

Estudio especial

A la Cámara de Diputados del
Honorable Congreso de la Nación:

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley 24.156 y en virtud de lo solicitado por Resolución de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación N° 3620-D-98-1457 de fecha 9 de diciembre de 1998, la AUDITORIA GENERAL DE LA NACION procedió a efectuar un examen, con el Objeto que se detalla en el apartado I.

I-OBJETO.

Examen especial de los resultados económicos obtenidos de la aplicación del Contrato de Concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros celebrado con Trenes de Buenos Aires S.A. (ex líneas Mitre y Sarmiento), del grado de cumplimiento del mismo y de los contenidos propuestos en la renegociación para su modificación, según la siguiente sistematización:

1-Resultados económicos obtenidos:

Análisis de los Balances Generales de T.B.A. S.A. correspondientes a los ejercicios económicos finalizados al 31-12-95, 31-12-96, 31-12-97, 31-12-98 y 31-12-99.

2-Grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales y contenidos propuestos en la renegociación:

2.1-Aspectos jurídicos:

2.1.1-Demanda Insatisfecha

2.1.2-Objeto de la Concesión: ampliación

2.1.3-Plazo:ampliación

2.1.4-Silencio positivo

- 2.1.5-Sociedad inversora
- 2.1.6-Garantía de créditos: prenda de los bienes muebles adquiridos.
- 2.1.7-Prenda de acciones de los socios fundadores.
- 2.1.8-Capital social: responsabilidad patrimonial de los accionistas.
- 2.1.9-Terminación de la concesión: rescate.
- 2.1.10-Arbitraje.

- 2.2-Aspectos contables y económico financieros.
 - 2.2.1-Estructura de costos.
 - 2.2.2-Límite del patrimonio neto.
 - 2.2.3-Cesión del derecho de cobro de tarifas.
 - 2.2.4-Modalidad de financiación de las inversiones.

- 2.3-Aspectos técnicos.
 - 2.3.1-Inversiones.
 - 2.3.2-Mantenimiento de bienes.

II.- ALCANCE DEL EXAMEN

El presente trabajo se efectuó conforme a las normas de Auditoría Externa de la Auditoría General de la Nación, aprobadas por Resolución N° 145/93, dictada en virtud de las facultades conferidas por el artículo 119 inc. d) de la Ley 24.156.

Se analizó el marco legal reglamentario que surge del Pliego de Bases y Condiciones Generales y Particulares, Oferta, Contrato de Concesión original con sus Anexos y expediente MEyOySP N° 558-000657/97, que consta de 3242 folios, referente al proceso de renegociación que culminara con las Addendas al contrato, Decretos y Resoluciones dictadas con motivo de la referida renegociación, como así se tomó vista de los expedientes que se sustancian en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.), a efectos de relevar y analizar la documentación inherente al objeto de este trabajo.

Es dable poner de manifiesto que, conforme lo planificado oportunamente, los procedimientos utilizados para alcanzar el objeto del presente trabajo, se llevaron a cabo en el ámbito de la Secretaría de Transporte de la Nación y en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Asimismo se señala que no se efectuaron análisis tendientes a verificar la razonabilidad de los precios de las inversiones en general, por exceder al objeto del presente estudio especial.

Las tareas de auditoría se desarrollaron en el lapso comprendido entre el 18 de Octubre de 1999 y el 14 de Julio de 2000, y entre el 23 de setiembre de 2001 y el 31 de octubre de 2001.

III-ACLARACIONES PREVIAS

En el marco de la Ley N° 23696, el Poder Ejecutivo Nacional aprobó por Decreto N° 730/95 del 23 de Mayo de 1995 el Contrato de Concesión suscrito con la Empresa Trenes de Buenos Aires S.A., por el cual delegó la prestación y explotación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros correspondiente a los grupos de servicio 1 y 2 (ex líneas Mitre y Sarmiento). La toma de posesión se produjo el 27 de Mayo de 1995.

Al inicio de la ejecución del Contrato de Concesión celebrado, el Concesionario advirtió una demanda insatisfecha en calidad y cantidad por lo cual contrató a la consultora Parson Brinckerhoff International S.A. para que realizara un estudio de demanda de pasajeros en ambas líneas concesionadas.

El referido estudio determinó una demanda insatisfecha en calidad y cantidad, que motivó al Poder Ejecutivo el dictado del Decreto No 543/97, que habilitó la instancia renegociadora del Contrato de Concesión original, plasmando las pautas a las que iba a ceñirse la readecuación. Para ello instruyó a la Secretaría de Transporte de la Nación para que en un determinado plazo renegociará los términos del Contrato de Concesión de transporte ferroviario de pasajeros para el área metropolitana de Buenos Aires.

Entre los aspectos centrales, se destacan:

- 1) "rediseñar los servicios para adecuarlos a las necesidades reales de la demanda,
- 2) reformar el régimen tarifario de manera que facilite prestar más y mejores servicios a precios justos y razonables e incorporar tecnología,
- 3) modificar los programas de inversión para mejorar la cantidad y calidad de los servicios, aumentar el ritmo de ejecución de las obras, adelantarlas y sustituirlas por otras o introducir obras nuevas, conforme exigencias de la demanda.
- 4) proteger adecuadamente los derechos de los usuarios y los intereses públicos comprometidos".

La renegociación se llevó a cabo previa intervención favorable de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del Honorable Congreso de la Nación, con dictamen favorable de la SIGEN y habiéndose realizado una Audiencia Pública en la localidad de Moreno el 15 de Marzo de 1999. El Poder Ejecutivo dictó el Decreto N° 210 el 16 de Marzo de 1999 aprobando el proceso renegociador, el que fue publicado en el Boletín Oficial del 18-03-99 adquiriendo eficacia el 26-03-99 (conf. art. 103 del Decreto Reglamentario N° 1759/72)

El Defensor del Pueblo de la Nación y Asociaciones de Consumidores efectuaron presentaciones judiciales solicitando la nulidad del decreto referido; así fue informado por la Secretaría de Transporte de la Nación mediante Nota N° 050 del 3 de febrero de 2000, donde se indica que las causas iniciadas son:

* "Defensor del Pueblo de la Nación c/Estado Nacional-Poder Ejecutivo Nacional-Decreto N° 210/99 s/Proceso de conocimiento" (causa N° 23680/99). Radicada por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal N° 11, Secretaría N°21, la actora dedujo demanda contra el Estado Nacional, a fin de que se declare la nulidad por ilegitimidad del Decreto 210/99; solicita asimismo medida cautelar de no innovar en relación a las tarifas

vigentes con el objeto de evitar el daño inminente e irreparable a los usuarios del servicio de ferrocarriles de las líneas Mitre y Sarmiento

Con fecha 6 de Mayo de 1999 el Juzgado resolvió decretar la suspensión de los efectos del Decreto del Poder Ejecutivo. La medida fue apelada por la parte demandada (Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y T.B.A.S.A.) y la Cámara Federal en lo Contencioso Administrativo Sala 5 con fecha 08-09-99 dejó sin efecto la medida cautelar.

* "Consumidores Libres Cooperativa Ltda. de Psac. y otros c/E.N.-MOSP-Dto. 210 y otros/Proceso de conocimiento" (expte. 9610/99), radicada por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal N° 4 quien resolvió el 17-06-99, hacer lugar a la medida cautelar solicitada por las asociaciones de usuarios y consumidores actoras y suspender los efectos del Decreto N° 210/99. Con fecha 24-01-00 y ante el recurso de revisión planteado por T.B.A.S.A., el Juzgado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal N° 2 de Feria, dispuso el levantamiento de la cautelar dictada en autos.

* "Ale Ismael Ramon c/Estado Nacional-PEN s/Amparo Ley 16986 (41948/99). Radicado por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal N°6, Secretaría N°11. El Juzgado de Primera Instancia Contencioso Administrativo Federal N° 2 de Feria resolvió el 11 de enero de 2000, rechazar la medida cautelar solicitada.

* "Defensor del Pueblo de la Nación c/Estado Nacional-Poder Ejecutivo Nacional s/Proceso de conocimiento" (97256/99/25). Radicada por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal N° 11 que fuera notificada a la demandada.

De lo reseñado surge que la Addenda al Contrato de Concesión que fuera aprobada por el Decreto N° 210/99 estuvo vigente desde el 26-03-99 y hasta el 06-05-99 fecha de la primer medida cautelar dictada.

No obstante y en virtud del cambio de autoridades operado en el mes de diciembre de 1999, el Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la Nación y la Concesionaria T.B.A.S.A. firmaron un Acta Acuerdo el 15 de febrero de 2000, por la cual se suspendieron los efectos de la ejecución

de la Addenda por un plazo de ciento veinte (120) días corridos sin perjuicio de los efectos ya cumplidos y de los derechos adquiridos de las Partes.

La suspensión prevista tuvo como finalidad realizar un estudio del Plan de Modernización y Electrificación y de los puntos pertinentes previstos en el Anexo adjunto al Acta, en lo que corresponde al Concesionario.

Asimismo, se comprometieron a realizar la armonización de las especificaciones para la adquisición de bienes y servicios con el objeto de aumentar la capacidad de participación de la industria nacional en la provisión y suministro de los mismos, todo lo cual dio como resultado la firma de una segunda Addenda que fuera aprobada por decreto n°104/01.

1-Resultados económicos obtenidos:

El análisis se centró en la recopilación de antecedentes que permitan evaluar la gestión de TBA SA a través de los datos expuestos en sus Balances Generales desde el inicio de la Concesión (cinco ejercicios), además de la información trimestral que surge de los Flujos de Fondos, Estados de Resultados y Evolución del Capital Corriente y toda la información que integra el expediente referido al “Plan de Modernización”.

2-Grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales y contenidos propuestos en la renegociación:

2.1-Aspectos jurídicos

2.1.1-Demanda insatisfecha.

Pasados tres meses de la Toma de Posesión de la concesión, el Concesionario detectó una demanda excedente, que motivó la contratación de la consultora Parsons Brinckerhoff Internacional S.A. para realizar un estudio de demanda para el servicio de trenes de pasajeros en los ramales Mitre y Sarmiento. En la elaboración del informe también intervinieron Barimont S.A., R.H. Pratt Consultant Inc. y Resources Systems Group.

El objetivo del estudio fue servir de base para la toma de decisiones sobre los mercados que enfrenta TBA y definir las respuestas factibles relacionadas con:

1. - nivel de confort en el material rodante, incluidos los coches con aire acondicionado;
2. - frecuencia de los trenes
3. - disponibilidad de asientos
4. - tiempos de viaje
5. - disponibilidad del “loop Suarez-Victoria” y de la estación de transferencia de Bancalari
6. - aumento de tarifas

2.1.2-Objeto de la Concesión y Alcance: ampliación

El Contrato de Concesión determinaba que el objeto de la concesión lo constituía la explotación comercial y la operación de los trenes en forma exclusiva de los Grupos de Servicios 1 y 2 (Mitre y Sarmiento), incluyendo: tareas de mantenimiento de los bienes inmuebles y bienes muebles afectados a la Concesión y custodia y vigilancia de los mismos, la realización de los Programas de Inversiones, más las Inversiones Complementarias y las Inversiones del Concesionario. También lo facultaba para la explotación comercial de locales, espacios y publicidad en las estaciones, coches e inmuebles concedidos (art. 4.1 y 4.2 C.C.).

Con las modificaciones introducidas por la Addenda, aprobada por decreto 210/99 se amplió el mismo en los siguientes aspectos:

*la prestación del servicio de pasajeros por ferrocarril entre las estaciones Retiro-Rosario, en los términos de la Resol. MEyOySP N° 1204 del 23-10-97. (art.1.2 e) Add.)

* el reconocimiento de la calidad de operador internacional de sistemas de transporte ferroviario de pasajeros. (art. 1 a) Addenda)

*el otorgamiento de la facultad de prestar los servicios de mensajería y encomiendas que se habiliten (art. 1.b) VIII y 3° Addenda.).

Con las modificaciones introducidas por la Segunda Addenda, aprobada por decreto 104/00 se elimina:

*el financiamiento -a través del 70% del canon de explotación para los años 7 a 10 de la concesión- de las obras necesarias para el ramal Retiro-Rosario, y determina que la decisión de

continuar con el operador habilitado o la contratación de un tercero será *a su cargo, pudiendo el mismo asumir la operación del servicio “per se”*.

2.1.3-Plazo: ampliación

El Contrato de Concesión originalmente previó un plazo de concesión de 10 años prorrogable por igual período a criterio de la Autoridad de Aplicación. (art. 5.1 C.C.).

La Primera Addenda, amplió el mismo en 20 años adicionales a los pactados, prorrogables por períodos sucesivos de 10 años (art. 2 Add.).

La segunda Addenda (artículo 2° del decreto 104/01, Ampliación del plazo de la concesión), sustituye el apartado 5.1 del art. 5° del Contrato. de Concesión, fijando el plazo de duración de la concesión en 24 años a partir de la fecha de Toma de Posesión. Este plazo se podrá prorrogar por 6 años más si el Concesionario, asumiendo el costo financiero correspondiente, adelantara los cronogramas completos de ejecución en dos años de las obras de electrificación del tramo Moreno - Rodríguez, o del tramo Merlo - Marcos Paz, o anticipara en dos años el programa de adquisición de nuevo material rodante eléctrico respecto del previsto en el Anexo III de la Addenda.

Cumplimentados estos plazos podrá prorrogarse el contrato por períodos sucesivos de dos años.

2.1.4-Silencio positivo

El Contrato original previó en casos concretos (Plan de Inversiones Complementarias) que ante el silencio de la Autoridad de Aplicación en un determinado lapso, se considerará aprobada la propuesta del Concesionario.

Según las previsiones de la Primera Addenda en el art. 15.1, "para todos los casos en que de acuerdo al Pliego, al Contrato de Concesión , con las modificaciones introducidas en su Addenda, el Concesionario deba requerir autorizaciones o aprobaciones, o por cualquier motivo deba obtener una resolución del Concedente, se observará el procedimiento previsto en cada

caso. El silencio de la Administración tendrá carácter positivo, en las situaciones expresamente determinadas"

2.1.5-Sociedad inversora

El Contrato de Concesión original no contemplaba la posibilidad de constitución de una sociedad de inversión.

Conforme las modificaciones introducidas por la Primera Addenda, los accionistas titulares de las acciones clase A, podrán constituir una sociedad anónima de inversión como tenedora de dichas acciones, la que será considerada "cesionario autorizado". Las acciones de esta sociedad inversora que resulten necesarias para conferir la voluntad social, sólo podrán ser transferidas o prendadas previa autorización del Concedente.

