las cuestiones de tipo cualitativas establecidas por la Secretaría de Transporte y atento la diversidad y característica de los reclamos de las partes incorporadas en el proceso renegociador; Concedente y Concesionario, obligados a una negociación de mejores esfuerzos, se comprometen a abstenerse de impulsar medidas ejecutorias vinculadas a las materias y asuntos comprendidos en los Reclamos Mutuos. En el caso de FEPSA no existirían reclamos del Concedente que se encuentren en instancia en sede judicial.
18. Los términos que se estiman razonables para adecuar las condiciones del contrato de la concesión, constituyen los puntos que integran la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO . Respecto a las inversiones a aportar por el Estado Nacional; las montos han sido determinados por la Secretaría de Transporte en función a las pautas y la política definida por ésta. A todo evento, se deja constancia que, en el anexo pertinente se indicó que los montos a aportar por el Concedente lo son en función a la disponibilidad presupuestaria anual.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

19. Esta CARTA DE ENTENDIMIENTO constituye la bases y condiciones del acuerdo de negociación a celebrarse entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, y será sometida previamente a un proceso de Audiencia Pública, en función de posibilitar su análisis ante la opinión pública, favoreciendo así la participación ciudadana a través del debate y la expresión de las opiniones de todos los actores involucrados, cuyo resultado habrá de considerarse en el proceso de toma de decisión sobre el Acuerdo de Negociación Contractual a celebrarse.
20. Para arribar a la celebración del Acuerdo de Negociación Contractual entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, deberán cumplirse con los procedimientos establecidos en la Leyes N° 25.561 y N° 25.790, resultando dicho Acuerdo facultad sometida a la órbita de decisión del PODER EJECUTIVO NACIONAL, en su carácter de CONCEDENTE del servicio concesionado objeto del presente ENTENDIMIENTO.

## **PARTE SEGUNDA**

### **BASES Y CONDICIONES PROPUESTAS PARA EL ENTENDIMIENTO**

#### **PUNTO PRIMERO : OBJETO**

La presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, suscripta en el marco del proceso dispuesto por las Leyes Nros. 25.561 y 25.790, el Decreto N° 311/03 y la Resolución Conjunta N° 188/2003 y N° 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, tiene por objeto establecer las bases y condiciones que se estiman razonables y convenientes para adecuar el CONTRATO DE CONCESIÓN.

Esta CARTA DE ENTENDIMIENTO será sometida a un procedimiento de Audiencia Pública a convocarse para su tratamiento ante la opinión pública, desarrollándose los procedimientos previstos a tal efecto en las normas previamente citadas y las conclusiones obtenidas a través de dicha instancia, habrán de considerarse para concluir el Acuerdo de renegociación contractual.

A tal efecto, corresponderá considerar que aquellas estipulaciones vigentes del PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES y del CONTRATO DE CONCESION que no resultan modificadas por los términos contenidos en este Entendimiento, mantendrán su vigencia.

#### **PUNTO SEGUNDO: OPERACIÓN EN LA RED FERROVIARIA CONCESIONADA**

A fin de ejercer el control y regulación de la circulación de los trenes en la red concesionada, la AUTORIDAD DE APLICACION verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos por la legislación vigente.

El CONCEDENTE podrá modificar dichas reglamentaciones tendiendo a garantizar una adecuada circulación de trenes en toda la Red Troncal Nacional, para lo cual la AUTORIDAD DE APLICACIÓN elaborará las modificaciones necesarias de las reglamentaciones vigentes, previa consulta con el CONCESIONARIO. Para todas las tareas de actualización y modernización tecnológica aplicable al sistema ferroviario se prestará especial atención a la incorporación de desarrollos nacionales y materiales elaborados en el país.



### **PUNTO TERCERO: CATEGORIZACION DE LA RED**

Con el objeto de evaluar adecuadamente las prioridades de inversión en infraestructura y de establecer distintos niveles de mantenimiento y seguridad en la operación según el grado de requerimientos de cada sector, se subdivide la red bajo concesión mediante una categorización de la misma en función de la densidad de circulación de los trenes de carga y de los recorridos de los servicios interurbanos de pasajeros.

Las categorías y los criterios utilizados son los siguientes:

Red Primaria de Cargas con Pasajeros Interurbanos (RP PI)

Importante densidad de trenes de carga y/o circulación de servicios de pasajeros interurbanos principales o de gran recorrido.

Red Primaria de Cargas (RP)

Importante densidad de trenes de carga sin la circulación de trenes interurbanos de pasajeros principales. Circulación eventual de trenes de pasajeros regionales de velocidad limitada.

Red Secundaria de Cargas (RS)

Nivel regular de circulación de trenes de carga, opera como alimentador de la red primaria.

Red sin Operación o a la Demanda (SO)

Circulación nula o muy esporádica de servicios de carga.

En el **ANEXO 1** se detalla la categoría a la que pertenece cada sector de la red concesionada, el que será actualizado anualmente por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN sobre la base de la información remitida por el CONCESIONARIO a tal efecto.

### **PUNTO CUARTO: ESTADO DE LA RED CONCESIONADA**

En **ANEXO 2** se adjunta el estado actual de la Red Concesionada con el detalle sectorizado de la velocidad de circulación y estado de la misma.

En **ANEXO 3** se adjunta el estado actual del señalamiento, comunicaciones, obras de arte y otros.

Finalmente, en **ANEXO 4** se presenta el inventario y el estado actual del material rodante detallado por unidades tractivas y remolcadas y, dentro de este último rubro, por tipo de vagones oportunamente asignados.

El CONCESIONARIO presentará en el plazo de ciento ochenta (180) días posteriores a la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, la información referida al estado de los bienes inmuebles de la Concesión.

La información contenida en los ANEXOS 2, 3 y 4 ha sido proporcionada por el CONCESIONARIO de acuerdo a las normas vigentes y con carácter de declaración jurada.

### **PUNTO QUINTO: INVERSIONES**

#### **5.1. - Plan de inversiones.**



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

El plan de inversiones se readecua en función de la Categorización de la Red y en base a la circulación de las cargas y a los recorridos de los servicios interurbanos de pasajeros.

Las inversiones anuales en la Red se realizarán con los aportes que debe realizar el CONCESIONARIO y en virtud del acuerdo de negociación contractual, con fondos a aportar por el CONCEDENTE de acuerdo a los programas prioritarios que se establezcan para el sistema ferroviario, ya sea para sectores con circulación de trenes de carga o para los tramos de vía de circulación de trenes interurbanos de pasajeros, o para las redes primarias y según se requiera para la recuperación de infraestructura afectada por daños de fenómenos hídricos u otros desastres naturales.

El monto de las inversiones a efectuar en cada ejercicio por el CONCESIONARIO se define como el equivalente al NUEVE y MEDIO por ciento (9,5%) del monto de su facturación anual total, correspondiente al ejercicio económico anterior, que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, del balance certificado, a lo que corresponderá adicionar eventualmente las sumas que resulten de lo previsto en el PUNTO DIECIOCHO del presente ENTENDIMIENTO.

El monto que surge de la aplicación del porcentaje no podrá ser inferior al monto anual obligatorio comprometido.

En los montos establecidos no se consideran las inversiones de terceros.

