

*El Poder Ejecutivo
Nacional*

275



"La Dirección General de Ferrocarriles determinará qué
"trenes podrán prescindir de algunos de esos elementos.
"Es deber del personal verificar la existencia de los
"útiles reglamentarios y señalar a quien corresponda las
"faltas eventuales en las locomotoras y en los trenes, sin
"que dicha falta exima al personal de la obligación de
"despachar o conducir los trenes conforme a lo previsto en
"el Artículo 3°".

"ARTICULO 45°.- Ningún tren podrá salir de una estación sin
"orden del jefe de la misma o de un empleado autorizado al
"efecto por la empresa.

"Los trenes de pasajeros y mixtos no podrán salir antes de
"la hora fijada en el horario.

"En los apeaderos o paradas, la orden de partida será dada
"por el jefe del tren.

"Cuando en la estación no hubiere un jefe u otro empleado
"que cumpla esas funciones, dándose las condiciones de
"circulación indicadas en el artículo 47°, inciso a), el
"jefe de tren dará la orden de partida".

"ARTICULO 47°.- Todos los trenes, tanto de pasajeros como
"de carga, serán anunciados de estación en estación, regis-
"trándose el anuncio, con excepción de las secciones de
"línea dotadas del sistema block.

Handwritten signatures and initials.



El Poder Ejecutivo Nacional

270

334

"Los despachos se harán por orden escrita de los jefes de estación expresando el número del tren, la hora de su salida y la estación a que se dé aviso.

"a)-Dichas autorizaciones de vía libre, podrán ser dadas sin intervención del jefe de la estación, cuando el bloqueo fuera automático o se estableciera desde un Puesto de Control en comunicación directa con el personal del tren, por medio de semáforos en la vía o en el propio tren, órdenes vocales, escritas y/o codificadas, transmitidas por medio de ondas electromagnéticas".

"ARTICULO 48'.- Al despachar un tren después de otro, el jefe de la estación de partida deberá entregar al maquinista por intermedio del jefe del tren un boleto de precaución en el que se avisará que un tren corre adelante.

"El segundo tren no podrá aproximarse al primero a menor distancia de mil metros, y si por las condiciones excepcionales de la vía no se pudiera distinguir el tren que va adelante, deberá marchar con velocidad reducida, a fin de poder parar en el momento que fuese necesario.

"Si el tiempo no fuese claro, el jefe de la estación no dará salida al tren antes de haber recibido aviso telegráfico de la llegada del primero a la estación siguiente.



EMILIO MARIA OGANDO (R)
EDDRIEGANO ADBCRIPTE

El Poder Ejecutivo
Nacional

277



"Si el primer tren marchara muy despacio, el maquinista del
"segundo se acercará con mucha precaución para prestarle
"auxilio en caso necesario.

"Cuando se diera el caso de operaciones a que se refiere el
"artículo 47°, inciso a), la restricción será informada
"directamente por el Operador de Control al jefe del tren,
"cumpliendo todas las condiciones del presente artículo".

"ARTICULO 51°.- En ningún caso se dará salida a un tren
"especial, cuyo itinerario no se haya podido anunciar, sin
"que se asegure el primer cruce, debiéndose comunicar de
"inmediato la corrida a todas las estaciones del trayecto.
"Cuando la circulación del tren especial se efectuare en
"las condiciones que establece el Artículo 47, inciso a),
"el Operador de Control tendrá a su cargo anunciar la
"corrida a todos quienes debieren intervenir para asegurar
"la misma y las operaciones inherentes. Las instrucciones
"al respecto se darán por escrito y se dejará constancia
"de las comunicaciones transmitidas."

"ARTICULO 53°.- En las estaciones o desvíos clausurados no
"podrán efectuarse cruces o pasadas de trenes sin
"intervención del personal de la estación o desvío, en cuyo
"poder deberán estar las llaves correspondientes a los can-
"dados de los cambios, salvo casos de fuerza mayor.

Handwritten signatures and initials.



ESQUEJO MARIA OGANDO (h)
Escriba en el espacio



"Cuando el personal a cargo del tren dispusiera de los medios necesarios para operar los cambios y tuviera autorización para ello del Operador de Control por darse las condiciones de circulación indicadas en el artículo 47° inciso a), no será obligada la intervención del personal de la estación o desvío".