La segunda Addenda, agrega los párrafos 7° y 8° al Art.6.1.1 del contrato, incorporando el criterio que las modificaciones societarias que contribuyan a obtener financiamiento o a incorporar capitales de inversión, serán consideradas por el Concedente a efectos de otorgar la autorización, como un objetivo del Contrato de Concesión. Además el Concesionario puede, previa autorización, emitir obligaciones negociables, títulos de deuda o cualquier otro papel negociable en el mercado de capitales, a través de emisión de deuda, operaciones de fideicomiso financiero o cualquier otro tipo de obligación financiera.

2.1.6-Garantía de créditos: prenda de los bienes muebles adquiridos.

Según lo prescrito por el Contrato original, el Concesionario podía preñar los bienes dados en concesión y los adquiridos en cumplimiento de las inversiones programadas a fin de garantizar *únicamente* el financiamiento de dichas inversiones y, en todos los casos, con aprobación de la A.A.(ART. 6.1.6 C.C.) tanto en lo que se refiere a los bienes que se ofrezcan cuanto a los procedimientos utilizados.

Las modificaciones introducidas por la Primera Addenda, permitan al Concesionario preñar los bienes nuevos que se incorporen a la Concesión previstos en el Proyecto de Modernización, de Inversiones Complementarias y de Inversiones del Concesionario sin requerir aprobación del Concedente. (art.3° Addenda).

La nueva Addenda modifica el organismo autorizante en cuanto ahora aprueba las garantías la Autoridad de Aplicación y no el Concedente como lo hacía el Dto.N° 210/99. Asimismo exceptúa de la previa autorización de la A.A a las operaciones en que las mismas se constituyan en carácter de prenda sobre los bienes nuevos que se incorporan a la Concesión como inversiones del Proyecto de Modernización, eliminando las Inversiones Complementarias y del Concesionario que preveía el Decreto N° 210/99.

2.1.7-Prenda de acciones de los socios fundadores.

El Contrato original previó en el art. 6.1.6, la posibilidad de los socios fundadores de preñar sus acciones como garantía del financiamiento de las inversiones, previa autorización del Concedente (por el decreto 104/01 el órgano autorizante pasa a ser la Autoridad de Aplicación) y *a condición que dicho financiamiento respalde un adelanto significativo de las mismas*. Asimismo la Addenda admite tal alternativa previa decisión de los socios fundadores o sus cesionarios y previa autorización del Concedente, pero no requiere adelanto de las inversiones. No obstante y por tratarse de un servicio público, la entidad financiera en su carácter de acreedor preñario, no podrá ejecutar dicha garantía ante el incumplimiento del Concesionario en cuyo caso este, deberá transferir a la entidad financiera -previa autorización del Concedente- dichas acciones. Se requiere asimismo que la entidad acreedora acredite ante el Concedente el cumplimiento de los requisitos contemplados en el PBCG en lo que respecta a la capacidad técnico-operativa, empresarial y económico-financiera, por sí o a través de la incorporación a la sociedad anónima concesionaria de nuevos miembros que reúnan dicha capacidad.

La autorización que concede la A.A. sin embargo no implica sustitución del Concesionario, cesión del contrato ni modificación de sus términos y condiciones.

2.1.8-Capital social: responsabilidad patrimonial de los accionistas.

El Contrato originalmente establecía en el art. 6.1.4 última parte que los socios fundadores o sus cesionarios autorizados, debían mantener entre sí la misma proporción en el capital que la suscripta originalmente; estableciendo asimismo que toda modificación debía ser expresa y previamente autorizada por la A.A.

La Addenda introduce una modificación al prescribir que los socios fundadores o los cesionarios expresamente autorizados, pueden transmitir libremente sus acciones entre sí, *siempre que se cumplan los requisitos de patrimonio mínimo de los socios fundadores establecidos por el P.B.C.*

Participación de los socios fundadores en el capital social de la Sociedad Anónima Concesionaria	
COMETRANS S.A.	41,65 %
MK RAIL CORPORATION	41,65%
BURLINGTON NORTHERN RAILROAD COMPANY	16,70%

2.1.9-Terminación de la concesión: rescate o incumplimiento del Concedente.

El Contrato originalmente no previó dentro de los conceptos indemnizatorios para estos supuestos de terminación de la Concesión, el que ahora agrega la Addenda.

Puntualmente se incorpora dentro de los conceptos que integran el monto indemnizatorio para los supuestos referidos, el tratamiento del valor no amortizado de los bienes del Concesionario que hubiere afectado a la concesión, el valor de cancelación de los créditos que en cumplimiento de las inversiones programadas hubiere tomado a su cargo, el valor de rescate de las obligaciones o títulos valores y de los acuerdos celebrados con terceros por hecho o en ocasión de la operación de los servicios, de la ejecución del Plan de Inversiones del Proyecto de Modernización o en cumplimiento del objeto contractual, previamente aprobado por el Concedente (Apartado 19.4 f) del Artículo 19 Addenda).

2.1.10-Arbitraje.

El C.C. originalmente establecía en el art. 21.2 que las partes acordarían un procedimiento de arbitraje. La Addenda en su art. 13 lo modifica y establece que "toda controversia que se suscite entre las partes, podrá ser sometida, de común acuerdo, a resolución de un Tribunal Arbitral compuesto por tres miembros, uno designado por el Concedente, otro por el Concesionario y el tercero designado de común acuerdo por las partes.

2.2-Aspectos contables y económico financieros.

2.2.1-Estructura de costos.

El contrato original establece una estructura de costos de explotación y un mecanismo de ajuste en el valor real de los Egresos de Explotación de la cotización ofertada mediante la *redeterminación de la Tarifa Básica, el Subsidio o el Canon*.

El mecanismo previsto se activará cuando alguna de las partes (Concesionario o Concedente) invoque fundadamente, un incremento o una disminución exógena en el Costo Total de la explotación del servicio, superior al 6 % -límite que podrá ser revisado por las partes de común acuerdo-. El Contrato establece la medición de dicha variación de los ítems relevantes, precios testigo u otros indicadores que más adecuadamente representen su evolución, debiendo contemplarse los requisitos previstos en el art. 7.4.1.

Dicho artículo establece además en el inciso c) que los aumentos y las disminuciones de las alícuotas impositivas, aduaneras o de cargas sociales trasladables al consumidor final, serán reconocidos al Concesionario en su documentada incidencia, a partir del momento en que entren en vigencia.

La Addenda aprobada por decreto 210/99, modifica las disposiciones para que proceda el ajuste de la tarifa básica, subsidio o canon” por efecto de variaciones en los componentes del costo, ya que establece que procede cuando opera una modificación del 6 % *en cualquiera de los componentes* integrantes del costo (art. 6.1.6.).

A su vez, la segunda Addenda establece que, para la redeterminación de la tarifa se considerarán las variaciones de los indicadores, tomando como base el mes de julio del año 2000. Asimismo prescribe que operará tal redeterminación cuando se invoque un incremento o una disminución superior al 6% en cualquiera de cada uno de los rubros incluidos en el cuadro del Anexo I de la Res. N°862 del 17 de julio de 1998 del ex M.E.yO.y.S.P.

Establecida la variación resultante, la Autoridad de Aplicación debe resolver si la diferencia será cubierta a través de la tarifa o sólo a través del subsidio o del canon, o de ambos conceptos en la proporción que corresponda.

El Dto. N° 104/01 incorpora la prohibición al Concesionario de reclamar aumentos tarifarios argumentando error u omisión de su parte (Art. 7.4.1 inc. f).

En cuanto al procedimiento para solicitar la redeterminación de la tarifa, la nueva Addenda no introduce modificaciones excepto en cuanto a que, en el caso que resultara procedente la pretensión, tendrá vigencia a partir de la fecha de recepción de la correspondiente solicitud del Concesionario o de la presentación efectuada ante el Concesionario por la Autoridad de Aplicación.

Para el supuesto de rechazo, la parte no satisfecha podrá solicitar la aplicación del procedimiento de arbitraje contemplado en el Apartado 2.1.2 del Contrato de Concesión.

El Contrato original establece (Art. 7.2 y 7.3.) un régimen de subsidios para operar el sistema durante los 6 primeros años de la concesión; a partir del año 7 y hasta el 10, el Concesionario deberá pagar un canon al Concedente. Los pagos son mensuales y el Contrato establece una metodología para el cálculo de los intereses en caso de mora.

La Addenda aprobada por el Dto. N° 104/01 no modifica conceptualmente lo establecido tanto en el Contrato original como en la Addenda aprobada por el Dto. N° 210/99 en el tema. Ahora por el art. 7.2 se establece que el Concesionario percibirá mensualmente y por adelantado del Concedente un monto en concepto de subsidio para la operación del sistema, definido en el Anexo VIII/3 del Contrato de Concesión y cuyo cumplimiento oportuno será controlado por la U.A.I. del Ministerio de Infraestructura y Vivienda (conf. Ley 24.156).

Asimismo destina el 70 % del canon que el Concesionario debía pagar a partir del año 2005, a las obras detalladas en el Anexo III de la Addenda, a excepción de las incluidas en el Adjunto 9 de dicho Anexo, y el 30% restante a la ANSES tal como lo prescribe la Ley N° 23.966 (art.31).

El Adjunto B del Anexo 3 de la Addenda, establece que la estructura de costos puede modificarse a consecuencia de cambios tecnológicos, de demanda o por cualquier otra causa no atribuible al Concesionario. Dicho mecanismo es anual, fijándose un plazo de 30 días para que, ante el silencio del Concedente, quede aprobada la modificación.

2.2.2-Límite del patrimonio neto.

El límite mínimo patrimonial que fija el Contrato de concesión original (art. 6.1.5 C.C.) se establece en el 25 % del total del pasivo durante el término de la Concesión.

Las modificaciones introducidas por la Primera Addenda reducen los requerimientos de responsabilidad patrimonial al 15 % y en caso del financiamiento de las obras del Proyecto de Modernización, el Concesionario está autorizado a mantener un patrimonio inferior al 15%. (art. 3 Addenda).

El Decreto N° 104/01 agrega que el endeudamiento que genere el Concesionario como consecuencia del financiamiento y ejecución del Plan de Modernización queda excluido de la relación Patrimonio Neto-Endeudamiento. Asimismo que para el cómputo del Patrimonio Neto se restará el importe total de las acciones pendientes de integración.

2.2.3-Cesión del derecho de cobro de tarifas.

El C.C. no previó el tratamiento del tema. La Primera Addenda incorpora la posibilidad que el Concesionario pueda, conforme al régimen de la Ley 24.441 u otro, ceder los derechos de cobro de las tarifas de la Concesión, en garantía del financiamiento que solicitare para la realización de las inversiones previstas en el Programa de Inversiones del Plan de Modernización, para la ejecución de las Inversiones Complementarias y para la ejecución de las Inversiones del Concesionario que cuenten con la aprobación del Concedente.

El Decreto N° 104/01 diferencia: a) la cesión de los derechos de cobro de la porción de las tarifas *asignadas al Fondo de Inversión, la que podrá efectuarse única y exclusivamente en garantía del financiamiento de las obras del Plan de Obras del Anexo III* y b) la cesión en garantía de los derechos al cobro de la *tarifa propia*, en los términos previstos por el Código Civil, notificando a la Autoridad de Aplicación.

2.3-Aspectos técnicos

Los art. 11 y 12 del Contrato de Concesión original establecen las obligaciones de índole técnica a cargo del Concesionario.

2.3.1-Plan de inversiones.

2.3.1.1-Obligaciones emergentes del Contrato de Concesión original.

La ejecución por parte del Concesionario del Plan de Inversiones, es por cuenta y

cargo del Concedente, quien a través de la CNRT implementa los distintos controles estipulados contractualmente mediante las mediciones y certificaciones correspondientes.

El Concesionario se obliga a ejecutar los Programas de Inversiones establecidos en los Anexos XXVI/4 - M y XXVI/4 - S. del contrato con las modificaciones que fueron aprobadas por Resolución S.T. N° 63/98, donde se incluyen las obras, instalaciones y provisiones con las cotizaciones correspondientes y cronogramas de ejecución. El detalle de dichos programas figura en Anexo I.

Los montos involucrados son:

Total Línea Mitre	\$ 186.036.853
Total Línea Sarmiento	<u>\$ 163.487.367</u>
Total Contrato	<u>\$ 349.524.220</u>

El Concesionario o la Autoridad de Aplicación podrán:

- * proponer modificaciones al programa de inversiones las que no podrán significar un mayor monto de inversión respecto del programa original, ni acrecentar los desembolsos previstos para cada año de la Concesión
- * proponer anualmente y realizar por cuenta y cargo del Concedente un programa de Inversiones Complementarias, por un monto total en el período de la Concesión que no podrá superar el 15% del costo del Programa de Inversiones para ambas líneas cotizados y aceptados por la AA.- Este monto se distribuirá entre los 10 años de la Concesión.-

Cuando el plan sea propuesto por el Concesionario para su aprobación, la AA deberá expedirse dentro de los 30 días, en caso de silencio se lo considerará aprobado.

2.3.1.2-Modificaciones al Plan de Inversiones introducidas en la Primera addenda.

El Anexo 4 de la Addenda determina los cronogramas y montos de obras comprometidos en dicho Plan.

En Anexo II se analizan los distintos ítems y etapas de desarrollo del Proyecto de Modernización, los que se sintetizan a continuación:

1- Inversiones financiadas mediante Canon de Obra:

*Obras a corto y mediano plazo: \$ 1.753.590.000,00

*Obras a largo plazo (años 24 a 30 de la Concesión): \$ 363.149.000.

2- Inversiones propias del concesionario. \$ 22.500.000

La suma de estos dos ítems asciende a \$ 2.139.239.000. - que al agregarle el costo financiero llega a \$ 2.409.515.000 cifra esta, nominada en el Art.12.7 de la Addenda.

Asimismo, la Addenda agrega las siguientes Inversiones:

a- Obras Complementarias.

En el Anexo 8 de la Addenda se determina la aprobación de una serie de obras Complementarias, que alcanzan un monto de \$14.264.393 a cargo del Concedente.

b- Adicionales de obras.

Al monto anterior se le suma la cantidad de \$3.586.431. - en concepto de Adicionales de obra del plan original de contrato que asimismo desembolsa el Concedente.

A los montos detallados se le debe agregar el 6,5% del monto correspondiente al Plan de Modernización en concepto de gastos de Gerenciamiento.

c- Pasos a distinto nivel.