Las inversiones en infraestructura, material rodante, señalamiento, comunicaciones, obras de arte, equipamiento, maquinarias, edificios y otros no podrán ser inferiores a un monto mínimo anual obligatorio de seis millones y medio de pesos (\$ 6.500.000).

En **ANEXO 5** se presenta el Plan Quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios económicos que finalizan en el período 2004/2008 el que se considerará aprobado con la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual. Para la elaboración del citado plan se considerarán obras de inversión de acuerdo a los parámetros establecidos en el citado ANEXO 5.

El segundo Plan Quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios que finalizan en el período 2009/2013 se presentará a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN antes del 31 de mayo del año 2008, correspondiendo a dicha AUTORIDAD expedirse sobre la propuesta del CONCESIONARIO dentro del plazo de noventa (90) días de su presentación.

Dentro de los ciento ochenta (180) días corridos anteriores al vencimiento del segundo Plan Quinquenal, las Partes redefinirán la necesidad de inversión para los años siguientes.

#### 5.1.1 - Avance del Plan Anual de Inversiones.

Antes del 31 de mayo de cada año el CONCESIONARIO deberá presentar ante la AUTORIDAD DE APLICACIÓN un Avance del Plan Anual de Inversiones detallado para infraestructura de vías, obras de arte, señalamiento, comunicaciones, material rodante, equipamiento, maquinarias, edificios y otros, para su ejecución en el próximo ejercicio económico, el que no requerirá aprobación específica, si el monto total a invertir se encuadra dentro del Plan Quinquenal.

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN se expedirá en el término de noventa (90) días sobre dicho Informe.

## 5.2- Inversiones en Infraestructura del Concesionario y del Concedente

### 5.2.1– Obras a ser ejecutadas durante los años 2004 y 2005 por parte del Concesionario.

El listado correspondiente a las obras a ser ejecutadas durante los años 2004 y 2005 (en concordancia con el plan quinquenal) y su continuación, si existiese, para los años subsiguientes (incluyendo vías, señalamiento, telecomunicaciones, obras de arte, edificios y otros), se incorpora como **ANEXO 6** al presente Entendimiento.



#### 5.2.2- Licitación de Obras

Se establece que durante los años 2004 y 2005 el CONCESIONARIO podrá efectuar licitaciones, ya sea para la ejecución de obras de recuperación de infraestructura por daños de fenómenos hídricos o propias de los servicios de cargas o del sistema interurbano de pasajeros, pagaderas con fondos aportados por el CONCEDENTE.

El CONCESIONARIO deberá cumplir con la reglamentación vigente, señalándose que no deberá efectuarse ningún llamado a licitación relacionado con obras de este programa sin previa autorización de la AUTORIDAD DE APLICACION.

#### **5.3. - Inversiones en material rodante por parte del Concesionario y del Concedente.**

Las inversiones en material rodante para los ejercicios correspondientes al período 2004-2005 por parte del Concesionario, se incorporan en **ANEXO 7** al presente.

##### 5.3.1. - Licitación para la adquisición de material rodante.

Se establece que durante los años 2004 y 2005 el CONCESIONARIO podrá efectuar licitaciones para la adquisición de material rodante propio de los servicios de cargas, pagaderas con fondos aportados por el CONCEDENTE.

El CONCESIONARIO deberá cumplir con la reglamentación vigente, señalándose que no deberá efectuarse ningún llamado a licitación relacionado con este programa sin previa autorización de la AUTORIDAD DE APLICACION.

#### **5.4- Información anual sobre el cumplimiento del nivel de inversión.**

5.4.1- El CONCESIONARIO informará anualmente a la AUTORIDAD DE APLICACION (al 31 de Enero de cada año) con carácter de declaración jurada, la realización del Plan de Inversiones del ejercicio económico finalizado en el año anterior, correspondiendo a dicha AUTORIDAD expedirse dentro del plazo de quince (15) días de su presentación.

Las observaciones que se realicen deberán ser evacuadas por el CONCESIONARIO en un plazo de quince (15) días.

Constatado por parte de la AUTORIDAD DE APLICACION el incumplimiento en la ejecución del Plan de Inversiones, se notificará al CONCESIONARIO para que en el plazo de treinta (30) días acredite el inicio de las obras incumplidas.

En caso contrario, y en un plazo de quince (15) días luego de la notificación por parte de la AUTORIDAD DE APLICACION, deberá integrar al **FFFSFI** el monto comprometido y no ejecutado.

El incumplimiento de esta obligación facultará al CONCEDENTE a la rescisión del Contrato por culpa del CONCESIONARIO.

En caso que las inversiones efectuadas por el CONCESIONARIO superasen las sumas comprometidas anualmente, el excedente será considerado a cuenta de las inversiones a realizar.

#### **PUNTO SEXTO: MANTENIMIENTO Y CONSERVACION**

El CONCESIONARIO deberá presentar antes del 31 de Mayo de cada año, ante la AUTORIDAD DE APLICACIÓN el Plan Anual de Mantenimiento para la Red (definida en el PUNTO TERCERO de este ENTENDIMIENTO) - Primaria (RP PI y RP) y Secundaria (RS) y un Plan Anual de Conservación para la Red Sin Operación (SO) a ser ejecutado en el siguiente ejercicio económico, en infraestructura de vías, señalamiento, comunicaciones, obras de arte, material rodante, edificios y otros, donde conste tipo de mantenimiento ó conservación, secuencia y monto del gasto previsto para tales conceptos.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Dichos programas de mantenimiento deberán ser realizados con fondos provenientes del CONCESIONARIO.

6.1- Obras de mantenimiento a ser ejecutadas durante los años 2004 y 2005. Los planes de mantenimiento a ser ejecutados durante los ejercicios que finalizan en los años 2004 y 2005, se incorporan como **ANEXO 8** a la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.

6.1.1- Las tareas para dar cumplimiento a los planes de mantenimiento se ejecutarán, en función de los puntos que se enuncian y se incorporan como **ANEXO 9** a la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.

6.2- Nivel de cumplimiento

El CONCESIONARIO informará anualmente a la AUTORIDAD DE APLICACION (al 31 de Enero de cada año) con carácter de declaración jurada, la realización del Plan de Mantenimiento del ejercicio económico finalizado en el año anterior, correspondiendo a dicha AUTORIDAD expedirse dentro del plazo de quince (15) días de su presentación.

Las observaciones que se realicen deben ser evacuadas por el CONCESIONARIO en un plazo de quince (15) días.

Constatado por parte de la AUTORIDAD DE APLICACION el incumplimiento en la ejecución del Plan de Mantenimiento, se notificará al CONCESIONARIO para que en el plazo de treinta (30) días acredite el inicio de las obras por el monto incumplido. En caso contrario, y en un plazo de quince (15) días luego de la notificación por parte de la AUTORIDAD DE APLICACION deberá integrar al **FFFSFI** el monto comprometido y no ejecutado.

El incumplimiento de esta obligación facultará al CONCEDENTE a la rescisión del Contrato por culpa del CONCESIONARIO.

#### **PUNTO SEPTIMO: NORMAS DE MANTENIMIENTO**

Las Normas de Mantenimiento de la infraestructura de vías, señalamiento, comunicaciones, obras de arte y material rodante podrán ser revisadas, modificadas o completadas por la AUTORIDAD DE APLICACION con posterioridad a la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, si existieran motivos razonables que así lo justifiquen, correspondiendo en tal caso, analizar el impacto económico que generen las modificaciones establecidas.