"ARTICULO 54°.- En líneas con doble vía los trenes y las locomotoras solas deberán correr siempre por la vía colocada a la izquierda en la dirección de la marcha.

"Excepcionalmente y bajo la responsabilidad de los jefes de estación de la sección de la línea correspondiente, y después de tomadas las precauciones de seguridad necesarias, podrá permitirse, en caso de accidente y socorro y compostura de la vía, que los trenes corran en sentido contrario al establecido.

"Cuando la circulación se efectuara en las condiciones que se establecen en el artículo 47°, inciso a), la responsabilidad será asumida por el Operador de Control para que los trenes corran en sentido contrario al establecido debiéndolo previamente, tomar todas las medidas de seguridad que correspondieren.

Handwritten signatures and initials.



El Poder Ejecutivo
Nacional

279



"ARTICULO 75°.- EL jefe del tren en marcha comunicará de inmediato al jefe de la estación más próxima todo accidente ocasionado por la circulación del tren o que, derivado de otras causas, hubiera afectado o pudiera afectar la marcha normal del mismo o de los demás trenes.

"El jefe de la estación lo comunicará a su vez, en el acto y por medio mas rápido, al Inspector Nacional y a la Policía, si fuese del caso.

"El jefe de la estación tendrá las mismas obligaciones del jefe del tren, si el accidente hubiere ocurrido dentro del recinto o radio de la estación y sus playas o desvíos anexos.

"Cuando la circulación se efectuara en las condiciones que establece el artículo 47°, inciso a), el jefe del tren o jefe de estación, cuando existiera, dará aviso al Operador de Control, quien deberá disponer las medidas necesarias para dar cumplimiento a las comunicaciones que indica el presente artículo.

"En caso de que los equipos de comunicación entre el tren y/o estación con el Puesto de Control no funcionaran en forma satisfactoria, los responsables en el lugar de los hechos adoptarán todas y cada una de las medidas y acciones a su alcance para los mismos fines.

"Si el accidente hubiera ocasionado lesiones personales o

Handwritten signatures and initials:
A large stylized signature on the left, followed by a smaller signature in the middle, and a set of initials on the right.



El Poder Ejecutivo Nacional

280

338

"afectado seriamente la regularidad y seguridad de los
"servicios ó del camino, el mismo aviso será trasmitido,
"también en forma inmediata, por la empresa a la Dirección
"General de Ferrocarriles.

"Dentro de los veinte días la empresa deberá, además,
"remitir a dicha Dirección un informe detallado de lo
"ocurrido y sus causas, consignando las medidas adoptadas
"contra el personal que hubiera resultado culpable y los
"medios arbitrados para impedir la repetición del
"accidente.

"No mediando las circunstancias enunciadas los accidentes
"de referencia serán comunicados periódicamente a la
"Dirección General de Ferrocarriles, en la forma y términos
"que ésta determine".

"ARTICULO 83'.- Las señales deberán ser perceptibles, sea
"por el oído o por vista, y se harán con señales fijas o
"movibles.

"Cuando no resulte posible o conveniente la transmisión
"directa de una señal podrán emplearse mensajes vocales,
"escritos y/o codificados, transmitidos por medios indirectos
"tales como la radio, teléfono u otros equivalentes en
"las condiciones que establezca la Dirección Nacional de
"Transporte Ferroviario".

ca *[Signature]* *[Signature]*

El Poder Ejecutivo Nacional



"ARTICULO 86°.- La señal de partida de los trenes será dada "por el jefe de tren, previa orden del jefe de estación u "otro empleado autorizado, mediante un toque prolongado de "pito y la exhibición de una banderita verde de día y luz "verde de noche.

"Al ponerse el tren en movimiento, el personal del mismo "cambiará contraseñas que serán confirmación de la señal de "partida.

"Cuando la circulación se efectuara en las condiciones que "establece el artículo 47°, inciso a), no es necesaria la "participación del jefe de estación".

"ARTICULO 87°.- El conductor del tren se comunicará con el "personal del mismo, de la vía o de las estaciones, por "medio del silbato o la bocina.