En el Anexo 11 de la Addenda se determina que el Concedente toma a su cargo la construcción de los pasos vehiculares a distinto nivel, incluidas sus interferencias y pasos peatonales.

En el punto 5 del anexo referido se determinan los dieciocho (18) pasos a nivel críticos, los cuales tienen prevista fecha de ejecución, comprometiéndose el Concedente a ejecutarlos. Caso contrario, la Concesionaria podrá realizarlos por cuenta y cargo del Concedente, a quien facturará incluyendo los costos financieros.

2.3.1.3. - Modificaciones al Plan de Inversiones introducidas en la Segunda Addenda

La nueva Addenda aprobada mediante Decreto N° 104/01, modifica el monto total estimado reduciéndolo a \$1.467.388.000,00 discriminado de la siguiente forma:

Tipo de Obra	Monto (en \$)	Observación
Pendientes del Contrato original	273.439.000	Incluyen 21% de IVA. Y gastos de gerenciamiento
Plan de Modernización	1.017.288.000	incluye 21% de IVA.
Gerenciamiento Plan de Modernización	105.701.000	
Gastos financieros	70.960.000	S/anexo V de la Addenda
Total	1.467.388.000	

2.3.1.4-Modalidad de financiamiento de las obras.

El Contrato originalmente previó que el plan de inversiones era financiado por el Concedente, resultando así que el Concesionario gerenciaba las obras y mediante la presentación de los Certificados de Obra el Estado procedía al pago de las sumas fijadas en el Contrato de Concesión (Anexo XXVI/5).

La Primera Addenda incorpora sustanciales modificaciones en este aspecto ya que las inversiones se financian con el denominado “canon de obra”. El Anexo 7 estipula los conceptos que integran el “canon de obra”: **1**-un porcentaje del incremento de la tarifa; **2**-el 70% de los ingresos adicionales producidos por los incrementos tarifarios sobre la totalidad de los pasajeros pagos proyectados en el servicio Retiro-Rosario, excepto los diferenciales y **3**-el 50%, a partir del año once de la Concesión, de lo recaudado en concepto de negocios colaterales. Las sumas así conformadas deberán ser depositadas diariamente en una cuenta ad-hoc en el Banco de la Nación Argentina por el Concesionario, las que serán afectadas exclusivamente al financiamiento de las inversiones programadas en el Plan de Modernización.

Por su parte, el art. 8° de la Addenda aprobada por Dto. N° 104/2001 determina que los recursos estimados necesarios para financiar el Plan de Inversiones previsto en la misma, están establecidos en el anexo V A de aquella; siendo los siguientes:

1. Los ingresos producto del incremento de la tarifa para el fondo de inversiones, aplicados a los pasajeros transportados pagos.
2. El 70% del canon, que el Concesionario abonará en los términos del Anexo V A de la Addenda,
3. Los aportes estatales destinados a financiar parcialmente las obras pendientes del contrato original,
4. Los excedentes tarifarios que surgen de las resoluciones MEyOySP n° 229/96, 64/97, 17/98 y del Decreto N° 210 /99 de conformidad con lo previsto en el Anexo V.

Se detallan a continuación los montos por fuente de financiamiento:

A financiar con Fondo de Inversiones	1.305.702.000
A financiar con Aporte Estatal	161.686.000
Total	1.467.388.000

Asimismo deben tenerse presente las obras del contrato básico ya realizadas y pagadas por el Concedente y cuyo monto aproximado es de \$30.842.000.

2.3.1.4. -Variación de los precios de los Programas de Inversiones.

La segunda Addenda establece que los precios correspondientes a las obras básicas y complementarias racionalizadas fijadas en el Anexo III, son fijos e invariables por el término de cuatro (4) años a partir del 1° de julio del año 2000, en cuyo término regirá el régimen de variación de costos de la Ley de Obras Públicas y sus normas reglamentarias.

Vencido dicho término y con relación a los Subprogramas que integran los Programas de Inversiones de la Concesión, la Autoridad de Aplicación aplicará un sistema de variación de precios que parte de la base de convertir los valores a dólares estadounidenses a la paridad peso uno (\$1)= dólares estadounidenses uno (U\$S1). El precio así determinado se considerará “precio de origen”. El mismo procedimiento se aplicará al monto de cada certificado presentado, obteniéndose un “precio de origen” de cada certificado. El precio que se pagará por cada certificado de obra presentado, será el resultante de multiplicar el “precio de origen” por la variación porcentual habida en el Índice de precios al consumidor-todos los rubros- (Consumer Price Index-All Items) de los Estados Unidos de América publicado por el Departamento de

Comercio de ese país, entre el mes de julio del año 2004 y el segundo mes anterior al de presentación del certificado de que se trate.

Asimismo se establece que ante situaciones que afectaren sustancialmente la economía del Contrato sin culpa de la parte que las invoque, las partes podrán acordar la revisión de la metodología precedentemente detallada o resolver el Contrato.

2.3.2-Mantenimiento de bienes según Contrato de Concesión original.

2.3.2.1.El Concesionario deberá realizar el Programa de Mantenimiento para cada una de las categorías principales de bienes afectados al servicio objeto de concesión, tanto los recibidos como los incorporados durante el transcurso de la misma, ejecutando el programa de mantenimiento previsto en su oferta, según las normas e instrucciones que se indican en el Anexo XXV del Contrato.

Dicho mantenimiento lo deberá efectuar siguiendo las normas permanentes que rigen para Femesa, aún cuando ellas no hubieran sido aplicadas en los años recientes o hubieran sido sustituidas por otras de emergencia.

Si en algún momento durante el término de la Concesión el Concedente determina que los trabajos de mantenimiento no han sido realizados por el Concesionario en el nivel requerido según los estándares de mantenimiento aplicables, el Concedente notificará al Concesionario por escrito y el Concesionario dentro de los treinta (30) días de la recepción de tal notificación realizará las acciones que sean necesarias para llegar al nivel de mantenimiento requerido, haciéndolo susceptible de la aplicación de las penalidades previstas para los supuestos de incumplimiento (art.11.5 Contrato de Concesión).

2.3.2.2- Mantenimiento en la Addenda.

El Art. 1º Punto b) de la Addenda sustituye el punto 4.2.2. del Apartado 4.2 "ALCANCE" del Artículo 4º del Contrato de Concesión, el que quedó redactado de la siguiente manera:

4.2.2. - La Concesión también incluye:

I) Realización de las tareas de mantenimiento de la totalidad de los bienes muebles e inmuebles, s/Pliego de Bases y Condiciones, Contrato de Concesión y Addenda.

2.4. -Seguridad del Servicio y de los pasajeros:

El punto 8.3 de la segunda Addenda establece que el Concesionario tomará a su cargo las erogaciones correspondientes a los servicios de policía adicional, en todo el ámbito de la Red ferroviaria Metropolitana concesionada, de conformidad con lo previsto en el anexo XII, sin que ello signifique delegar las competencias propias del Estado Nacional en materia de seguridad pública, las que son, por naturaleza indelegables, debiendo implementar acciones que le permitan contribuir eficazmente a la adecuada prevención de actividades delictivas contra los bienes y personas transportadas.

Asimismo y respecto a las instalaciones fijas, material rodante y materiales afectados al servicio, debe cumplir con las normas técnicas de seguridad establecidas por las autoridades competentes en cada caso, por FeMeSA (e.l.), las recomendaciones de los fabricantes o las que establezca la A.A.

IV-COMENTARIOS

1-Resultados económicos obtenidos:

1.1- Sobre la base de la estructura patrimonial y de resultados que se sintetiza en Anexo III y los índices detallados en Anexo IV, se realizan las siguientes observaciones:

1. Los índices de liquidez, ya sea liquidez ordinaria, la prueba ácida o liquidez absoluta, presentan valores razonables hasta el 31/12/98, con marcada tendencia decreciente al 31/12/1999.
2. Los índices de solvencia indican que la Sociedad ha recurrido a una mayor participación de capital de terceros, ya que el citado índice decrece de 0,98 a 0,24 en los cinco años de concesión.
3. Consecuente con los valores señalados en el punto precedente, el índice de endeudamiento manifiesta valores crecientes, ya que aumentó del 1,02 al 4,12, siendo la causa determinante el aumento del pasivo a corto y a largo plazo.

4. En cuanto a los índices de rentabilidad, se destaca que la Sociedad ha presentado una rentabilidad –neta de impuestos- medida sobre el patrimonio neto superior al 15 %, para el período 1996-1998. Debe tenerse en cuenta que, por tratarse de una concesión los bienes que recibió del concedente para operar el sistema no integran el Activo de TBA S.A., por lo tanto el patrimonio neto es reducido, influenciando el índice de rentabilidad medido sobre el patrimonio neto.

Al respecto cabe señalar que TBA SA no tuvo rentabilidad el primer ejercicio y el Balance cerrado el 31/12/99 arroja pérdidas que determinan índices negativos. La caída de la rentabilidad obedece en gran medida al incremento de los resultados financieros negativos generados por los elevados pasivos que presentan un aumento del 390% con respecto a 1997.

5. Con respecto a la rentabilidad de TBA SA, deberá considerarse que los accionistas que integran el capital: Cometrans SA, Burlington Northern Railroad Co. y Motive Power Industries Inc. han percibido, con cargo a los resultados de cada ejercicio en concepto de “Honorarios por asesoramiento técnico para la preparación, análisis y estudio del Plan de inversiones y del material rodante” y "Honorarios por asesoramiento técnico puesta en marcha" los importes que se consignan en Anexo V.

Señalamos que los honorarios que perciben los accionistas están calculados en base a un porcentaje sobre los *ingresos por tarifas*, y representan en su conjunto el 9% sobre los citados ingresos hasta el 31/12/98 y el 8,4 % al 31/12/1999, arrojando un importe acumulado en el período 95-99 de \$ 29.348.417.

6. El análisis de la estructura del activo de TBA S.A. indica que la Sociedad ha realizado Inversiones financieras a corto y largo plazo por montos significativos. Detallamos en Anexo VI las inversiones que exponen los cinco Balances analizados de la Sociedad y su relación con los ingresos operativos , con el total del activo y con el patrimonio neto.

Las inversiones financieras que ha realizado el concesionario han denotado un incremento anual del 50 % en promedio, con respecto al año inmediato anterior y a su vez representan una parte muy importante de los ingresos operativos, tal como se expone en el referido Anexo. Asimismo puede observarse que las citadas inversiones representan entre el 23

y el 38% del total del activo de T.B.A.S.A. y en los dos últimos años, superan el patrimonio neto.

Consideramos que resulta poco consistente la actitud de incrementar las inversiones (corrientes y no corrientes) en las magnitudes señaladas y al mismo tiempo mantener préstamos bancarios, con el agravante de no cancelar las obligaciones al vencimiento tal como lo señalan tanto el Informe del auditor y el Informe de la Comisión Fiscalizadora que firman el Balance al 31/12/1999.

7. Balance al 31/12/1999

El análisis particular de la información que exponen los Estados Contables correspondientes al último ejercicio económico de la Sociedad (31/12/1999), nos permiten señalar las siguientes observaciones, en referencia a la situación económico-financiera de TBA S.A.:

- El informe del auditor que firma los Estados Contables al 31/12/1999, señala:
 1. en el tercer párrafo que la *“situación económico-financiera de la Sociedad está comprometida a raíz de diferimientos generados en la ejecución de la “addenda” modificatoria del contrato de concesión con el Estado Nacional y el perfil de los vencimientos de sus cuentas a cobrar y a pagar que generan una situación de capital de trabajo negativo. Esto también ha motivado el incumplimiento de ciertos compromisos bancarios que harían exigible el pago de la totalidad de la deuda bancaria. Los estados contables indicados en el párrafo 1. han sido preparados sobre la base de empresa en marcha y no incluyen ajustes que pudieran generarse de no resolverse la situación descripta anteriormente de manera de poder afrontar sus compromisos de corto plazo.”*
 2. El cuarto párrafo informa que *“existen créditos contabilizados pendientes de reconocimiento por parte de la Comisión de Regulación del Transporte por un monto de \$ 7.777.590. -.”*
 3. Complementariamente el séptimo párrafo sujeta la opinión profesional *“al efecto que sobre los estados contables pudiera tener la resolución de las incertidumbres indicada en los párrafos 3° y 4°.”*

- El informe de la Comisión Fiscalizadora (párrafos 3°, 4° y 5°) se expresa en los mismos términos que el informe del Auditor
- Los Estados Contables analizados no individualizan el resultado de las operaciones realizadas con las Sociedades controlantes, controladas o vinculadas (art. 65 inc. g) de la Ley de Sociedades Comerciales), ni los saldos individuales relacionados con empresas vinculadas, controladas o controlantes (Cap. VI – A,1,e) de la Resolución Técnica N° 9. Es importante destacar que, además de la obligación legal y técnica, esta información es un indicador que permite conocer la magnitud de los resultados de las operaciones inter-sociedades y los saldos individuales que mantienen al cierre de cada ejercicio. Señalamos que el total registrado como crédito en el Balance General de TBA SA al 31/12/99 en concepto de Sociedades establecido en el art. 33 de la Ley de Sociedades Comerciales, asciende a \$ 26.071.126. -, y representa el 67% del patrimonio neto.
- Las notas N° 6 y 7 adjuntas al Balance cerrado el 31/12/1999, que indican las “*Restricciones a la distribución de utilidades*” y “*Restricciones y Compromisos*” denotan una situación patrimonial muy comprometida, dado que en virtud de los préstamos bancarios vigentes, la Sociedad debe mantener una determinada estructura patrimonial, financiera y de resultados, que le permitan cumplir con los ratios que se detallan en las citadas notas. Es de destacar que TBA S.A. constituyó contratos de fideicomisos, cediendo una parte importante de los ingresos futuros en concepto de tarifas que asciende para el año 2000 al 38 % de la recaudación, tal como lo informa la nota 14 al Balance citado, y que se destinará a cancelar amortizaciones de capital e intereses de los préstamos bancarios, situación que evidentemente le restringe el capital de trabajo.
- T.B.A.S.A. se compromete (Nota N° 7 iii) a la cancelación de los préstamos “inter company” otorgados a Cometrans S.A. y /u otras sociedades controladas o vinculadas a los niveles del Balance cerrado al 31-12-97 y a la constitución de garantías adicionales por U\$S 20.000.000. Teniendo en cuenta que no surge de las Notas al Balance el importe del préstamo otorgado a Cometrans S.A., y teniendo en cuenta que esta sociedad ha presentado ante la I.G.J. como

último Balance el ejercicio finalizado al 31-12-98, no se cuenta con elementos que validen la consistencia del préstamo al 31-12-99.