#### **PUNTO OCTAVO: CANON Y ALQUILER**

A partir del 1 de enero de 2004, se considerará como valor del Canon y Alquiler de la CONCESION, el equivalente al tres por ciento (3%) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior, que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, del balance certificado.

El monto determinado -descontando el 30% para el ANSES, conforme lo estipula la Ley N° 23.966-, será destinado al Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano (**FFFSFI**), para luego ser destinado a la red bajo su concesión.

#### **PUNTO NOVENO: TERCEROS OPERADORES DE SERVICIOS DE CARGA**

##### **9.1. Transporte de cargas con origen en la red CONCESIONADA**

La AUTORIDAD DE APLICACION podrá habilitar a un tercer operador de carga para transportar productos con origen en la red CONCESIONADA, cuando existiere imposibilidad de atención de una demanda de transporte por parte del CONCESIONARIO.

Para la autorización del tercer operador deberá aplicarse el siguiente procedimiento:

1. El cargador deberá presentar ante la AUTORIDAD DE APLICACION el reclamo de demanda de transporte no atendida. Dicha AUTORIDAD dará vista del reclamo al





*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

CONCESIONARIO, para que en el término de cinco (5) días de notificado, informe sobre la posibilidad de atenderla y las condiciones necesarias para ello.

2. Si la respuesta del CONCESIONARIO fuere negativa, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN podrá autorizar a realizar dicho transporte al cargador como operador o a través de un tercer operador. El operador deberá cumplimentar los requisitos exigidos por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN.

Para que proceda la habilitación del tercer operador, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN requerirá a los interesados:

- (i) Acreditar condiciones técnicas y empresariales de experiencia y solvencia a criterio de la AUTORIDAD DE APLICACION. Estos requisitos no podrán ser menores a los que debe cumplir el CONCESIONARIO.
- (ii) Cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del CONCESIONARIO en los ramales por los que circulará, manteniéndolo indemne de los daños y perjuicios que pueda provocar.
- (iii) Adoptar un sistema operativo igual o compatible con el sistema operativo de la red concesionada por la que circulará.

La actividad de dicho tercer operador tendrá inicio después que la AUTORIDAD DE APLICACION lo habilite, habiéndose previamente procedido a: i) verificar el cumplimiento de todas las condiciones requeridas para permitir su actividad; ii) comunicar fehacientemente al CONCESIONARIO tal circunstancia, y iii) que se haya celebrado un convenio de operación con el CONCESIONARIO conforme lo previsto en el párrafo siguiente.

Los terceros operadores habilitados deberán suscribir un convenio de operación ferroviaria con el CONCESIONARIO, que regulará las condiciones técnicas de la prestación del servicio, debiendo el CONCESIONARIO presentar una copia del mismo a la AUTORIDAD DE APLICACION. Los terceros operadores habilitados deberán adaptar su circulación a las condiciones fijadas en dicho convenio y en el reglamento operativo del CONCESIONARIO.

La actividad de estos terceros operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará fiscalizada por el ORGANO DE CONTROL de la CONCESION.

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN, en un plazo de noventa (90) días de la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, definirá la reglamentación de esta operatoria, debiendo previamente informar al CONCESIONARIO, quien podrá opinar sobre el proyecto de reglamentación en forma previa a su aprobación.

## **9.2. Transporte de cargas con origen fuera de la red CONCESIONADA**

Los terceros operadores habilitados por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, cuando circulen por las redes concesionadas transportando productos con origen fuera de dicha red, pagarán un peaje de acuerdo a las condiciones que se establecen en el PUNTO DECIMOPRIMERO, punto segundo (11.2.) del presente ENTENDIMIENTO.

## **PUNTO DECIMO: SERVICIOS INTERURBANOS DE PASAJEROS**

En la red primaria de cargas bajo concesión podrán actuar operadores Interurbanos Ferroviarios de Transporte de Pasajeros, conforme a la decisión del GOBIERNO NACIONAL adoptada en esta materia. A estos efectos, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN elaborará un Plan Integral de Rehabilitación de Servicios Ferroviarios de Pasajeros, en el que detallará los objetivos a alcanzar en materia de servicios así como las inversiones previstas.

Estos operadores podrán efectuar servicios cuyos recorridos abarquen más de una concesión.

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN fijará las condiciones técnicas y empresariales, de experiencia y solvencia, que deberán satisfacer quienes quieran actuar como operadores ferroviarios de pasajeros, además de los alcances de su actividad y demás normas a las que



deberán ajustarse, estableciendo además procedimientos competitivos para acceder a la habilitación del servicio.

El operador deberá asimismo cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del CONCESIONARIO respetando las pautas del Anexo 8.5. del CONTRATO DE CONCESION y de los bienes del ESTADO NACIONAL a cargo del operador, incluyendo también el material rodante y los talleres mínimos con los que deberá contar para una eficiente prestación del servicio.

La actividad de estos operadores ferroviarios podrá iniciarse luego de la notificación referida a la habilitación conferida por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN o el organismo en el cual la misma delegue tal atribución.

Estos operadores de servicios interurbanos de pasajeros pagarán un peaje de acuerdo con el PUNTO DECIMOPRIMERO, punto tercero (11.3).

La actividad de estos operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará supervisada y controlada por el ORGANO DE CONTROL de la CONCESION.

El CONCESIONARIO informará a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN los casos de incumplimiento de las obligaciones de los operadores ferroviarios de pasajeros, como asimismo las anomalías que se produjeran en la prestación de los servicios.

#### **PUNTO DECIMOPRIMERO: PEAJES**

Se define como PEAJE al pago que realizarán los CONCESIONARIOS o terceros operadores del servicio de transporte de cargas o de pasajeros por el uso de la infraestructura de vías, el señalamiento, las comunicaciones y el control de la circulación de trenes de otro CONCESIONARIO.

Los valores y condiciones de pago se establecerán de la siguiente forma:

1. Transporte de cargas entre CONCESIONARIOS utilizando las redes concesionadas: los valores serán acordados y percibidos como ingreso de los CONCESIONARIOS.
2. Transporte de cargas por terceros operadores en las redes de los CONCESIONARIOS de carga. Los valores serán definidos por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN a propuesta de los CONCESIONARIOS y percibidos como ingreso de los CONCESIONARIOS.
3. Transporte de pasajeros por terceros operadores o CONCESIONARIOS que utilicen una red distinta a su concesión. Los valores de peaje serán definidos por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y se incorporarán al **FFFSFI** conforme a la normativa y modalidad que establezca la AUTORIDAD DE APLICACIÓN.