"También será de aplicación el uso de la radio o medios "alámbricos para establecer comunicación con el Operador "de Control; otros miembros de la dotación del propio tren; "otros trenes; estaciones; patios de maniobras; cuadrillas "de vías; personal de material remolcado u otras dotaciones "ubicadas en tierra.

"La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario "determinará las condiciones para establecer tales "comunicaciones."

Handwritten signatures and initials.



El Poder Ejecutivo
Nacional



"ARTICULO 100".- Con los discos o señales enanas colocadas
"cerca de los cambios o trampas en desvíos, o utilizados
"para maniobras, se harán las siguientes indicaciones:

"1) Discos: Cuando el disco se presenta paralelo a la vía
"de modo que se vea de perfil ó luz verde, indicará que la
"vía correspondiente está libre: "avance". (Figura 1.).

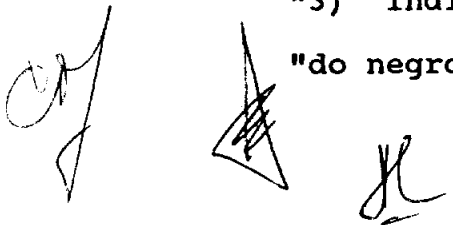
"Cuando el disco se presenta perpendicular a la vía, presen-
"tando la cara pintada de rojo o una luz roja indicará que
"la vía correspondiente está obstruída: "párese". (Figura
"2).

"Cuando un indicador de trampa mostrare un disco verde,
"ello significará que puede ser transpuesta.

"Cuando un indicador de cambio mostrare un disco o rectán-
"gulo verde; ello significará que se encuentra dispuesto
"para vía principal y, si mostrare un triángulo amarillo
"sobre fondo negro indicará que se halla dispuesto para
"desviar.

"2) Señales enanas: Las señales enanas serán de la misma
"forma que las señales de brazos no automáticas, pero de
"dimensiones más reducidas, y se harán con ellas las mismas
"indicaciones que con las señales de brazos de dos posicio-
"nes.

"3) Indicadores de Posición de Cambio: mostrarán sobre fon-
"do negro, las siguientes figuras:





El Poder Ejecutivo Nacional

"a) un rectángulo de 70x200 milímetros de lados mayores en vertical para ambos sentidos de marcha, indicando que el cambio está dispuesto para movimientos de trenes sobre la vía recta o menos desviada.

"b) Una flecha horizontal de 70 milímetros de grosor, 180 de alto y 200 de largo, para ambos sentidos de marcha, indicando, el extremo agudo de la flecha vista desde la punta del cambio, que éste está dispuesto para la vía más desviada hacia ese lado; y el extremo de la que se ve desde el talón del cambio, invertida respecto de la anterior, que está dispuesto, recíprocamente, para movimientos desde el lado opuesto.

Tales figuras podrán ser de vidrio blanco-lechoso, iluminadas de noche por luz blanca, opacas, pero esmaltadas de blanco, con espejos reflectores de la luz de los trenes o de otro sistema similar que acepte la Dirección de Ferrocarriles. (Decreto 6534/1946).

4) Discos o tableros de precaución:

a) Discos de aproximación: cuando se usen discos de aproximación, estos se colocarán como mínimo a 1.400 metros afuera del primer cambio de las estaciones, desvíos, empalmes, etc., con el fin de permitir a los conductores de trenes orientarse de noche o cuando haya neblina, etc..

La cara de estos discos expuesta a los trenes que se aproximan a la estación, etc., será pintada de blanco, la otra



"de negro y no llevarán luz alguna.

"b) Tablero de precaución: se empleará para indicar los
"extremos de un trecho de vía en el cual los trenes deberán
"observar temporariamente una precaución preestablecida.

"De noche, el tablero donde empieza la precaución llevará
"luz anaranjada y, el del término de la misma, luz verde
"proyectadas ambas hacia el lado de donde se aproximen los
"trenes.



"En alternativa se podrán utilizar tableros romboidales de
"color amarillo con orla negra para indicar el principio de
"la precaución y color verde con orla blanca para señalar
"el fin de la misma.