- TBA SA está calificada como operador ferroviario de acuerdo con lo indicado en la Nota N° 14 del Balance General al 31/12/1998, y Nota N° 13 al 31/12/1999, ello implica que está capacitada técnicamente para operar por sí misma una concesión. Tanto el contrato original como la “addenda” establecen la necesaria designación de un operador para la concesión que presta TBA SA, si consideramos que desde 1998 está calificada para desarrollar técnicamente dichas funciones, resultaría innecesario la existencia del operador establecido en la “Addenda”, permitiendo reducir los costos por asesoramiento técnico con su consiguiente efecto sobre la reducción de la tarifa en beneficio del usuario.
- El Balance al 31/12/1999 incorpora créditos a cobrar a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte por un total de \$ 7.777.590. -, cuyo detalle se informa en Nota N° 11.2. Cabe señalar que dichos créditos aún no están reconocidos por la C.N.R.T. a la fecha de finalización del presente trabajo, no obstante se registró como utilidad en el citado Balance. Esta situación está indicada en el Informe del Auditor y de la Comisión Fiscalizadora, tal como se indicó precedentemente. Los valores en análisis por la C.N.R.T. difieren en monto y concepto con los reclamos de T.B.A. incorporados en el Balance General al 31-12-99
- En Nota N° 9 al Balance, se informa sobre el “Régimen de penalidades”, expresando que “...a la fecha de emisión de los presentes estados contables, la sociedad no ha tenido ninguna penalidad”. Según constancias de la C.N.R.T., el Concesionario ha sido pasible de penalidades, que detallamos en Aspectos Técnicos (Apéndice B).

2-Grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales y contenidos propuestos en la renegociación:

2.1-Aspectos jurídicos

2.1.1-Demanda insatisfecha.

Conforme el criterio sustentado por el Concesionario y receptado por el Estado Concedente, en las previsiones del Contrato de Concesión y de la Oferta adjudicada, se tuvo en miras un escenario diferente al ocurrido luego de la ejecución contractual y tales modificaciones provocaron que la previsión de las prestaciones se encontraran superadas por las necesidades del usuario, a las cuales el Estado Nacional debe responder modificando el contrato y actualizándolo para lograr el objetivo de brindar el mejor servicio a tarifas justas y razonables.

Ello motivó, como se adelantara, la contratación por parte de T.B.A.S.A. de la consultora Parson Brinckerhoff International S.A., la que concluyó su estudio determinando la existencia de una demanda insatisfecha en cantidad y calidad.

El informe determina que existe "un mercado sólido para alcanzar un aumento en la cantidad de pasajeros si el servicio y la estructura tarifaria son realmente competitivos." Además concluye que "los viajes de TBA son relativamente insensibles a los aumentos de tarifas, bajo las condiciones que actualmente imperan, indicando que los incrementos de tarifas ofrecen un importante potencial para alcanzar mayores ingresos en tanto y en cuanto los aumentos de tarifas sean incrementales junto con las mejoras de servicio y mantenidas por debajo de las tarifas de los colectivos."

El trabajo cobra importancia fundamental en la medida que avala la demanda insatisfecha invocada por el Concesionario para la renegociación del contrato, sin que – a la fecha de la firma de la Primera Addenda– el Concedente haya efectuado estudios que ratifiquen las conclusiones a que arriba o verifique los supuestos en que se basa.

En ese sentido deben considerarse las limitaciones explícitas e implícitas del informe elaborado:

*El informe se basa en información obtenida de o suministrada por la Concesionaria.

*Fue necesario asumir ciertos supuestos sobre el nivel de desarrollo económico y social de la Argentina correspondientes al año 1996, los que han variado.

*El informe recalca que las estimaciones de viaje corresponden a los niveles de población, ocupación y desarrollo económico del año 1996.

*Sostiene la premisa que la tarifa del transporte automotor es y seguirá siendo superior a la del transporte ferroviario.

*Las encuestas realizadas para determinar las preferencias de los pasajeros abarcaron un total de 3.000 usuarios de tren, colectivo y automotor, sobre un universo total de 5,3 millones de viajes persona/día.

*Si bien el análisis del comportamiento de la demanda frente a los estímulos arriba enumerados ha sido bastante completo – en base a la información suministrada por la Concesionaria – la determinación de los niveles de demanda se ha realizado específicamente en base a tres escenarios que representan distintas etapas del plan de mejoramiento del servicio propuesto por TBA S.A. y por lo tanto combinan los distintos factores en forma predefinida, sin ofrecer alternativas al análisis.

En base a los parámetros enumerados, cabe realizar las siguientes consideraciones:

*Si bien es de esperar que la Concesionaria provea información confiable para un estudio base para la toma de decisiones gerenciales, cuando el estudio tiene por destinatarios terceros y el objeto del mismo es impulsar una modificación contractual de tamaño entidad, se torna razonable una revisión de dichas fuentes, supuestos y metodología..

*La elaboración del informe en el año 1996, pondera el cómputo de niveles de empleo, crecimiento económico, etc. que han variado significativamente desde ese año base, sin considerar las variaciones posibles durante la vigencia del nuevo contrato propuesto.

*No se contempla variación en la distribución geográfica de la población, - como por ejemplo el fenómeno de los barrios cerrados, clubes de campo, etc. y el aumento o disminución de la motorización, en los últimos cuatro años.

*Aún aceptando el Concedente las conclusiones del informe, la predeterminación de los escenarios propuestos por la Concesionaria, limita la utilidad del mismo para definir el plan de inversiones ya que no brinda información sobre la evolución probable de la demanda ante otras alternativas de inversión.

2.1.2-Objeto social: ampliación

*la prestación del servicio Retiro-Rosario excede el marco del Decreto N°543/97, por encontrarse fuera del “área metropolitana” a la que se refiere la norma citada.

*la posibilidad de prestar servicios como operador de sistemas ferroviarios es una modificación del objeto social no prevista en el decreto de referencia.

2.1.3-Plazo:ampliación

La ampliación del plazo de concesión resulta del inc. c) del art. 4° del Decreto N° 543/97 y en virtud del adelantamiento y ajuste de las inversiones ya comprometidas(Contrato original) y la realización de obras nuevas (Proyecto de Modernización-Addenda). Por lo tanto resulta razonable la ampliación dispuesta en virtud de la proyección de las inversiones incluidas en el Plan de Modernización.

2.1.4-Silencio positivo

Lo prescripto se presenta como riesgoso en virtud de los plazos exiguos para analizar y resolver cuestiones de importancia, con que cuenta la Autoridad de Aplicación. Ciertamente es que se han debido compatibilizar tiempos diferentes: por un lado los de la empresa concesionaria y por el otro, el tratamiento interno de las actuaciones en las diversas áreas gubernamentales intervinientes en cada caso. Asimismo el Organismo de Control debiera contar con la dotación de personal necesaria para evitar el “silencio positivo” por parte del Concedente. Consideramos que con la modificación que introduce la Addenda, cualquier omisión aún involuntaria, estaría comprometiendo seriamente los intereses del Estado.

2.1.5-Sociedad inversora

Se ha verificado que el 41,65% del capital social según el Contrato de Concesión original, corresponde al accionista Cometrans S.A. cuyo objeto es “Sociedad de Inversión”, modalidad convalidada por la Addenda.

2.1.6-Garantía de créditos: prenda de los bienes muebles adquiridos.

Frente a una crítica situación financiera, la ejecución de la prenda de los bienes nuevos que se incorporen a la Concesión como consecuencia de inversiones del Proyecto de Modernización, afectará la operatividad del sistema.

2.1.7-Prenda de acciones de los socios fundadores.

No surgen comentarios.

2.1.8-Capital social: responsabilidad patrimonial de los accionistas.

La incorporación de la exigencia de mantener el patrimonio de los accionistas determinadas proporciones, sólo se establece al momento de operarse transferencias accionarias. Consideramos que debería exigirse su cumplimiento durante todo el período de la concesión implementándose controles periódicos así como la penalización para el supuesto de incumplimiento.

2.1.9-Terminación de la concesión: rescate.

La incorporación de los conceptos mencionados oportunamente en 2.1.9 de Aclaraciones Previas, implica un incremento en el monto indemnizatorio respecto del previsto originariamente en el Contrato de Concesión. Similar situación se observó en la renegociación del Contrato de concesión con Metrovías S.A..

2.1.10-Arbitraje.

No surgen comentarios.

2.2-Aspectos contables y económico financieros.

2.2.1-Estructura de costos

La información trimestral que debe presentar el Concesionario sobre Flujo de Fondos, Estado de Evolución del Capital Corriente y Estado de Resultados, tal como lo estipulan el Contrato y la Addenda, no requiere firma ni certificación de profesional en Ciencias Económicas, y no está estipulado el plazo para su presentación. Consideramos conveniente que dichos informes se remitan en un plazo previamente definido al Organo de Control y que se requiera el dictamen de un profesional, además de la firma del Presidente de la Sociedad.

La redeterminación del subsidio y canon por efecto de las variaciones de costos ocurridas entre abril/92 (dos meses anteriores a la presentación de la oferta) y febrero/95 (dos meses anteriores al inicio de la Concesión), arrojó un incremento en el costo de explotación total del 18%, en promedio, con respecto a la oferta original. Teniendo en cuenta que en el período que comprende el ajuste citado (abril/92-febrero/95) no se registraron índices de inflación de la

magnitud incorporada, se ha realizado un análisis con los elementos que obraban en nuestro poder que permite señalar:

- Que la estructura de costos presentada por el concesionario en la oferta e incorporada al contrato original tiene un factor relevante: “las cargas sociales representan el 47,05% sobre los sueldos”; el ítem Personal (sueldos+cargas sociales) a su vez incide en el 40% del total de los egresos de explotación.
- Que el análisis de la información presentada por el Concesionario en los estados trimestrales y en los Balances Generales, el porcentaje de cargas sociales/sueldos es –en promedio- del 30 %, (el detalle se expone en Anexo VII).
- Que en vista de la distorsión señalada precedentemente, consideramos necesario que se requiera un análisis de los conceptos que el Concesionario incorporó como “cargas sociales” en la oferta y su correlatividad con los cargos efectivamente pagados durante la concesión. Corresponde señalar que en la Addenda se mantiene la estructura de costos ofertada (con la incidencia del 47 % de cargas sociales s/sueldos) que es determinante para justificar los valores que integran la “ecuación económico-financiera” de la Concesión.
- Que la incidencia de la reducción del porcentual entre la oferta y las cargas sociales reales pagadas por el Concesionario- en promedio 17% ($47\% - 30\% = 17\%$)- sobre los sueldos consignados en la oferta original puede estimarse que representa un exceso en el costo ofertado para los cinco primeros años de la Concesión, de \$ 23.748.000, - (ver Anexo VII).
- Corresponde considerar que, de acuerdo con los datos relevados TBA SA no ha aplicado la reducción de cargas sociales que dispone el Decreto 292/95 (art. 22 y 23) y decreto 1520/98. La citada reducción, por su efecto en el costo de explotación, determina una reducción en la tarifa que paga el usuario en su estricta incidencia (art. 7.4.1. del Contrato de Concesión).

Debe tenerse en cuenta que el art. 23 del Decreto 292/95 establece como requisito para aplicar la reducción para las empresas que brinden servicios públicos con precios regulados,

contar con la autorización previa del Ente Regulador, y *“deberán presentar un estudio que cuantifique la incidencia sobre la tarifa de la reducción de los costos laborales”*. Señalamos que el *efecto para el Concesionario es neutro, dado que rebaja costos pero debe rebajar tarifa, en cambio representa un beneficio para el usuario, que no se le ha concedido*.

La rebaja de las cargas sociales no ha sido incluida como elemento integrante del costo al momento de la renegociación. Señalamos que tanto el Contrato original como la Addenda establecen que *“...las reducciones de las alícuotas impositivas, aduaneras o de cargas sociales trasladables al consumidor final, serán reconocidas y compensadas al Concedente en su documentada incidencia, a partir del momento en que entren en vigencia”*.

Resulta imperioso la aplicación de las normas que establecen la reducción de las cargas sociales en los servicios con tarifa regulada en concordancia con las disposiciones constitucionales referidas a la protección de los intereses de los usuarios, cuando se trata de un servicio público (art. 42 C.N.)

- La Addenda mantiene la estructura de costos ofertada por el Concesionario. Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde el inicio de la Concesión, debería adecuarse a la estructura de *costos reales* incurridos por la Concesionaria, con un análisis desagregado que permita su comparación con la integración que presentan los Balances Generales de la Sociedad y la información trimestral que deba presentar a la autoridad de control.
- La Addenda (Anexo 3 Adj. B) incorpora la posibilidad que el Concesionario solicite modificaciones en la estructura de costos por “cambios tecnológicos, de demanda o por cualquier otra causa no atribuible al mismo. De este modo el Concedente requeriría ajustes por reducción de costos que determinarían rebajas en las tarifas.
- El Contrato de Concesión original y la Addenda establecen como pautas para medir variaciones de costos en determinados ítems, el índice de precios mayoristas de E.E.U.U.. Esta previsión se aparta de lo establecido en la Ley N° 23928 y Decretos Reglamentarios 529/91 y 941/91.

- En relación a este tema se destaca que este Organismo de Fiscalización Superior, en el Informe de Auditoría relativo a "Verificar el monto de la deuda del Estado Nacional con los Entes Concesionarios de la Red Vial Nacional, reconocida mediante las Actas de Cooperación firmadas el 6 de enero de 2000 y las Actas Acuerdo aprobadas por decreto 92/2001", aprobado por Resolución N° 258/2001, al que en mérito a la brevedad nos remitimos, ya se pronunció rechazando la posibilidad de “establecer sistemas de actualización (no importa que se utilice valores de referencia del mercado nacional o extranjero, índices de cualquier tipo o fórmulas de aplicación automática) en contra de las previsiones del legislador”.
- “La ley 23928 es un verdadero plan de gobierno cuya integridad debe ser respetada y garantizada en todos los casos, a menos que el Congreso resuelva lo contrario”.
- El Concesionario no ha percibido, en los plazos estipulados contractualmente, el subsidio operativo. El análisis realizado para el período 01-99 al 09-99, nos permite observar un atraso por parte del Concedente que oscila entre un mínimo de 60 días a un máximo de 140 días (ver Anexo VIII), que han determinado la aplicación de tasas de interés anual del 17,15% incrementada en el 21% del IVA. Este comentario se hace extensivo para los pagos de los certificados de obra y fondos de reparo.