#### **PUNTO DECIMOSEGUNDO: LIMITES DE LA CONCESIÓN**

Los límites de la Concesión fueron establecidos originariamente en el CONTRATO DE CONCESION. Dado que el actual área concesionada se encuentra conformada por el área operativa a la toma de posesión de la CONCESION más los inmuebles incorporados y/o excluidos a través de los mecanismos previstos en el Pliego Licitatorio, el CONTRATO DE CONCESION y demás normativa aplicable, se acuerda que dentro del plazo de ciento ochenta (180) días de la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, el CONCESIONARIO deberá presentar al ORGANISMO NACIONAL DE ADMINISTRACION DE BIENES (ONABE) la información detallada en el **ANEXO 10** del presente, a los efectos de



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

confeccionar los planos apropiados y el correspondiente inventario de los bienes inmuebles de los cuadros de estación, cuya nómina se adjunta como **ANEXO 11** a este ENTENDIMIENTO. La nueva delimitación que se acuerde, conforme a la normativa vigente, concluirá con los trámites de afectación y desafectación que se encuentran pendientes en este momento, en particular con aquellos derivados de la aplicación de los Decretos N° 1090/97 y N° 837/98 de desafectación de Playas de carga, salvo que la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el CONCESIONARIO convengan la conservación de dichas instalaciones dentro de los límites de la Concesión, por existir uso operativo de algún predio incluido en dicha normativa actual, que podría alcanzar un Plan Integral de Rehabilitación de Servicios Ferroviarios (citado en el PUNTO DECIMO del presente) o previsible conforme lo normado por el CONTRATO DE CONCESION.

#### **PUNTO DECIMOTERCERO: COLATERALES**

El CONCESIONARIO está autorizado para suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles que forman parte de la concesión, incluyendo el espacio aéreo y el subsuelo, siempre que ello no comprometa la seguridad del sistema ferroviario y que dichas actividades no desvirtúen o vayan en desmedro del objeto principal de la concesión ni del modo ferroviario en general, ni vulneren las normas jurídicas vigentes

Al respecto se conviene que el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los ingresos netos de IVA, e impuestos presentes o futuros sobre las ventas, provenientes de las nuevas explotaciones colaterales que no estuvieron contempladas en el pliego y en el contrato de la Concesión que realice el CONCESIONARIO, deberán depositarse en el Fondo **FFFSFI** dentro de los quince (15) días posteriores al mes de su cobro.

A tal efecto el CONCESIONARIO presentará en el término de treinta (30) días de la entrada en vigencia del acta acuerdo y con carácter de declaración jurada la nómina de todas las explotaciones vigentes a esa fecha.

#### **PUNTO DECIMOCUARTO: CRUCES Y CONVENIOS PRECARIOS**

Los contratos que el CONCESIONARIO suscriba por cruces de cables o conductos aéreos o subterráneos de servicios (eléctrico, comunicaciones, líquidos y gases), de obras hidráulicas (para la evacuación de aguas pluviales o desagües industriales, pasos de cursos naturales o artificiales de agua), cruces ferroviarios y/o peatonales (a nivel o distinto nivel) deberán ser previamente sometidos a la aprobación técnica de la AUTORIDAD de APLICACIÓN, que deberá expedirse en el plazo de quince (15) días.

El CONCESIONARIO queda facultado para realizar convenios precarios con los municipios, comunas u otros terceros ubicados a lo largo de la red, a fin de posibilitar el uso temporal de predios ferroviarios. En dichos convenios debe establecerse, en forma indubitable, el derecho del CONCESIONARIO a reasumir la tenencia del bien de que se trate, a primer requerimiento.

Las cesiones a título precario caducarán y la devolución de los inmuebles ocupados se producirá al finalizar la concesión, cualquiera sea la causa, siendo responsabilidad del CONCESIONARIO la devolución de los bienes libres de ocupantes, obras y materiales.

#### **PUNTO DECIMOQUINTO: SEGUROS**

El CONCESIONARIO deberá asegurar a su personal contra accidentes de trabajo. A tal fin deberá acreditar ante el ORGANO DE CONTROL en forma anual su inscripción en una Aseguradora de Riesgos del Trabajo (A.R.T.) autorizada por la SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO, de conformidad con la Ley N° 24.557 y su Decreto Reglamentario.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

#### **PUNTO DECIMOSEXTO: CONTABILIDAD REGULATORIA**

El sistema contable que utilice el CONCESIONARIO deberá permitir la individualización de centros de costos y gastos por concepto. En particular se llevarán cuentas contables con la suficiente apertura para reflejar los costos incurridos en Gastos de Administración, Comercialización, Explotación y Otros.

A requerimiento del ORGANO DE CONTROL, se deberá explicitar el criterio técnico de apropiación de costos.

#### **PUNTO DECIMOSEPTIMO: SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD**

A efectos de la paulatina instrumentación de un Sistema de Gestión de Calidad (SGC) basado en la norma ISO 9001/2000, el CONCESIONARIO deberá presentar al ORGANO DE CONTROL un Plan de Calidad que constituirá el programa del SGC. Dicho Plan de Calidad deberá completarse dentro de los doce (12) meses de la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual y contemplará la futura acción por etapas anuales, las que se llevarán a cabo en los siguientes tres (3) años posteriores a la aprobación del Plan por parte del ORGANO DE CONTROL.

El Sistema de Gestión de Calidad deberá ser acreditado ante un Organismo de Certificación reconocido.

El costo de la implementación del Sistema de Gestión de Calidad como las Auditorías de certificación y de mantenimiento estarán a cargo del CONCESIONARIO.

Las fechas de la realización de las Auditorías externas deberán informarse al ORGANO DE CONTROL, que podrá asistir a las mismas.

Las desviaciones o incumplimientos relacionados con el Plan de Calidad deberán ser clasificados según su gravedad, estando facultado el ORGANO DE CONTROL para requerir las rectificaciones pertinentes bajo apercibimiento de aplicar las sanciones que correspondan.

#### **PUNTO DECIMOCTAVO: RECLAMOS MUTUOS**

Se establece un procedimiento para la resolución de los reclamos que se encuentren pendientes sobre la CONCESION, efectuados por el CONCEDENTE o por el CONCESIONARIO, el cual se incorpora al presente como **ANEXO 12** en donde se detallan los Reclamos Mutuos por conceptos pendientes de resolución a la fecha de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.

Cumplido dicho procedimiento, y en el caso que quedara un saldo a favor del CONCEDENTE, será aplicado a inversiones en la red, de acuerdo a lo establecido en el PUNTO QUINTO de este ENTENDIMIENTO, a partir del siguiente ejercicio económico y prorrateado en los años que restan de Concesión, con un monto mínimo equivalente al uno por ciento (1%) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, del balance certificado.



## **PUNTO DECIMONOVENO: RENUNCIA DE ACCIONES DEL CONCESIONARIO Y ACCIONISTAS**

Como condición previa para la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL, EL CONCESIONARIO renunciará expresamente a efectuar cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda, fundado en la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561 sobre EL CONTRATO, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, comprometiéndose a obtener similar renuncia por parte de sus accionistas, como también a evitar y desactivar cualquier presentación, reclamo o demanda que pudieran formular cualquiera de sus accionistas.

19.1. A tales efectos, EL CONCESIONARIO deberá presentar los instrumentos debidamente certificados y legalizados en su autenticidad y validez, en los que conste su expresa renuncia, en los términos establecidos en el párrafo anterior, como también obtener similares instrumentos de renuncia de parte de todos sus accionistas.

19.2. El incumplimiento del CONCESIONARIO o de sus accionistas respecto a la presentación de los instrumentos de renuncia, obstará a la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, hasta que ello se subsane.