Señalamos que el atraso en los pagos, tanto de los subsidios operativos como del plan de inversiones, es una de las causales que se incorporaron a la decisión de renegociar el Contrato de Concesión.

2.2.2-Límite del patrimonio neto

El patrimonio de T.B.A. supera en los cuatro primeros años el citado porcentual, no obstante corresponde tener en consideración que al 31-12-98 el patrimonio representa el 25,55% del total del pasivo, es decir que su responsabilidad patrimonial está en el límite mínimo fijado en el contrato original (ver Anexo IX). Con referencia a la situación presentada al 31/12/99, se observa que la Sociedad no cumple, con el límite fijado en el contrato original, dado que representa el 24,27% del total del pasivo social.

Conforme a las flexibles prescripciones introducidas por la Addenda al Contrato de Concesión, esta reducción patrimonial por debajo del 25%, debería estar autorizada por la A.A. Teniendo en cuenta que la Concesionaria –conforme lo establecido en la “Addenda”- proyecta realizar inversiones por un monto estimado de \$ 1.467.388.000 financiado con el “canon de obra”, sería recomendable se analizara el patrimonio mínimo que necesitaría TBA SA para operar eficientemente la concesión, dado que no resulta razonable fijarle como límite solamente la relación con el endeudamiento, que la “addenda” lo reduce sustancialmente con respecto al contrato original. Al respecto es de destacar que las instituciones financieras que le han acordado préstamos, han impuesto condiciones muy estrictas de cumplimiento de obligaciones para TBA SA.

2.2.3-Cesión del derecho de cobro de tarifas.

La cesión del derecho sobre el cobro de tarifas que el Concesionario ha efectuado, asciende para los ingresos del año 2000, al 38% de la recaudación en concepto de tarifa, cifra que compromete notablemente el capital de trabajo futuro de la empresa.

Señalamos que sería conveniente que la cesión referida fuese previa y expresamente autorizada por la A.A., estableciéndose pautas de información periódica sobre el cumplimiento de los compromisos contraídos.

2.3-Aspectos técnicos: inversiones y mantenimiento

2.3.1-Plan de inversiones. Contrato de Concesión.

En Apéndice A se desarrolla el grado de cumplimiento alcanzado por el Concesionario, de las obligaciones a su cargo

Se han detectado atrasos en el cumplimiento del Plan de Inversiones, por causas ajenas al Concesionario.

1- Se mencionan a modo de ejemplo las obras de renovación de vía, las cuales a raíz de denuncias formuladas por la Organización Greenpace de fechas 26/8 y 20/10 del 1997, en el sentido de utilizar durmientes tipo biblock en lugar de durmientes de madera, como se determina en los Pliegos Técnicos del Contrato, ha incrementando los costos de obra, aceptados por la AA.

2- Asimismo las obras correspondientes a pasos vehiculares a distinto nivel, las cuales a causa de controversias con los vecinos y el G.C.B.A., no se ejecutaron.

2- Otro aspecto significativo a destacar resultan los atrasos en los pagos de los certificados de obra, por parte de la A.A.

2.3.1.1-Inversiones previstas en la Primera Addenda de renegociación.

Teniendo en cuenta que el Contrato de Concesión, ajustado a las previsiones de la Primera Addenda, tuvo principio de ejecución, y sin perjuicio de que con posterioridad, tal como se expresara ut supra, se realizaron modificaciones al mismo, resulta necesario efectuar comentarios en relación a lo aprobado en primer término.

Las nuevas inversiones se encuentran dirigidas principalmente a homogeneizar la infraestructura en la zona de tráfico intenso, para obtener niveles de desempeño similares en la extensión de la red en los próximos 30 años, y renovar el parque de material rodante para los servicios eléctricos.

El cierre del circuito norte en la Línea Mitre (Bancalari-Victoria), y el mejoramiento de la infraestructura y el material rodante para la reinstalación de los servicios a Rosario, se destacan como propuestas adicionales a las anteriormente detalladas, a las que se les suma la extensión de electrificaciones y cambio de material rodante, en servicios de media distancia, completando el funcionamiento del sistema concesionado durante los 30 años en que operará T.B.A.

Estas modificaciones al contrato original han representado mayores costos que ocasionarán los nuevos servicios, comparativamente con los previstos en el contrato original y que no estarían cubiertos por las tarifas vigentes.

En ese orden, el mayor consumo eléctrico que produce la incorporación de aire acondicionado y la mayor aceleración que se propone para el nuevo material rodante resultan ser los más significativos.

Por otra parte existen disminuciones al costo original producidos por las nuevas inversiones, como el mejor aprovechamiento de los equipos que produce el circuito norte, o la disminución de personal de cabinas de señales que implica la instalación de "Control de Tráfico Centralizado" (CTC) en los sectores urbanos, etc.

Un capítulo particular lo constituye la solución de las interferencias que producen los numerosos pasos a nivel que poseen ambas líneas, resultando una perturbación para el incremento de frecuencia de los servicios.

Además dadas las diversas jurisdicciones que su solución involucra y que hace imposible predeterminedar un plan y cronogramas; se ha acordado una mecánica de provisión de fondos provenientes del canon de obras, para constituir un organismo específico que conduzca los debates técnico-ambientales que las soluciones precisan para su concreción, proponiendo que el Concedente resuelva en plazos prudenciales los cruces más críticos.

Los valores monetarios imputados a cada obra en la Addenda de Renegociación son estimados, según surge de los informes emitidos por la Autoridad de Aplicación, y tienen el objeto de permitir realizar el presupuesto y cronograma de desembolsos del proyecto, dado que la contratación de cada obra seguirá el proceso licitatorio que establece la Addenda. Estos mismos informes califican a los montos de obra como "razonables y vigentes" al momento de elaborarse los mismos.

Lo propuesto por el Concesionario fue discutido con representantes de la Autoridad de Aplicación, quedando dichos análisis reflejados en las distintas Actas conformadas para cada uno de los capítulos de la renegociación.

De dichas Actas y el informe técnico a cargo de la Autoridad de Aplicación, surge que la propuesta del concesionario tiene como principal sustento el atender la demanda insatisfecha según el estudio que a pedido del Concesionario realizó la Consultora Parsons Brinckerhoff Internacional S.A.

1- Los montos atribuibles a cada rubro de inversión son estimados, a los que se suman otros gastos no determinados como gastos generales y honorarios de gerenciamiento. Esto se hace más indefinido en las obras a largo plazo, a ejecutar entre los años 24 y 30 de la concesión, las cuales no están identificadas y cuyo costo se fija en \$363.149.000 en el Anexo 4 de la Addenda.

Lo expresado impide determinar con meridiana aproximación, los montos de inversión comprometidos, tanto para las obras financiadas mediante aumento tarifario, como las a cargo del Concedente, tal es el caso de las correspondientes a los cruces a diferentes niveles.

- 2 Para estos últimos, el Estado resulta comprometido a inversiones indefinidas en monto, pero condicionadas a plazos perentorios, previendo la Addenda que un eventual incumplimiento de su parte habilite su ejecución por parte del Concesionario a costo y cargo del Concedente.
- 3- Al analizar el alcance técnico de las obras 500-A y 500-B -“Conservación coches eléctricos no previstos en Contrato original”-, por un monto de \$ 374.504.000 y las obras 525 y 616, -“Reconstrucción material rodante de tracción”- por un monto de \$ 18.924.000, incluidas en el Proyecto de Modernización, se verifica la inclusión de tareas correspondientes al mantenimiento de estas unidades. Este servicio está previsto entre las obligaciones a cargo del Concesionario como “Mantenimiento” en el art. 4.2.2 del Contrato original y el art. 1.b) de la Addenda.

Particularmente, para las obras 500A y 500B, se observa que:

La redacción del alcance técnico de estas obras incluidas en el Anexo 4 de la Addenda coincide en forma, contenido y tipeo con las cartillas de Mantenimiento para reparación general de coches japoneses utilizadas para el seguimiento del mantenimiento establecido en el contrato.

De lo expuesto se desprende que debieron haberse eliminado estas obras del plan de modernización, dado que las mismas se incluyen en el servicio de mantenimiento a cargo del concesionario.

- 4- Otro aspecto a observar es el tratamiento de los plazos con que cuenta la A.A. para dar respuesta a los distintos requerimientos del Concesionario. Se estipulan lapsos de 30/60 días para que aquélla dé respuesta a los mismos; superado el cual y ante silencio del Estado Concedente, se dan por aprobados los requerimientos.
- 5- La metodología de selección de contratistas y proveedores para efectuar las inversiones previstas en el Proyecto de Modernización se encuentra detallado en el Anexo V de la Addenda, otorgándole al Concesionario las atribuciones de llamado y preadjudicación de las licitaciones.

2.3.1.2. -Inversiones previstas en la Segunda Addenda de renegociación.

1-Obras a largo plazo

Se han eliminado las obras denominadas "a largo plazo" , que la Addenda aprobada por Dec. N° 210/99 preveía ejecutar entre los años 24 y 30 de la concesión, y cuyo costo era de \$363.149.000.

2-Indeterminación de precios-

Los montos finales de obra o provisiones que prevé la Addenda aprobada por Dec. N° 104/01 son, al igual que los que preveía anteriormente el Contrato, estimados, debiendo sumárseles honorarios en concepto de gerenciamiento del Plan de Modernización, los que representan el 10% del valor de las obras.

3-Material Rodante

Se contempla la incorporación de material rodante nuevo detallado en el anexo III de la Addenda, comprometiendo al Concesionario a incorporar y poner en servicio 464 nuevos coches entre los años 2005 y 2017. Además completará la ejecución de las obras básicas y los adicionales previstos en el Anexo XIII/3 del Contrato, denominadas S-16 “Reconstrucción de 222 coches eléctricos Toshiba” y M-26 “Reconstrucción de 145 coches eléctricos Toshiba”. De los 367 coches resultantes de estas obras, 102 han sido destinados a la obra n° 527 “Triplas con aire acondicionado.”.

La cantidad de coches comprendidos en la obra original fue de 150 unidades (50 triplas). Por esta Addenda se limita dicha cantidad a 102 coches (34 triplas). Los restantes 48 serán reconstruidos según el Plan Básico Racionalizado, Obras S16 y M26 (Anexo III de la Addenda).

El Concesionario no solicitará por estos cambios retribución o compensación alguna, por lo que el monto correspondiente al total de la obra n° 527 -Triplas con aire acondicionado- será de \$24.684.000. - valor fijo e inamovible.

En referencia a las obras 500-A y 500-B -“Conservación coches eléctricos no previstos en el Contrato original”-, por un monto de \$ 374.504.000 y, las obras 525 y 616, -“Reconstrucción material rodante de tracción”- por un monto de \$18.924.000, incluidas en la Addenda aprobada

mediante Decreto N°210/99; se verificó su eliminación en la nueva Addenda aprobada por Dto.N° 104/01.

4- Pasos a distinto nivel

El Anexo VII de la Addenda deja sin efecto tres obras previstas para este ítem - M-3 “Construcción de puentes peatonales” de la Línea Mitre - S-14 “Cruces peatonales sector Once Moreno”, y S-15 “Construcción de cruces vehiculares” de la Línea Sarmiento, modificando el Pto. 12.4 del Contrato de Concesión.

La no-ejecución por parte del Concedente de los pasos a distintos nivel, no habilita al Concesionario a efectuarlas a costa y cargo del concedente como lo preveía la anterior Addenda.

2.3.1.3 Variación de los Precios de los Programas de Inversiones:

- Se reitera lo expuesto en el punto 2.2.1, en relación a la imposibilidad de establecer sistemas de actualización en contra de las previsiones de la ley de convertibilidad 23928.

2.3.2-Mantenimiento de bienes.

Del examen de la documentación suministrada por la CNRT (ver detalle en Apéndice B), surge que el Concesionario ha incurrido en incumplimientos de las obligaciones asumidas respecto del mantenimiento de los bienes dados en concesión, existiendo la imposición de penalidades por parte de la CNRT.

Por otra parte, la evaluación realizada permite deducir que, más allá de si las penalidades aplicadas pueden ser recurridas por el Concesionario alegando derechos que podrían corresponderle, o aún el mismo pago de las multas, resulta evidente que si fue necesaria la emisión de tantas y tan fundadas recomendaciones e intimaciones, no cabe duda que existieron estados de riesgo que afectaron la seguridad en el transporte de pasajeros, con la posibilidad de que se produjeran accidentes, tal como lo denunciara el Defensor del Pueblo de la Nación por Nota DPN N° 06799 del 25/03/99 dirigida al Secretario de Transporte de la Nación.