19.3. Si EL CONCESIONARIO hubiera efectuado la referida renuncia y encontrara por parte de determinado/s accionista/s reparos para presentar sus respectivas renunciaciones, dicha renuncia podrá ser subsanada por EL CONCESIONARIO en vistas a posibilitar la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, mediando a) Constancias presentadas por EL CONCESIONARIO respecto de haber efectuado las gestiones orientadas a obtener las renunciaciones de tales accionistas en los términos planteados y; b) Compromiso del CONCESIONARIO de mantener indemne al CONCEDENTE y a los usuarios del servicio, de todo reclamo o demanda que pudiera presentar el accionista, como también de cualquier compensación que pudiera disponerse a favor del accionista, en los términos referidos en el párrafo anterior.

19.4. En el supuesto que aún mediando las referidas renunciaciones, se efectúe alguna presentación, reclamo o demanda por parte del CONCESIONARIO o de sus accionistas fundado en la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561 sobre EL CONTRATO, fuera en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, EL CONCEDENTE estará facultado para exigir la inmediata retractación y retiro del reclamo formulado.

19.5. En caso que ello no ocurriera, el CONCEDENTE estará habilitado para rescindir EL CONTRATO sin que ello genere ningún derecho de reclamo o reparación por parte del CONCESIONARIO o de sus accionistas.

19.6. En el hipotético caso que un accionista del CONCESIONARIO obtuviera alguna medida que consistiera en una reparación o compensación o indemnización económica por la causa antes referida, tal medida deberá ser afrontada a entero costo por EL CONCESIONARIO, aún cuando EL CONCEDENTE rescindiera EL CONTRATO y sin que ello diera derecho al CONCESIONARIO para efectuar reclamo alguno de compensación al CONCEDENTE. Los costos que deba asumir EL CONCESIONARIO en tal supuesto, en ningún caso podrán trasladarse en modo alguno a los usuarios del servicio.

## **PUNTO VIGESIMO: ESTADO DE BIENES CONCESIONADOS Y PLAN DE MANTENIMIENTO Y PRESERVACIÓN**

Dentro de los ciento ochenta (180) días corridos de la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, el CONCESIONARIO presentará un detalle del inventario de la totalidad de los bienes recibidos al inicio de la concesión. El mismo deberá indicar el estado de



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

conservación/mantenimiento de los bienes recibidos y el plan de reparaciones/ mantenimiento a desarrollar por el CONCESIONARIO hasta el fin del período de la Concesión a efectos de cumplimentar lo establecido en el Contrato de Concesión.

La documentación deberá presentarse de acuerdo a las pautas que defina el ONABE.

**PUNTO VIGESIMOPRIMERO: PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR CIRCUNSTANCIAS SOBREVINIENTES**

Existiendo razones que así lo justifiquen, dentro de los ciento ochenta (180) días previos al vencimiento del período trienal a iniciarse con la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el CONCESIONARIO podrán establecer un procedimiento para analizar en forma conjunta, las circunstancias sobrevinientes que pudieran afectar el desenvolvimiento del CONTRATO DE CONCESION y evaluar las posibles medidas que se estimen conveniente adoptar bajo tal supuesto.

**PUNTO VIGESIMOSEGUNDO: VIGENCIA**

Las modificaciones introducidas por el ACTA ACUERDO al Contrato de Concesión se entenderá que han comenzado a regir a partir del 01 de enero de 2004.



## **ANEXO 12**

### **DECIMOCTAVO: RECLAMOS MUTUOS**

#### **PUNTO 18: RESOLUCION DE RECLAMOS PENDIENTES**

##### **18.1. PROCEDIMIENTO**

Se establece un procedimiento dirigido a alcanzar un acuerdo entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, que posibilite dirimir y resolver los reclamos que se hallan pendientes al momento del ACUERDO DE NEGOCIACION y que fueran formulados o efectuados con anterioridad por el CONCEDENTE como por el CONCESIONARIO, con respecto al desenvolvimiento del CONTRATO DE CONCESION.

##### **18.2. CUESTIONES INVOLUCRADAS**

Se considerará reclamo pendiente a los requerimientos, recursos o demandas planteadas o efectuadas con anterioridad al presente, en sede administrativa o judicial, por el CONCEDENTE o por el CONCESIONARIO, sobre determinados temas, aspectos o actos en que se produjeran divergencias o cuestionamientos vinculados al desarrollo del CONTRATO DE CONCESION, y que correspondan al período transcurrido desde la puesta en funciones del CONCESIONARIO y hasta el momento del ACUERDO DE NEGOCIACION.

##### **18.3. DESARROLLO DEL PROCESO**

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el CONCESIONARIO, dentro del plazo de ciento ochenta (180) días posteriores a la entrada en vigencia del ACUERDO DE NEGOCIACION CONTRACTUAL, realizarán los esfuerzos y acciones dirigidos a alcanzar un acuerdo sobre los términos que permitan resolver en forma adecuada los reclamos recíprocos pendientes sobre el desarrollo del CONTRATO. Dicho plazo podrá ser prorrogado por idéntico lapso, mediante resolución de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN.

A tal efecto, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN establecerá los mecanismos y procedimientos correspondientes para llevar a cabo el proceso de resolución de los conflictos subsistentes.

##### **18.4. RECLAMOS PENDIENTES A RESOLVER**

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN por una parte, y el CONCESIONARIO por otra, procederán respectivamente a identificar y determinar los reclamos que resultaran materia de análisis y resolución dentro del procedimiento previsto, tanto en materia de obras e inversiones del contrato, como en otros temas o asuntos que se hallaren pendientes a la fecha del ENTENDIMIENTO.

Por parte de la Autoridad de Aplicación los reclamos son los siguientes :

1. Inversiones comprometidas
2. Canon y Alquileres adeudados
3. Sanciones y Multas
4. Mantenimiento de Infraestructura, Material Rodante y Otros; que hayan sido notificados y se encuentren pendientes de resolución a la fecha.
5. Seguros y Garantías
6. Desafectación de Espacios y Bienes
7. Colaterales percibidos

Por parte del Concesionario los reclamos son los siguientes:

1. Identificar las causas de los problemas hídricos y proceder en consecuencia.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

2. Homologación Convenio s/Decreto 686/95 período 1999-2001.
3. Deudas en concepto de Canon/Alquiler para el período comprendido entre enero 2002 y la entrada en vigencia del ACUERDO.
4. Deuda de la Unidad Ejecutora por circulación de trenes de pasajeros.
5. Incorporación a la concesión de un predio ferroviario en Estación Luján.
6. Integridad de la playa de Bahía Blanca.
7. Mejora del acceso ferroviario a Rosario
8. Definición del nuevo Límite Superior Tarifario.

#### 18.5. RECLAMOS SOBRE OBRAS E INVERSIONES DEL CONTRATO

A efectos de resolver los reclamos pendientes sobre obras e inversiones previstas en el CONTRATO, se establece lo siguiente:

18.5.1. Se considerarán inversiones efectuadas por el CONCESIONARIO:

- a) Obras e inversiones realizadas por el CONCESIONARIO o por terceros a su costo y cargo, dentro de la traza comprensiva de la CONCESION.
- b) Obras e inversiones realizadas por el CONCESIONARIO o por terceros a su costo y cargo, fuera de la traza comprensiva de la CONCESION y que en razón de tener marcada incidencia sobre la prestación del servicio sean incorporadas al Patrimonio del ESTADO NACIONAL.

Se considera como inversión los niveles establecidos en el Pliego de Bases y Condiciones Volumen 10 (INFRAESTRUCTURA TOMO II) Punto 6.3; para toda la red concesionada.

- c) Las reparaciones de locomotoras y las modificaciones que mejoren su nivel tecnológico y comprendan el reemplazo de órganos de partes principales.
- d) Las tareas en reparaciones generales de vagones, así como para mejorar su aptitud operativa mejorando su nivel tecnológico (por ejemplo: cambio de bogies, adición de freno, aumento de la capacidad de acople transformación o modernización, con adecuación a diferentes tipos de productos etc.).

18.5.2 No se considerará inversión del CONCESIONARIO:

- a) Las obras e inversiones realizadas fuera de la traza comprensiva de la CONCESION, con la salvedad de lo ya expresado en el punto 18.5.1. b).
- b) Las obras e inversiones que no guarden relación directa con la explotación integral de la Concesión.

#### 18.6 OTROS RECLAMOS PENDIENTES

Asimismo, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el CONCESIONARIO conforme a lo previsto en el punto 18.3. realizarán esfuerzos y acciones dirigidos a alcanzar un acuerdo que posibilite resolver en forma adecuada otros reclamos pendientes cuya materia no consistiera en obras e inversiones del CONTRATO.

#### 18.7. ELEMENTOS Y FACTORES DE PONDERACIÓN

Para resolver todos los reclamos pendientes, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el CONCESIONARIO considerarán, además de lo ya expresado en el punto 18.5., entre otros los siguientes elementos y factores:

- a) Compromisos de obras e inversiones pautados en el CONTRATO de CONCESION y sus modificaciones, si las hubiera.
- b) Informes de cumplimiento contractual realizados por el ORGANO DE CONTROL de la CONCESION, así como los antecedentes y evaluaciones realizadas.
- c) Factores no previstos que obrando como fuerza mayor imposibilitaron o restringieron la posibilidad de realizar las inversiones pautadas.
- d) Parámetros considerados en este Entendimiento para las obras e inversiones anteriores y futuras de los CONCESIONARIOS.





*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- e) Otros elementos y factores que la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el CONCESIONARIO estimen pertinentes.

#### 18.8. RESOLUCION DE LOS RECLAMOS PENDIENTES

18.8.1. El trámite de acuerdo sobre la resolución de los reclamos pendientes al que arribaran la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el CONCESIONARIO, deberá observar las normas y procedimientos de aplicación y se celebrará “ad-referendum” de la decisión del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

18.8.2. En el supuesto de no llegar a un acuerdo dentro del período fijado (punto 18.3.), regirán las normas y procedimientos establecidos en el Artículo 14° del Contrato de Concesión.

18.8.3. En el caso que la resolución de los reclamos pendientes, arrojaré diferencias o montos computables a favor del CONCEDENTE, la suma resultante deberá ser aplicada por el CONCESIONARIO a inversiones del CONTRATO, de acuerdo a lo convenido en el punto quinto (5) INVERSIONES de este ENTENDIMIENTO.

18.8.4. Se acuerda que durante el desarrollo del proceso establecido en el punto 18.3, tanto la AUTORIDAD DE APLICACION como el CONCESIONARIO se abstendrán de impulsar medidas ejecutorias vinculadas a las materias y asuntos comprendidos en los Reclamos Mutuos.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

## **ANEXO 9**

### DESCRIPCION DE TAREAS DE MANTENIMIENTO:

#### RED PRIMARIA DE CARGAS CON PASAJEROS INTERURBANOS (RP-PI)

- Cambio alternado de durmientes
- Reclavado alternado de durmientes que no se cambian
- Lubricación de Juntas
- Ajuste de luces en juntas, donde sea necesario
- Sacar golpes, con aportes de balasto de piedra de ser necesario
- Desmalezados y visuales en pasos a nivel
- Mantenimiento de aparatos de vía
- Mantenimiento de obras de arte
- Mantenimiento de señales, carteles y cruces de San Andrés
- Mantenimiento del perfil del balasto de vía
- Patrullaje programado de vía

#### RED SECUNDARIA DE CARGAS (R.S)

- Cambio alternado de durmientes
- Desmalezado y visuales en pasos a nivel
- Mantenimiento de aparatos de vía
- Mantenimiento de obras de arte
- Mantenimiento de señales, carteles y cruces de San Andrés
- Reclavar durmientes, ajustando trocha
- Corte de pasto y riego con herbicida
- Mantener desagües transversales
- Eliminar golpes en juntas
- Eliminar cuevas de peludos u otros

#### RED SIN OPERACIÓN O A LA DEMANDA (S.O)

- Corte de pasto y riego con herbicida
- Vigilancia de aparatos de vía, obras de arte, señales y cartelería ferroviaria



## ANEXO : SOBRE INVERSIONES

### A ) INFRAESTRUCTURA - MATERIALES Y TAREAS MINIMAS POR KILOMETRO

Se consideran obras de inversión cuando se cumpla la presencia de todas las tareas y los materiales se reemplacen como mínimo en los valores indicados.

|                                                                           | unidad | Cantidad       |
|---------------------------------------------------------------------------|--------|----------------|
| <b>TAREAS MINIMAS</b>                                                     |        |                |
| Limpieza y destape de vía hasta nivel superior de durmiente a ambos lados | km.    | 100%           |
| de cada riel para verificar estado de durmientes y fijaciones             |        |                |
| Limpieza y destape de vía hasta nivel inferior durmiente                  | km.    | 25%            |
| Reemplazo de durmientes                                                   |        | según cantidad |
| Entallado y agujereado de durmiente                                       |        | según cantidad |
| Reemplazo de tirafondos                                                   |        | según cantidad |
| Reemplazo de eclisas *                                                    |        | según cantidad |
| Tratamiento de juntas y suplementado                                      | n      | 100%           |
| Ejecución soldaduras aluminotermicas *                                    | n      | según cantidad |
| Escuadrar apisonar y desplazar durmientes                                 | n      | 100%           |
| Corrimiento de rieles y ajuste de luces                                   | km.    | 100%           |
| Ajuste de fijaciones                                                      | n      | 100%           |
| Rectificación de trocha                                                   | km.    | 100%           |
| Nivelación y alineación                                                   | km.    | 100%           |
| Desagües en vías sobre tierra                                             | n      | 100%           |
| Tratamiento Mecanizado ( se considera en reemplazo de manual )            | km.    | 100%           |
|                                                                           |        |                |
| <b>Materiales</b>                                                         |        |                |
|                                                                           |        |                |
| durmientes( mínimo cambio )                                               | n      | 25%            |
| tirafondos                                                                | n      | 2500           |
| piedra partida para balasto                                               | tn     | 400            |
| soldadura aluminotecnica ( ambos rieles ) *                               | n      | 40             |
| eclisas tipo barra 4 agujeros ( ambos rieles ) *                          | par    | 40             |
|                                                                           |        |                |

\* Se entiende que se realizará una o otra tarea con aporte del material correspondiente

La sección mínima de obra será de 4 km. ,pudiendose computar como inversión esa sección siempre que como mínimo en el 50 % de la



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

sección se  
realicen el 100 % de las tareas y usos de materiales mínimos indicados,  
con  
la salvedad que se traten de tramos completos de 1 kilómetro.  
Cuando se trate de tareas mecanizadas se considera que la sección mínima de  
tratamiento será de 25 km.con las características indicadas de materiales.