V-CONCLUSIONES

- *Fundamentos de la renegociación: demanda insatisfecha.* El estudio que la determina fue realizado por el Concesionario en base a un nivel de desarrollo económico—año 1996- que se ha modificado sustancialmente. Para orientar la renegociación de un contrato que implica multiplicar varias veces el monto de la inversión y triplicar la duración del mismo, se requiere un estudio que contemple situaciones de distintos niveles de demanda con el efecto consiguiente en la financiación e inversión del Plan.
- *Objeto de la Concesión.* La prestación del servicio Retiro-Rosario excede el marco del Decreto N°543/97, por encontrarse fuera del “área metropolitana” a la que se refiere la norma citada y la posibilidad de prestar servicios como operador de sistemas ferroviarios es una ampliación del objeto no prevista en el decreto de referencia.
- *Patrimonio neto.* En base a las consideraciones expuestas al referirnos a la situación económico financiera de T.B.A.S.A. al 31-12-99, consideramos necesario que se establezca un patrimonio neto mínimo para operar con solvencia la concesión. La Addenda reduce los requerimientos de Patrimonio Neto con respecto al total del pasivo de la Concesionaria.
- *Capacidad empresarial.* Al momento de la firma del Contrato de Concesión, el Estado se comprometió a financiar las Inversiones por un monto aproximado de \$ 349 millones. Con las modificaciones introducidas por la Primera Addenda, la inversión ascendía a \$ 2.140 millones aproximadamente, que representaba un incremento del 612% con respecto al monto original. y con las de la Segunda Addenda a \$ 1.467.388.000,00, que representa un incremento del 420% con respecto al monto original. Cabe reflexionar sobre la estructura empresarial requerida para gerenciar inversiones de tamaño envergadura.
- *Honorarios por asesoramiento técnico.* Los pagos efectuados a los accionistas en concepto de "Honorarios por Asesoramiento Técnico para la preparación, análisis y estudio del Plan de Inversiones y del Material Rodante" y "Honorarios por asesoramiento técnico puesta en

marcha", para el período 1995-1999, resultan muy superiores a la utilidad neta de impuestos que surge de los balances de la empresa para el mismo período, importando ello un ingreso libre de riesgos para los mismos mientras que para el Concesionario forman parte del costo de explotación. Si se agregan ambos conceptos y se expresan como porcentaje del Patrimonio Neto, se obtienen los resultados que se exponen a continuación:

Pagos a accionistas en concepto de "Honorarios por asesoramiento técnico para la preparación, análisis y estudio del Plan de Inversiones y del Material Rodante" y Beneficios neto de impuestos del Concesionario como porcentaje del Patrimonio Neto

1995	1996	1997	1998	1999
7.52%	72.13%	48.87%	40.98%	12.14%

- *Balance 31-12-99.* El Balance General al 31-12-99, presentado por la Sociedad denota una situación financiera comprometida, tal como se expuso en el análisis de los resultados económicos obtenidos, situación que se agudiza con las restricciones que le imponen entidades bancarias sobre los ingresos futuros en concepto de tarifas (38% sobre ingresos por tarifas del año 2000) y el compromiso de reducir los préstamos otorgados a Cometrans u otras sociedades controladas o vinculadas. Tanto el informe del auditor como el de la Comisión Fiscalizadora sujetan la opinión a la resolución de las incertidumbres referidas a los créditos con la C.N.R.T. y al cumplimiento de los compromisos bancarios.
- *Estructura de costos.* Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde el inicio de la Concesión, la información debería adecuarse a la estructura de *costos reales* incurridos por la Concesionaria, con un análisis desagregado que permita su comparación con la integración que presentan los Balances Generales de la Sociedad y la información trimestral que deba presentar a la autoridad de control. Sobre el tema, señalamos en especial el ítem "Cargas Sociales" y "Mantenimiento".
- *Indeterminación de los precios finales de cada obra y/o provisión previstos.* Del estudio de la Addenda no surge que se haya efectuado un análisis sobre la razonabilidad de los precios

determinados por el Concesionario para cada obra. Asimismo las obras a largo plazo, cuyo costo total se fijó en \$363.149.000, si bien posteriormente fueron eliminadas en la segunda Addenda, no estaban identificadas en la Primera Addenda.

- *Indeterminación de la factibilidad técnica de ejecución de las obras propuestas.* Del estudio de la Addenda no surge que se haya efectuado un análisis sobre la factibilidad técnica de las obras propuestas por el Concesionario.
- *Cruces a diferente nivel.* El Estado resultaba comprometido a inversiones indefinidas en monto, pero condicionadas a plazos perentorios, previendo la Primera Addenda que ante el incumplimiento el Concesionario ejecute la obra a costo y cargo del Concedente, originando además, reclamos por “improductivos” y “mayores costos de explotación” en detrimento del Estado. Si bien se modifica en la segunda Addenda, ello no obsta a concluir que debió haberse analizado al momento de tratarse la primera Addenda.
- *Aprobación de tramitaciones por silencio del Concedente.* La Addenda condiciona al Estado Concedente, fijando términos perentorios. Los plazos estipulados debieran responder a un análisis de la eficiencia del circuito interno de la A.A, a fin de no quedar expuesta la misma a la consideración del Concesionario.
- *Selección de contratistas y proveedores para efectuar las Inversiones.* La metodología prevista en la Addenda limita la intervención de la A.A. solamente al “visado” de los Pliegos de Bases y Condiciones y en la Preadjudicación.
- *Inversiones en Material Rodante.* El Plan de Modernización incluía como Inversiones “costos de mantenimiento” que debían estar a cargo del Concesionario.

Sin perjuicio de haberse eliminado las mismas en la segunda Addenda, resulta observable que no fuera verificado por los funcionarios actuantes al momento de analizarse los planes de inversión que dieron lugar a la Addenda aprobada por decreto 210/99.

- Los ajustes establecidos en las Addendas suscriptas, son violatorios de lo establecido en la ley de convertibilidad.
- Sin perjuicio de que con posterioridad, la ley 25561, derogó la actualización por índices de precios, se destaca que las autoridades intervinientes no debieron haber convalidado un sistema de ajuste contrario a la normativa legal vigente al momento de suscribir las respectivas Addendas.
- El monto nominado como "Gerenciamiento de las obras del Plan de Modernización" representa un 10% del monto total de las obras, superior al estipulado en la Primera Addenda (6,5%).

- *Mantenimiento.* Se detectaron incumplimientos al cronograma de mantenimiento ofertado sobre los bienes de la Concesión, a través de las penalidades impuestas por la C.N.R.T.

En este punto deben destacarse principalmente las falencias detectadas en el sistema de enclavamiento de las puertas de los coches eléctricos de la ex Línea Sarmiento. Esta anomalía se relaciona directamente con la seguridad del servicio y tiene incidencia en el control de la seguridad pública, que deben llevar a cabo los organismos competentes, como lo demuestran los casos que son de público conocimiento.

- No existen constancias que en la Addenda se hayan receptado en los costos de explotación, el ahorro desde el inicio de la concesión en el rubro Mantenimiento, ocasionado por diferimientos de rutinas.

Las conclusiones del presente examen finalmente deben ser enmarcadas en el proceso abierto por el decreto 293/2002¹ que encomienda al Ministerio de Economía la renegociación de

¹ El marco de este decreto es la ley 25561 que estableció en su art. 8 que en los contratos celebrados por la Administración Pública bajo normas de derecho público, comprendidos entre ellos los de obras y servicios públicos, quedan sin efecto las cláusulas de ajuste en dólar o en otras divisas extranjeras y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países y cualquier otro mecanismo indexatorio; en virtud del art. 9° por su parte autorizó al Poder Ejecutivo Nacional a renegociar los contratos comprendidos en lo dispuesto en el mencionado

los contratos de concesión que tengan por objeto la prestación de servicios públicos, entre los que se encuentra el correspondiente a la empresa TBA S.A (Anexo II de la Res. 20/2002-ME). En este sentido es necesario señalar que la renegociación objeto de este estudio especial se concretó cuando se cumplía el quinto año de ejecución e importó la modificación de los parámetros estructurales del contrato original (v.g. plazos, montos de inversiones y financiamiento), en el marco de una relación bilateral ajena a la competencia de la etapa previa a la concesión (licitación pública) y fundado en un estudio del concesionario que determinó la existencia de una demanda insatisfecha y a cuya satisfacción apuntó el nuevo programa de inversiones.

Por ello en el marco señalado, deberá priorizarse fundamentalmente los derechos de los usuarios del servicio público, poniendo especial énfasis en las inversiones en mantenimiento que apunten a la seguridad del servicio.

Buenos Aires,

Firma:

artículo 8º, fijándole, en el caso de los contratos que tengan por objeto la prestación de servicios públicos, pautas a tomar en consideración tales como: 1) el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos; 2) la calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente; 3) el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios; 4) la seguridad de los sistemas comprendidos; y 5) la rentabilidad de las empresas.

ANEXO I
ANEXO XXVI/4 -M

Resolucion N° 63 del 20 de Enero de 1998

CRONOGRAMA DE INVERSIONES Y COTIZACION TOTAL CON LAS MODIFICACIONES ACORDADAS SEGUN ANEXO XXVI/3

n°	DESCRIPCION	Fecha de Inicio		Fecha de Terminacion		Cotizacion (\$)
		Trimestre	Año	Trimestre	Año	
1	Pasos Vehiculares a Distinto Nivel	II	3	IV	8	12.116.742
2	Constr.Est. Interc. J.L.Suarez	II	6	IV	8	7.823.778
3	Construc. Puentes Peatonales	I	4	IV	6	1.186.492
4	Construc. de Plateas para Gatos Yoyce.	I	5	IV	5	74.166
5	Prov. y Mont. Torno Bajo Piso y contr. Bases Deposito Victoria.	I	6	IV	6	1.346.709
6	Renov. Via Cuadruple Electríf. Km 1,8 al Km. 5.465 sector Retiro Emp. Maldonado.	I	2	IV	4	11.148.647
7	Mej.y Renov. ambas Vias Km.5,9 al Km. 24.sector Emp. Maldonado J.L.Suarez	II	3	IV	5	17.136.679
8	Renov. Aparatos de Via Km. 1/11 al Km. 24 y Via Tercera Electríf. Sector Retiro J.L.Suarez	II	3	IV	5	7.048.455
9	Renov. Interrup. de Alta Velocidad C.C. en Subest. Palermo Olivos Victoria	IV	1	I	3	3.977.029
10	Cambio de Equipos de Telecomando y Reconstr. Red Radioelectrica.	II	4	III	5	892.687
11	Prov. y Tendido de Cable Control y Piloto entre Subest. Edison y Martinez	I	4	IV	4	83.661
12	Tendido de Cable entre Subest. Retiro y Centro 4	I	9	IV	9	67.753
13	Adquisicion de dos Transformadores de 20 kv/0,645 Kv	I	9	IV	9	119.475
14	Distribucion de Energia Electrica 13,2 Kv.	II	3	I	4	449.373
15	Tendido Cable Alta Tension Luz y Fuerza contr. pilot. y telec. entr Sub Martinez y Nuñez	I	5	IV	6	2.334.955
16	Cambio Rectific.Subest. Coghland - San Martin J.L.Suarez	II	2	III	5	3.889.643
17	Renovacion Cabinas 380 V.C.A.	I	9	IV	9	163.680
18	Renov.Cables Aliment. e Interc. 830 V.C.C. Retiro Subest. Palermo	I	8	IV	8	868.150
19	Inst. Equipo Retífic. Subest. Florida.	I	3	IV	3	996.189
20	Cabina Secc. Playa Retiro Aliment. de 830 V.C.C	I	7	IV	7	956.897
20/1	Renov.Cables tercer riel subest.Nuñez Olivos San Isidro Vict. S.Fernando. Coghland S.Martin. y J.L.Suarez	I	8	IV	9	3.499.468
21	Prov. y Mont. de Sistema de Energia de C.C. 120 V y 20 V.	I	7	IV	7	875.475
22	Sist. Radioelectrico Troncalizado	IV	2	III	3	3.907.575
23	Telec.tend. de cables autooport.	I	8	IV	8	820.719
24	Modern. Radioenlace Retiro Victoria S Martin	I	7	IV	7	726.776
25	Señalamiento Automatico entre Retiro y emp.Maldonado.	I	5	I	7	9.404.119
26	Reconst. de 143 coches japoneses	I	1	IV	6	46.692.383
28	Adquisicion torno Vertical	I	6	IV	6	531.728
29	Adquisicion prensa calado y decalado de ruedas	I	6	IV	6	385.482
30	Adquisicion Gatos Joyce	I	5	IV	5	328.432
34	Provision e inst. de barreras automaticas	I	6	IV	8	4.913.007

35	Mejoramiento de vias Sector Victoria Capilla	I	2	IV	4	10.577.687
36	Mejoramiento de via Sector Suarez Zarate	I	2	IV	4	7.810.022
37	Remodelacion de Estaciones	IV	2	II	7	11.736.639
Subtotal a valores de Abril de 1992						174.890.672
38	Provision de 9 locomotoras	II	1	III	2	7.906.015
39	Incorporacion (de 30 coches remolcados)	II	1	III	2	3.240.166
Subtotal (a valores de Abril de 1995)						11.146.181

GRUPO DE SERVICIOS 2 (EX LINEA SARMIENTO)

2/2

ANEXO XXVI/4 -S

CRONOGRAMA DE INVERSIONES Y COTIZACION TOTAL CON LAS MODIFICACIONES ACORDADAS
SEGUN ANEXO XXVI/3

n°	DESCRIPCION	Fecha de Inicio		Fecha de Terminacion		Cotización (\$)
		Trimestre	Año	Trimestre	Año	
1	Prov. Montaje y Puesta en Secio. de un sist. de Telecomando Central	III	1	IV	2	4.356.801
2	Prov. y Montaje de un sist. de Calefacción e Iluminación en Subestaciones	I	10	IV	10	282.670
3	Subestación Retif. para tracción eléctrica modern. equipos rectificadores	III	1	IV	2	1.759.497
4	Subestación electrif. Caballito Villa Luro y Merlo - Ampliac. Renov. y Modif. Cables alimentadores	I	7	IV	7	1.362.085
5	Prov. Inst. y Puesta en Servicio de Subest. Transf. de 2x500 KVA -20KV/0.4- 023 KV. en Haedo.	I	8	IV	8	469.210
6	Renov. Cables media tensión 20 KV.y letefonico entre Subest. Ramos Mejía y Moreno	II	6	IV	7	1.711.124
7	Subest. Retif. En Floresta y Morón	I	4	IV	5	5.441.915
8	Estación Castelar Deposito Castelar - Ampliación formaciones 9 coches	III	1	IV	2	438.119
9	Est. Caballito - ampliación y obras complementarias en anden n° 2	III	1	IV	1	180.652
10	Renov. de vías y aparatos de vías desde Km. 22 al Km. 37,040.	I	2	IV	4	18.867.576
11	Est. Castelar - Dep. Base, Renov. vías auxiliares y aparatos de vías	I	3	IV	4	1.178.459
12	Est. Castelar - Dep. Base, Renov. vías auxiliares y aparatos de vías (lado oeste)	III	1	IV	2	624.376
13	Est. Castelar - Dep. Base , Prov. e Inst. de Torno Bajo Piso	III	1	IV	2	1.713.055
14	Cruces peatonales sector Once - Moreno.	I	6	IV	7	480.876
15	Construcción cruces vehiculares.	I	2	IV	10	17.535.473
16	Reconst. de 219 coches eléctricos japoneses.	III	1	IV	6	51.734.540
17	Estación Once - Trabajos de Señalamiento y vía	I	5	IV	6	5.534.797
18	Estación Caballito - Trabajos de Señalamiento y vía	II	5	IV	7	4.018.572
19	Estación Flores y Floresta - Trabajos de Señalamiento y vía	II	5	IV	7	3.869.251
20	Estación Liniers - Trabajos de Señalamiento y vía	I	6	IV	7	9.272.481
21	Liniers - Moreno Trabajos de Señalamiento	I	5	IV	6	2.676.649
22	Once - Moreno: Tren Tierra Central Telef., Radioenlace y cables Telefónicos	III	1	IV	5	5.356.089
23	Adquis. y Prof de barreras automáticas	I	6	IV	8	3.158.535
24	Adquis. de torno vertical.	I	6	IV	6	430.626
27	Mejoramiento de via sector Merlo - Empalme Lobos	I	2	IV	2	1.870.559
28	Remodelacion de Estaciones	II	4	IV	6	12.252.641
Subtotal (a valores de Abril de 1992)						156.576.828
29	Prov. de Seis Locomotoras	III	1	IV	2	5.270.676
30	Incorporación de 13 Coches Remolcados	III	1	IV	2	1.180.352
31	Remotorizacion de 6 Coches Motores Livianos	III	1	IV	2	459.611
Subtotal (A valores de abril de 1995)						6.910.539