**B) Material Rodante**

Las reparaciones en locomotoras que comprendan el reemplazo  
de órganos de partes principales así como las modificaciones que  
mejoren su  
nivel tecnológico .

Las reparaciones generales de los vagones, así como para mejorar su  
aptitud operativa mejorando su nivel tecnológico.

**C) Otras obras**

El tatamiento del 100 % de juntas por Km con eliminación de defectos del  
riel  
con aporte de soldaduras.

Renovación de cambios , barreras , señales, torres de comunicacion, etc  
siempre que se trate de un elemento nuevo o de un avance tecnológico.

Otras inversiones:

Obras de arte, equipamiento, maquinarias, edificios y otras.

| PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL RODANTE |                                                                                        |      |      |      |      |      |       |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-------|
| 2004-2008 (en millones de pesos)                          |                                                                                        |      |      |      |      |      |       |
|                                                           | CONCEPTO /AÑO                                                                          | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | TOTAL |
| ORIGEN DE LOS RECURSOS                                    | APORTES DEL CONCESIONARIO SOBRE PORCENTAJE DE FACTURACION                              | 6,7  | 6,9  | 7,2  | 7,4  | 7,6  | 35,8  |
|                                                           | APORTE DEL CONCESIONARIO POR CANON (DESCONTADO ANSES)                                  | 1,5  | 1,5  | 1,6  | 1,6  | 1,7  | 7,9   |
|                                                           | SUBTOTAL CONCESIONARIO                                                                 | 8,2  | 8,4  | 8,8  | 9,0  | 9,3  | 43,7  |
|                                                           | APORTE DEL ESTADO PARA SISTEMA INTERURBANO PASAJEROS Y RECUPERACION FENOMENOS HIDRICOS | 20,5 | 46,1 | 32,3 | 37,8 | 30,6 | 167,3 |
|                                                           | INVERSION TOTAL                                                                        | 28,7 | 54,5 | 41,1 | 46,8 | 39,9 | 211,0 |

Los montos aportados por el Concesionario se actualizarán anualmente en función de los ingresos totales anuales y los del Concedente en función de la disponibilidad presupuestaria anual.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

## **ADDENDA A LA CARTA DE ENTENDIMIENTO SUSCRITA ENTRE LA SECRETARIA EJECUTIVA DE LA UNIREN Y LA EMPRESA FERROEXPRESO PAMPEANO S.A.**

En Buenos Aires, a los 10 días del mes de Mayo del año 2005, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de servicios públicos dispuesto por las Leyes Nros 25.561, 25.790, 25.820, y 25.972 y su norma complementaria el Decreto N° 311/03, se encuentran reunidos la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, según mandato recibido del PODER EJECUTIVO NACIONAL, representada por su Secretario Ejecutivo Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF y la Empresa FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. (FEPSA), representada por el Ing Carlos C. BAYLAC y por el Dr. Ignacio M. CASARES, ambos en su carácter de apoderados Generales de FEPSA.

### **PRIMERA PARTE**

#### **ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES SOBRE EL ENTENDIMIENTO**

La presente ADDENDA se sustenta en los siguientes antecedentes y consideraciones:

1. Que las partes, el 19 de julio de 2004, han firmado una CARTA DE ENTENDIMIENTO (en adelante CARTA DE ENTENDIMIENTO) en el proceso de renegociación del contrato, donde se manifiesta el entendimiento alcanzado respecto a la renegociación del contrato de concesión de FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANONIMA cuyo objeto es la explotación de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondiente a la red del corredor "Rosario-Bahía Blanca".
2. La misma CARTA DE ENTENDIMIENTO en su CLÁUSULA DECIMOCTAVA Y ANEXO 12 plantea un procedimiento para la resolución de los Reclamos Mutuos pendientes al momento de la firma de la Carta de Entendimiento.
3. Que en los mismos puntos se estableció un plazo de ciento ochenta (180) días de negociaciones posteriores a la entrada en vigencia del ACUERDO DE NEGOCIACION CONTRACTUAL a fines de su resolución.
4. Que ante las sugerencias presentadas por la ciudadanía en la Audiencia Pública de fecha 1 de septiembre de 2004 en la Ciudad de Olavarría donde se trató el entendimiento alcanzado entre la UNIREN y la Empresa FERROSUR ROCA S.A. – entendimiento de similares características a las presentes- que propiciaban la resolución de los Reclamos Mutuos antes de su elevación a los Ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, las partes consideran conveniente resolver este tema pendiente antes de la firma del Acta Acuerdo.
5. Tomando en cuenta esta consideración se han mantenido reuniones de la UNIREN con el CONCESIONARIO y la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, y la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE FERROVIARIO, a los fines de precisar el monto de los Reclamos Mutuos.
6. Los montos de inversiones que se reflejan en el ANEXO A de la presente, fueron elaborados conforme documentación remitida por la CNRT como surge del expediente



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

ACTU-S01:0057635/2004 de fecha 7 de Enero de 2005 según folios 5,6,7,8,9 y 10,. El saldo de la deuda de Canon es informado por la CNRT en folio 100 .

7. Que FEPSA mediante su Nota N° 05-015 que corre como Nota EUR N° 217/05 de fecha 31 de Marzo de 2005, ha aportado información complementaria así como la solicitud de la revisión de ciertos criterios tendientes a lograr una posición consensuada.

## PARTE SEGUNDA

### BASES Y CONDICIONES PROPUESTAS PARA EL ENTENDIMIENTO

#### **1. CLAUSULA PRIMERA: Resolución de Reclamos Mutuos**

1.1.-. De la aplicación del procedimiento establecido en el ANEXO 12 de la CARTA DE ENTENDIMIENTO surge un saldo al 10/06/2004 a favor del CONCEDENTE de sesenta y tres millones ochocientos treinta mil pesos (\$ 63.830.000) según Anexo A de la presente. Dicho saldo a favor del CONCEDENTE será aplicado a inversiones de acuerdo a lo establecido en el PUNTO QUINTO de la CARTA DE ENTENDIMIENTO mencionada.

1.2. Dichas inversiones deberán realizarse a partir del año 2005 y prorrateado en diecisiete años. El monto mínimo anual de inversiones será del cinco por ciento veintitrés centésimos (5,23%) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, del balance certificado. No pudiendo ser esta inversión mínima anual inferior a \$ 3.755.000 (tres millones setecientos cincuenta y cinco mil pesos)

En caso de superarse el mínimo anual mencionado, la diferencia porcentual será computada a cuenta de los compromisos asumidos para los años restantes de la concesión, comenzando por el último año y en forma regresiva.

1.3. Los montos expresados son en millones de pesos y están basados en información recibida de la CNRT y del Concesionario.

De determinarse la existencia de alguna diferencia a la fecha del acuerdo, los montos determinados en el Anexo A podrán ser corregidos de común acuerdo entre las partes, así como también el porcentaje sobre la base del último balance publicado a la fecha de la firma del Acuerdo de Renegociación.