PLAN DE INVERSIONES

DESCRIPCIÓN	MONTO RESTANTE		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
	\$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$	Miles \$
AREA SEÑALAMIENTO Y COMUNICACION																							0
Módulo																							0
Bases nacional (Contable Original)	13.705.130	13.705						3.705	4.000	6.000													13.704
M2 Señalam. (Contable Original)	826.264	826																					826
M23 Telecom. Tard. Cap. Autoprog.	841.874	842																					842
M24 Moderniz. red. Señalam. Vial-Ret-S. Mart.	22.783.426	22.783																					22.783
M25 Señ. Rec. Emp. Copli. Bna. Mtro. CCCTC	4.912.711	4.913																					4.913
M26 Bases autonómicas																							0
Subtotal	43.178	2.732	2.000	3.943	5.500	15.725	10.203	1.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43.178
Plan de modernización																							0
S04 Incorporación ATP Rama. A. Sur. y Tigr.	2.960	2.960													2.460	2.460							2.960
S11 Unificación Plus de mando	4.900	4.900													2.460	2.460	2.960						4.900
Subtotal	7.860	7.860	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.460	2.460	2.960	0	0	0	0	0	7.860
Subtotal Área Señalam. y Comunic. Mtro. Barriero	61.038	2.732	2.000	3.943	5.500	16.704	10.203	1.000	0	0	0	0	0	0	2.460	2.460	2.960	0	0	0	0	0	51.029
Bases nacional (Contable Original)																							0
S17 Estac. Ocas. Trab. Señalam. y vial	7.542.563	7.543																					7.543
S18 Estac. Cambio. Trab. Señalam. y vial	5.478.322	5.479																					5.479
S19 Estac. Pto. Pto. Trab. Señalam. y vial	5.272.836	5.273																					5.273
S20 Estac. Lumin. Trab. Señalam. y vial	11.238.780	11.237																					11.237
S22 Red. Señalam. Pto. Pto. Ocas. Moreno																							0
S23 Trab. Terc. Cent. Telefonía	807.795	808																					808
S23 Bases autonómicas	4.184.679	4.185																					4.185
Subtotal	34.331	4.808	3.873	5.193	7.441	3.204	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34.331
Plan de modernización																							0
S15 OTU Ocas. Moreno y unid. PNC Canal	4.900	4.900													2.450	2.450							4.900
S08 - Incorp. Da. ALP. Ocas. Moreno	4.330	4.330																					4.330
S03 - Trab. Señal. Y O.C. Est. Casales	540	540																					540
S21 - Trab. Señal. Y O.C. Est. Moreno	970	970																					970
Subtotal	10.740	10.740	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.450	2.450	0	0	0	0	0	0	10.740
Subtotal Área Señalam. y Comunic. Barriero	42.271	4.808	3.873	5.193	8.111	3.204	0	0	0	0	0	0	0	0	2.450	2.450	0	0	0	0	0	0	42.271
AREA MATERIAL RODANTE																							0
Módulo																							0
Bases nacional (Contable Original)	119.854	120																					120
M1 - Pto. Y montaje torn. bajo pto	11.539.980	11.539																					11.539
M2B - Racores. 145 coches elec. ,apropiada	5.219.674	5.220																					5.220
M2B e. Ampliador rec. 145 coches (M2B)	724.614	725																					725
M2B torn. vertical	525.317	525																					525
M2B - Pto. cable y desdoble de ruedas																							0
Subtotal	18.420	17.178	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.250	1.250	0	0	0	0	0	0	18.420
Plan de modernización																							0
S01/S02 Incorp. Nuevos. Mat. Rod. Trac. Elec. (200 coches)	290.000	2.904																					2.904
S27 Incorp. nueva tecnología (nuevas LMAP)	282.924	2.804																					2.804
Subtotal	313.324	29.274	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	313.324
Subtotal Área Material Rodante Barriero																							0
Bases nacional (Contable Original)																							0
S18 Racores. 222 coches eléctricos Tachas	7.370.204	7.370																					7.370
S18 ad. Ampliac. Rac. 222 coches (S18)	7.812.861	7.813																					7.813
S24 Adq. Torno vertical	588.637	587																					587
Subtotal	15.770	15.183	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.770
Plan de modernización																							0
S00 - Incorp. nuevos. Mat. Rod. Trac. Elec. (284 coches)	382.800	43.200																					43.200
S14 - Mat. Rod. Diesel (12 coches motor)	43.200	0																					0
Subtotal	441.770	15.183	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	441.770
Subtotal Área Mat. Rodante Barriero	753.084	35.257	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	753.084
Bases nacional (Contable Original)																							0
S15 - Racor. Mano. M. Par	45.900	45.900																					45.900
S16 - Electr. Mano. M. Par. Rodríguez	45.900	45.900																					45.900
Cable del circuito para línea Mtro.																							0
Subtotal	143.200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	143.200

ANEXO II

PLAN DE MODERNIZACION - INVERSIONES

Incluida en la Addenda

LINEAS MITRE Y SARMIENTO

El presente Anexo detalla en forma sintética los alcances del proyecto de modernización incluido en la Addenda.

Este proyecto fue presentado por el Concesionario y pasó a formar parte de la Addenda a través de varios anexos a la misma.-

Los objetivos y componentes del proyecto se sintetizan de la siguiente manera:

Estrategia

- Management
- Cambio estructural
- Financiamiento genuino
- Adecuación del mecanismo de la concesión
- Cambio cualitativo de la calidad del servicio
- Solución impacto urbano
- Solución factible

Objetivos generales

Mejorar sustancialmente la calidad del servicio, ubicando al ferrocarril a la vanguardia del transporte suburbano de pasajeros

Solucionar el problema urbano y de seguridad generado por los pasos a nivel

Expandir el área de influencia de las líneas electrificadas, mejorando su operatividad y las prestaciones del sistema

Componentes básicos

- Programa de incorporación de material rodante
- Programa de eliminación de pasos a nivel
- Programa de adecuación de la infraestructura
- Cierre del Circuito Norte del Sistemas de Líneas del Mitre

Detalle del Plan de Inversiones

Servicios de pasajeros, encomiendas y automóviles acompañados, a Rosario

Se prevé la ejecución de trabajos de vías que permitan la circulación de trenes de pasajeros a 100/120 km./h, para lograr un tiempo de viaje de 4/4,5 hs con material rodante que ha sido dispuesto para la Pcia. de Santa Fe.

Se establece una Norma de Seguridad para la verificación de estas condiciones en vía.

Obras de Infraestructura en las Zonas urbanas y suburbanas

En los distintos Anexos de la Addenda se describen las obras de cada una de las Areas.

Se prevén 18 obras en el área de Alimentación de energía eléctrica para trenes, 5 para Señalamiento, 7 para Vías, el cierre del circuito norte incluye 14 obras, 4 obras civiles y Electrificaciones en la Línea Sarmiento.

En ellas puede destacarse la incorporación a todos los trenes eléctricos del A.T.S, y la concreción en las vías de la zona urbana del riel largo soldado.

Las electrificaciones propuestas son las de Merlo-M.Acosta, y Moreno-Gral Rodríguez.

Para los años 20 al 30 de la concesión, se han incorporado un listado con obras de las cuales, según su prioridad y la disponibilidad de fondos podrán ejecutarse en los años finales de la concesión.

Respecto a los pasos a distinto nivel, se describe la metodología para encarar la solución de los cruces.

Adquisición y mantenimiento de material rodante para trenes eléctricos y de tracción diesel.

Este ítem incluye la remodelación de coches actuales con aire acondicionado (Triplas), en un número de 150 coches, de los que actualmente se les efectúa la reconstrucción cambiándoles sus características técnicas y estéticas. Su costo adicional está presupuestado en \$242.000/ coche, los cuales se destinarán a la Línea Mitre.

Por otra parte se proyecta la adquisición de 492 coches eléctricos, estimándose su costo en \$ 1.800.000/coche puesto en Bs.As. con impuestos incluidos.

La primera entrega de 276 coches se destinarán 27 a la Línea Sarmiento y 249 al Mitre.

La segunda incorporación se prevé para la época en que los primeros coches Toshiba reconstruidos por Femesa y/o por el contrato vigente han consumido el kilometraje devuelto por las mismas.

Se incluyen además los gastos de conservación (Mantenimiento) de los nuevos coches eléctricos a incorporar no previstos en el contrato original.

Servicios remolcados diesel o coches motores:

Corresponde a la estimación de presupuestos para la reconstrucción del actual parque afectado a los servicios de media distancia, en una primera etapa, y la adquisición de nuevos elementos que podrán ser similares a los actuales u otros que provea la tecnología para después del año 20 de la concesión.

Adecuación de los depósitos para el nuevo material rodante eléctrico.

Estas previsiones reservan partidas para la adecuación de los establecimientos necesarios para atender los nuevos coches a incorporar.

Obras Complementarias

Se refiere a obras que en este marco las prevé el contrato original, las cuales se encontraban en trámite de aprobación ante la CNRT., incluyéndose en el Proyecto de Modernización, con el objeto de mejorar el plan.

Servicios a prestar

Los servicios mínimos a prestar por la concesionaria serán los que figuran en Contrato hasta el año 10.

En el año 9 las partes se reunirán para fijar las nuevas pautas de los servicios y la disminución en la tolerancia para considerar un tren atrasado (actualmente 5 minutos).

El Anexo 10 de la Addenda acuerda un incremento en la corrida de los trenes-kilometros con los años de la concesión.

Obras para el cumplimiento de las disposiciones sobre Seguridad e Higiene Laboral

El contrato original en su Anexo XIX/2 determinaba la necesidad de acordar con el concesionario las obras necesarias para el cumplimiento de la Seguridad e Higiene Laboral, lo cual a la fecha no habían podido resolverse y cuyo incumplimiento hacía responsable al Concedente de los perjuicios en los accidentes que pudieran suceder.

El Anexo 6 de la Addenda enumera estas obras, expresadas en un cronograma, y cuya financiación se efectúa de acuerdo con las previsiones del Contrato Original.

Mayores Costos que provocan los nuevos servicios comparativamente con los del contrato original.

El Concesionario ha solicitado que se le reconozcan mayores costos por la operación de los trenes en el nuevo Proyecto de Modernización en su conjunto.

La operación de los nuevos equipos con aire acondicionado implica un incremento en el consumo eléctrico, si se los compara con los actuales coches Toshiba. A su vez, el cierre del circuito Norte en la Línea Mitre permite concentrar en Victoria el mantenimiento de toda la flota, significa un ahorro. Por su parte la mayor aceleración de los coches, y el ahorro que se produce por el CTC.

En el Anexo D del Anexo 7 de la Addenda, se detallan los cálculos para los diversos ítems que componen el mayor costo solicitado.

Addenda - Plan de modernización

Plan de modernización	Inversión propuesta
Monto neto:	\$ 2.139.239.000
Monto incluido costo financiero:	\$ 2.409.515.000

Discriminación del monto neto de inversión

Material rodante	\$1.489.568.000
Instalac.aire acondicionado	\$ 36.300.000
Reconstrucción de coches	\$374.504.000
Incorporac.coches nuevos	\$885.600.000
Adecuación flota diesel	\$18.924.000
Coches motor diesel nuevos	\$174.240.000
Infraestructura	\$627.171.000
Cierre del Circuito Norte	\$ 53.606.000
Alimentación eléctrica	\$ 65.427.000
Obras de vías	\$ 31.749.000
Señalamiento	\$ 19.480.000
Instalaciones de mantenimiento.	\$ 5.020.000
Incorporación de CTC	\$ 10.640.000
Remodel.estac.Serv.diesel	\$ 4.000.000
Electrif.M.Acosta y Rodríg.	\$ 74.100.000
Infraestructura largo plazo	\$363.149.000

Monto Total de inversión a Corto y mediano Plazo	\$1.753.590.000
Inversiones propias del Concesionario.	\$ 22.500.000

Discriminación de los montos netos de inversión por obra
Material rodante

Monto total: \$ 1.489.568.000.

A)Línea Mitre

Monto total: \$ 818.047.000, así discriminado:

N°	Descripción	Monto
500 B	Conserv.coch.eléctr. <i>no previstos en contrato original</i>	\$ 187.252.000
501/50 2	Incorp.nvo.mat.rod. tracción eléct.(276 coch)	\$ 496.800.000
521	Material rodante de tracción diesel nuevo	\$ 87.120.000
525	Reconstr.material rodante tracción diesel	\$ 8.349.000
526	Ampliación parque tractivo material diesel	\$ 2.226.000
527	Triplas con aire acondicionado (150 coches)	\$ 36.300.000

B)Línea Sarmiento

Monto total: \$ 671.521.000, así discriminado:

N°	Descripción	Monto
500 A	Conserv.coch.eléctr. <i>no previstos en contr.orig</i>	\$ 187.252.000
600	Incorp.nvo.mat.rodante trac. eléct.(216 coches)	\$ 388.800.000
616	Reconstr.material rodante tracción diesel	\$ 8.349.000
614	Material rodante de tracción diesel nuevo	\$ 87.120.000

Otras obras

Obras complementarias

Monto total: \$ 14.264.393, así discriminado:

N°	Descripción	Monto
001/96	Actualización altimetría para áreas operativas	\$ 453.534 *
C101-M	Cerramiento entre estaciones Mitre	\$ 493.400 #
C102-M	Reparación vigas Victoria	\$ 1.187.100 #
C110-S	Cerramiento entre estaciones Sarmiento	\$ 3.359.640 #
MR-201	Repar.y habilit. 2 formaciones de CML Materfer	\$ 183.415 *
MR-203	Adquisición.de una loc.Alco serie 313- Española	\$ 335.532 *

V134-M	Renovación 5 ADV Retiro y 6 ADV est. Victoria	\$ 1.044.414 #
V156-M	Renovación 10 ADV en playa J.L.Suárez	\$ 926.023 #
E175-S	Ren.interr..c.c.s/e Once-V.Luro-Castelar-Moreno	\$ 3.100.000 #
E177-S	Reconstrucción subestación Ciudadela	\$ 740.375 #
E196-M	Renovación interruptores c.c. s/e Km.24	\$ 600.000 #
S132-S	Reparación cables de señalamiento Once-Moreno	\$ 280.000 #
E170-M	Telecomando pilares seccionales Mitre	\$ 1.260.960 #
E 8 - M	Filtro de armónicas	\$ 300.000 #
# Presentado en la CNRT		
* Elevado a Economía		