#### **2. CLAUSULA SEGUNDA: Modalidad de pago.**

Con respecto a la modalidad de pago de los servicios interempresas establecida en el apartado 31.11.2 del Pliego de Bases y Condiciones de la Concesión, se establece que se reemplaza el texto del mismo por el siguiente:

*“Una vez transcurrido ese día sin haberse efectuado el pago, se deberá abonar junto con el importe de las facturas, un interés punitivo mensual equivalente a 1,5 veces la tasa de interés efectiva para descuentos de documentos a treinta (30) días de plazo del Banco de la Nación Argentina vigente día a día, durante el período comprendido entre la fecha de la factura y la fecha de su efectivo pago. FA, los Terceros Concesionarios y el Concesionario podrán acordar otro sistema tal como se prevé en el apartado 31.10.”*

Esta prescripción tendrá vigencia para temas futuros no incluidos en el ANEXO 12 de la CARTA DE ENTENDIMIENTO.

#### **3. CLAUSULA TERCERA: Desistimiento de reclamos y acciones.**

3.1. El CONCESIONARIO desiste integra y expresamente de todos los derechos que pudieran eventualmente invocarse frente al Estado Nacional, como también de todas las acciones



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

entabladas o en curso, fundados o vinculados en los hechos o medidas que se exponen a continuación, dado que el Estado Nacional se ha comprometido a realizar el Plan de Obras previstas en “Anexo 5 Obras de recuperación de Infraestructura afectada por inundaciones – (con fondos del CONCEDENTE)-“ de la CARTA DE ENTENDIMIENTO:

**3.1.1.** Reclamo al Estado Nacional por peajes de trenes de pasajeros de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEFPF), (Exp.025-001155/2001) Monto de Pesos Once millones cien mil.

**3.1.2.** Reclamo al Estado Nacional por inundación en zona de Lagunas Encadenadas (Exp. 025-000339/2001; 178-000023/2002; 555-000482/2000; 025-000341/2001; 555-000094/2001, entre otros) Monto de Pesos Veinticuatro millones.

**3.1.3.** Reclamo al Estado Nacional por inundación en zona Río Quinto (Exp. 025-000339/2001; 178-000023/2002; 555-000482/2000; 025-000341/2001; 555-000094/2001, entre otros) Monto de Pesos Dieciséis millones.

**4. CLAUSULA CUARTA. Temas a canalizar a través de la autoridad de aplicación.**

Se detallan a continuación los temas que serán canalizados a través de la AUTORIDAD DE APLICACION, toda vez que resultan ajenos a la emergencia económica suscitada a partir del año 2001, a saber:

4.1. Incorporación a la Concesión de Playa Ferroviaria en el área de Buenos Aires.

4.2. Ampliación del plazo Contractual por afectación de fenómenos hídricos.

4.3. Mejoras en la accesibilidad y Playas de Rosario.

4.4. Garantizar alternativas Retiro – Temperley.

4.5. Temas referidos a la categorización de la red y seguridad.

4.6. Límite Superior Tarifario.

El Concesionario presentará ante la Autoridad de Aplicación una propuesta de modificación del Límite Superior Tarifario, indicando el procedimiento de redeterminación a aplicarse.

**5. CLAUSULA QUINTA.**

Los saldos y los desestimientos referidos en esta ADDENDA solo tendrán validez si se alcanza la firma del ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL definitivo, en los términos de lo dispuesto en la ley N° 25.561, 25.790, 25.820 y 25.972 y normas complementarias.

**6. CLAUSULA SEXTA.**

La presente ADDENDA forma parte integrante como un todo de la CARTA DE ENTENDIMIENTO, y el ANEXO 12 de la referida CARTA DE ENTENDIMIENTO se complementa en este acto con el ANEXO A que obra a continuación.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

|                                                                                                               |                               |                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| CONCESIONARIO: <b>FEPSA</b>                                                                                   |                               | Renegociación al:<br>10/06/2004 |
| <b>ANEXO A</b>                                                                                                |                               |                                 |
| <b>RESOLUCIÓN DE RECLAMOS MUTUOS</b>                                                                          |                               |                                 |
| <b>INVERSIONES</b>                                                                                            | <b>Monto (millones de \$)</b> |                                 |
| <b>I-INVERSIONES COMPROMETIDAS SEGÚN CONTRATO</b>                                                             |                               |                                 |
| Infraestructura                                                                                               | 58,02                         | 5                               |
| Silos + carga y descarga rápida de trenes                                                                     | 12,67                         | 5                               |
| Equipos y herramientas                                                                                        | 23,15                         | 7                               |
| Material rodante concesionado                                                                                 | 16,57                         | 6                               |
| Material rodante a incorporar                                                                                 | 75,95                         | 6                               |
| Comunicaciones y señalamiento                                                                                 | 8,65                          | 6                               |
| Rehabilitación de ramales clausurados                                                                         | 1,93                          | 6                               |
| <b>I- TOTAL INVERSIONES COMPROMETIDAS S/ CONTRATO</b>                                                         | <b>196,94</b>                 | <b>7</b>                        |
| <b>II- INVERSIONES REALIZADAS</b>                                                                             |                               |                                 |
| Infraestructura según programa                                                                                | 2,81                          | 5                               |
| Infraestructura fuera de programa y no comprometido en la oferta                                              | 29,98                         | 5                               |
| Equipos y herramientas                                                                                        | 5,47                          | 7                               |
| Material rodante concesionado                                                                                 | 8,13                          | 6                               |
| Material rodante rehabilitado                                                                                 | 2,67                          | 6                               |
| Señalamiento y comunicaciones                                                                                 | 1,95                          | 6                               |
| <b>II- Total Inversiones realizadas</b>                                                                       | <b>51,01</b>                  | <b>7</b>                        |
| <b>III-TOTAL INVERSIONES NO REALIZADAS (I-II)</b>                                                             | <b>145,93</b>                 |                                 |
| <b>IV- OTROS CARGOS DEL CONCEDENTE AL CONCESIONARIO</b>                                                       |                               |                                 |
| Canon y alquiler adeudado (con aplicación del Dto.N° 686/95)                                                  | 14,89                         | 100                             |
| Multas y Sanciones                                                                                            | 5,85                          | 106                             |
| Reclamo ONABE por alquiler de locomotoras                                                                     | 0,90                          | ONABE                           |
| <b>IV- TOTAL OTROS CARGOS DEL CONCEDENTE AL CONCESIONARIO</b>                                                 | <b>21,64</b>                  |                                 |
| <b>V-TOTAL ACREENCIAS DEL CONCEDENTE</b>                                                                      | <b>167,57</b>                 |                                 |
| <b>VI- PROPUESTA DE RECONOCIMIENTO DE OTRAS DEDUCCIONES Y DE INVERSIONES REALIZADAS FUERA DE OFERTA</b>       |                               |                                 |
| Infraestructura afectada por fenómenos hídricos                                                               | 23,93                         | 8 y 9                           |
| Material Rodante tractivo no incorporado                                                                      | 47,30                         | 6                               |
| Material Rodante remolcado no incorporado                                                                     | 28,65                         | 6                               |
| Equipos y herramientas no incorporado                                                                         | 3,86                          | D.D.J.J.                        |
| <b>VI- TOTAL PROPUESTA DE RECONOCIMIENTO DE OTRAS DEDUCCIONES Y DE INVERSIONES REALIZADAS FUERA DE OFERTA</b> | <b>103,74</b>                 |                                 |
| <b>VII- DIFERENCIA A FAVOR DEL CONCEDENTE (V-VI)</b>                                                          | <b>63,83</b>                  |                                 |