Remodelación de estaciones (Costos adicionales a la obra S.28)

Monto total: \$ 3.586.431, así discriminado:

Obra	Descripción	Presupuesto
CO-01	Remodelación de estación Liniers	\$ 2.146.457
CO-02	Remodelación de estación Moreno	\$ 739.974
CO-03	Caballito	\$ 100.000
CO-04	Ramos Mejía	\$ 200.000
CO-05	Castelar	\$ 200.000
CO-06	Ituzaingó	\$ 200.000

Obras a largo Plazo

Proyecto de modernización - Anteproyecto obras de infraestructura 801 al 815 y 904 al 914 (años 24 al 30)

Monto inversión estimado

\$363.149.000

						ANEXO III/1	
TRENES DE BUENOS AIRES S.A.							
BALANCES GENERALES PRESENTADOS ANTE C.N.R.T.							
ESTRUCTURA PATRIMONIAL - EN MILES DE \$ -							
			31.12.1995	31.12.1996	31.12.1997	31.12.1998	31.12.1999
ACTIVO							
ACTIVO CORRIENTE							
Caja y Bancos			3 863	1 259	6 456	3 231	1 236
Inversiones			12 181	18 395	14 552	35 616	37 707
Créditos			5 701	19 577	37 196	14 974	12 753
Bienes de Cambio			1 680	6 360	8 537	28 371	13 262
Total de Activo Corriente			23 425	45 592	66 741	82 191	64 958
ACTIVO NO CORRIENTE							
Inversiones					15 527	10 724	30 752
Créditos				7 344	7 123	25 246	30 924
Bienes de Uso			2 433	8 435	28 144	42 852	47 822
Activos Intangibles			6 137	5 564	13 225	16 553	16 870
Total del Activo No Corriente			8 571	21 343	64 018	95 375	126 368
TOTAL DEL ACTIVO			31 996	66 934	130 759	177 567	191 326
PASIVO							
PASIVO CORRIENTE							
Cuentas por Pagar			8 669	18 504	25 839	28 242	24 297
Remuneraciones y C. Sociales			2 029	1 953	3 410	3 557	6 695
Cargas fiscales			329	3 465	241	2 483	11 918
Préstamos bancarios				84	36 617	42 737	46 613
Otros Pasivos			4 018	1 278	1 713	1 686	1 112
Total del Pasivo Corriente			15 045	25 284	67 820	78 706	90 635
PASIVO NO CORRIENTE							
Préstamos Bancarios				2 441	14 172	38 692	38 635
Otros Pasivos			1 110	16 011	18 583	22 829	23 522
Total del Pasivo No Corriente			1 110	18 452	32 755	61 521	62 158
TOTAL DEL PASIVO			16 155	43 735	100 575	140 226	152 793
PATRIMONIO NETO			15 841	23 199	30 184	37 340	38 533
TOTAL DEL PASIVO Y PATRIMONIO							
		NETO	31 996	66 934	130 759	177 567	191 326

Nota: las cifras expuestas corresponden a la columna de información comparativa de los respectivos

Estados Contables, debido a que algunos rubros fueron ajustados y reclasificados a los efectos de permitir la comparación anual de los mismos.							
							ANEXO III/2
TRENES DE BUENOS AIRES S.A.							
BALANCES GENERALES PRESENTADOS ANTE C.N.R.T.							
ESTADO DE RESULTADOS - EN MILES DE \$ -							
			31.12.1995	31.12.1996	31.12.1997	31.12.1998	31.12.19
INGRESOS DE EXPLOTACION							
Ingresos por Servicios de Transporte			40 265	74 889	85 552	95 888	100 8
Ingresos por Subsidios y Programas de							
	Inversión		25 349	75 238	83 770	75 153	43 0
Ingresos por Explot. Colaterales			1 311	4 489	5 619	4 821	6 5
Recupero Mayores costos						5 945	
Diversos			26	316	371	1 038	2 0
Sub-total			66 951	154 932	175 312	182 845	152 5
Imp. ingresos brutos			-1 266	-2 970	-3 658	-6 954	-4 9
EGRESOS DE EXPLOTACIÓN			-56 946	-119 990	-138 363	-135 740	-116 6
GANANCIA BRUTA			8 739	31 972	33 291	40 151	31 0
Gastos Comercialización			-6 066	-11 117	-13 783	-16 044	-12 6
Gastos Administración			-5 694	-11 330	-14 150	-14 720	-22 2
Otros						386	5 0
Resultados financieros y por tenencia			737	1 103	2 454	-2 349	-1 3
RESULTADO ANTES IMP. GANANCIAS			-2 284	10 628	7 812	7 424	-2
Impuesto a las Ganancias				-3 269	-828	-850	
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO			-2 284	7 359	6 984	6 574	-2
Nota: las cifras expuestas corresponden a la columna de información comparativa de los respectivos Estados Contables, debido a que algunos rubros fueron ajustados y reclasificados a los efectos de permitir la comparación anual de los mismos.							

ANEXO IV**T.B.A. S.A.****INDICADORES ECONOMICOS**

PERÍODO 1995-1999 (1)

	1995	1996	1997	1998	(x) 1999
INDICE DE LIQUIDEZ ORDINARIA					
<u>Activo Corriente</u> Pasivo corriente	1.56	1.8	0.98	1.04	0.72
PRUEBA ACIDA					
<u>Activo Corriente- Bienes de Cambio</u> Pasivo Corriente	1.45	1.55	0.86	0.68	0.57
LIQUIDEZ ABSOLUTA					
<u>Caja y Bancos+Inversiones Transitorias</u> Pasivo Corriente	1.07	0.78	0.31	0.49	0.43
SOLVENCIA					
<u>Patrimonio Neto</u> Pasivo	0.98	0.53	0.30	0.27	0.24
ENDEUDAMIENTO					
<u>Pasivo</u> Patrimonio Neto	1.02	1.89	3.33	3.76	4.12
ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO					
<u>Pasivo Corriente</u> Patrimonio Neto	0.95	1.09	2.25	2.11	2.45

	1995	1996	1997	1998	(x) 1999
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO NETO en %					
<u>Resultado Neto de ejercicio</u> Total del Patrimonio Neto	-14.42%	31.72%	23.14%	17.61%	-0.76%
RENTABILIDAD SOBRE INGRESOS					
<u>Utilidad neta</u> Ingresos (sin subsidios)	-5.66%	9.59%	7.95%	6.52%	-0.27%

(x) El patrimonio neto al 31/12/99 no incluye los aportes pendientes de integración

(1) Debido a que algunos rubros han sido ajustados y reclasificados a efectos de permitir la comparación anual de los EECC, los indicadores fueron elaborados en base a la información comparativa presentada en los respectivos EECC

ANEXO V

Relación entre Utilidad y Pagos a accionistas en concepto de "Honorarios por asesoramiento técnico para la preparación, análisis y estudio del Plan de Inversiones y del Material Rodante" y "Honorarios por Asesoramiento Técnico puesta en marcha".

Accionista:	1995	1996	1997	1998	1999
Cometrans SA	964.634.-	1.797.167.-	2.052.491.-	2.624.376.-	2.358.631.-
Burlington North	2.269.434.-	3.859.938.-	4.408.583.-	4.834.843.-	2.590.963.-
Motive Power	241.158.-	449.297.-	478.965.-	417.937.-	--0--
TOTAL(1)	3.475.226.-	6.106.402.-	6.940.039.-	7.877.156.-	4.959.594.-
Utilidad del Balance (2)	(2.283.786.-)	7.358.376.-	6.984.604.-	6.573.625.-	(282.491.-)
Relación (1)/(2)	--	83 %	99 %	119 %	--

Detalle de inversiones corrientes y no corrientes

DETALLE:	1995	1996	1997	1998	1999
Préstamos				10.724.360.-	30.752.090.-
Coloc. Financ	496.119.-	- 0 -	15.526.618.-	- 0 -	- 0 -
Plazos fijos	8.773.215.-	14.765.895.-	7.634.256.-	25.235.892.-	25.706.847.-
Títulos	2.911.920.-	3.629.481.-	6.917.650.-	8.618.470.-	12.000.348.-
Cuotapartes fondos				1.761.392.-	- 0 -
TOTAL INVERSIONES	12.181.254.-	18.395.376.-	30.078.524.-	46.340.114.-	68.459.291.-
Incremento anual	- 0 -	51 %	63 %	54 %	47 %
INGRESOS (Deducido subsidios)	40.335.556.-	76.723.946.-	87.884.486.-	100.738.192.-	111.635.000.-
Relación Inversiones/Ingr	30 %	24 %	34 %	46 %	61 %
Total del Activo	31.995.515	66.934.354	130.758.890	176.054.555	191.233.957
Relación Invers/Activo total	38%	27%	23%	26%	35%
Patrimonio Neto	15.840.616	23.198.992	30.183.596	35.828.391	38.532.964
Relación Invers/Patr. Neto	77%	79%	99%	129%	177%

Señalamos que a efectos de determinar la relación Inversiones/Ingresos en el cuadro precedente no se computan como ingreso:

- los subsidios operativos, dado que son esencialmente recursos que el Concesionario percibe para cubrir su déficit de explotación, y
- el subsidio del programa de inversiones porque corresponde a reintegro por obras realizadas en cumplimiento del contrato de concesión.

ANEXO VI

Detalle de Inversiones Corrientes y No Corrientes, y su relación con los Ingresos netos, el Activo Total y el Patrimonio Neto(1)

DETALLE s/Balance	1995	1996	1997	1998	1999
Préstamos				10.724.360.-	30.752.090.-
Coloc. Financ	496.119.-	- 0 -	15.526.618.-	- 0 -	- 0 -
Plazos fijos	8.773.215.-	14.765.895.-	7.634.256.-	25.235.892.-	25.706.847.-
Títulos	2.911.920.-	3.629.481.-	6.917.650.-	8.618.470.-	12.000.348.-
Cuotapartes fondos				1.761.392.-	- 0 -
TOTAL INVERSIONES	12.181.254.-	18.395.376.-	30.078.524.-	46.340.114.-	68.459.291.-
Incremento anual	- 0-	51 %	63 %	54 %	47 %
INGRESOS (Deducido subsidios y programa de inversiones)	40.335.556.-	76.723.946.-	87.884.486.-	100.738.192.-	104.563.000.-
Relación Inversiones/Ingresos	30 %	24 %	34 %	46 %	65 %
Total del Activo	31.995.515	66.934.354	130.758.890	177.566.619	191.233.957
Relación Invers/Activo total	38%	27%	23%	26%	35%
Patrimonio Neto	15.840.616	23.198.992	30.183.596	37.340.455	37.057.964(*)
Relación Invers/Patr. Neto	77%	79%	99%	124%	184%

(1) **Nota:** las cifras expuestas corresponden a la columna de información comparativa de los respectivos Estados Contables, debido a que algunos rubros fueron ajustados y reclasificados a efectos de permitir su comparación entre los distintos ejercicios.

Señalamos que a efectos de determinar la relación Inversiones/Ingresos en el cuadro precedente no se computan como ingreso:

- los subsidios operativos, dado que son esencialmente recursos que el Concesionario percibe para cubrir su déficit de explotación, y
- el subsidio del programa de inversiones porque corresponde a reintegro por obras realizadas en cumplimiento del contrato de concesión.

(*) El Patrimonio Neto al 31/12/99 no incluye los aportes pendientes de integración. De incluirlos, su total ascendería a \$ 38.532.964, y su relación con la inversión se ubicaría en el orden del 177%

T.B.A. S.A.

ANEXO VII

ANALISIS DE LA INCIDENCIA DE LAS CARGAS SOCIALES S/SUELDOS

Según informes trimestrales

	1995	1996	1997	1998	1999	TOTAL
Sueldos	14 272 018	31 108 849	40 344 048	43 000 647 (*)	42 418 579	171 144 141
C. Sociales	2 068 356	9 452 586	12 473 662	12 128 261	8 875 729	44 998 594
TOTAL	16 340 374	40 561 435	52 817 710	55 128 908	51 294 308	216 142 735
Relación C.Soc/sueldos	15%	30%	31%	28%	21%	26%

Según Oferta

Sueldos	36 324 000	35 545 000	34 486 000	33 340 000.00		
17 % s/oferta	6 175 000	6 042 000	5 863 000	5 668 000.00		23 748 000

T.B.A. S.A.								
						ANEXO VIII		
PAGOS SUBSIDIO OPERATIVO								
mes	vto.	importe	pago	días demora	importe	intereses	tasa aplicac	
Ene.99	15.02.1999	927 582.67	27.04.1999	71	200 000.00			
			29.04.1999	73	360 000.00			
			04.05.1999	78	367 582.67			
					927 582.67	32 833.42	17.15	
Feb.99	15.03.1999	927 582.67	10.05.1999	56	283 400.73			
			12.05.1999	58	350 000.00			
			14.05.1999	60	294 181.84			
					927 582.57	25 455.35	17.15	
Mar.99	15.04.1999	927 582.62	25.06.1999	71	50 000.00			
			29.06.1999	75	250 000.00			
			01.07.1999	77	250 000.00			
			05.07.1999	81	250 000.00			
			07.07.1999	83	127 582.82			
					927 582.82	34 399.22	17.15	
		TOTAL s/expediente 015247/99					92 687.99	
Abr.99	15.05.1999	927 582.63	18.08.1999	95	100 000.00			
			20.08.1999	97	200 000.00			
			24.08.1999	101	200 000.00			
			26.08.1999	103	227 582.63			
			01.09.1999	109	200 000.00			
					927 582.63	45 082.27	17.15	
May.99	15.06.1999	451 103.70	11.08.1999	57	150 000.00			
			13.08.1999	59	200 000.00			
			17.08.1999	63	101 103.70			
					451 103.70	12 640.97	17.15	
Jun.99	15.07.1999	451 103.70	08.10.1999	85	300 000.00			
			13.10.1999	90	151 103.70			
					451 103.70	18 619.25	17.15	
Jul.99	15.08.1999	451 103.70	02.10.1999	75	300 000.00			
			01.11.1999	78	151 103.70			
					451 103.70	16 284.42		

Ago.99	15.09.1999	451 103.70	02.02.2000	140	451 103.70	30 450.49	17.15
Set/99	15.10.1999	451 103.70	08.02.2000	116	183 120.49		
			10.02.2000	118	267 983.21		
					451 103.70	25 352.24	17.15