"Para visibilidad nocturna es suficiente el uso de materia-
"les reflectores de la luz incidentes con los colores indi-
"cados.

"c) Tableros fijos indicadores de velocidad: se emplearán
"para indicar los límites de un trecho de vía en el que los
"trenes deberán observar normalmente la velocidad en kiló
"metros por hora, que indica el tablero.

"d) Tableros "Silbe": Se emplearán para indicar a los con-
"ductores de trenes los puntos en los cuales por cualquier
"motivo fuese indispensable tocar un silbato largo de
"atención.

caj





"ARTICULO 105°.-

"1°.- Todo tren, locomotora, o coche automotor que circule
"de noche deberá llevar en la parte delantera un farol de
"cabecera con luz blanca y de una potencia suficiente para
"poder distinguir una persona parada en la vía a una distan-
"cia no menor de 200 metros.

"Si las locomotoras marcharan con el tender adelante
"llevarán en dicho tender un farol de igual potencia que el
"que lleva la locomotora al frente en su posición normal.

"2°.- Como señales de cola, todo tren llevará:

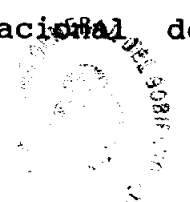
"a) De día: colocado en los ángulos superiores del último
"vehículo, dos discos (uno a cada lado) pintados de blanco
"hacia adelante y rojo hacia atrás, excepto en los trenes
"que estuvieren dotados totalmente de frenos continuos auto-
"máticos.

"b) De noche: colocados a cada uno de los costados, en los
"ángulos superiores del último vehículo, un farol de
"costado proyectando luz blanca hacia adelante y roja hacia
"atrás.

"3°.- Cuando circulen solas las locomotoras ó coches
"automotores, llevarán como señal de cola, en la parte
"posterior del vehículo, durante la noche, un farol
"proyectando luz roja hacia atrás.

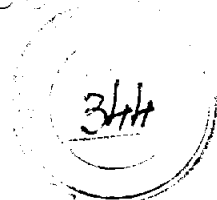
"4°.- En casos especiales la Dirección Nacional de

Three handwritten signatures in black ink, located at the bottom left of the page.



El Poder Ejecutivo
Nacional

286



"Transporte Ferroviario podrá autorizar la supresión de los
"discos y el empleo de señales de cola de noche de tipo
"distinto y ubicadas en forma diferente que el indicado en
"los incisos 2°) y 3°).

"ARTICULO 111°.- Todo conductor, al observar una señal de
"precaución, deberá adoptar las medidas del caso para
"llegar al punto en que ésta se exhibe con una velocidad no
"mayor de 12 Kilómetros por hora, si no se hubiera
"dispuesto ya una velocidad distinta, precaución que
"deberá observar en todo el trayecto comprendido entre las
"dos señales que deberán colocarse en todo punto peligroso.
"Cuando el estado de la vía sea tal que no resulte prudente
"usar esa velocidad, se hará la señal de peligro y se
"detendrá el tren para darle al conductor instrucciones
"verbales sobre las precauciones a observar.

"Las precauciones permanentes ó temporarias de cierta
"duración deberán ser puestas en conocimiento de los
"conductores por medio de avisos colocados en los
"respectivos galpones y tableros fijos indicadores de las
"velocidades máximas a observar entre los puntos señalados.
"Hasta tanto no se llene este requisito, las estaciones
"inmediatas al punto de peligro entregarán a los
"conductores de trenes boletas indicando los puntos entre
"los cuales deberán observar precauciones y la velocidad

CF
A
H



EMILIO MARIA OGANDO (h)
ESCRIBANO ADSCRITO

El Poder Ejecutivo Nacional

345

"máxima con que podrán recorrer ese trayecto.
"Cuando se dieran las condiciones que indica el Artículo
"47, Inciso a), la obligación de las estaciones inmediatas
"al punto de peligro será cubierta por el Operador de
"Control.

"ARTICULO 219.- El cargador deberá hacer declaración
"previa de la calidad específica, peso, clase, medida o
"número de las cargas a transportar.

"Tratándose de cargas a granel, si en el punto de
"procedencia de la carga no hubiera sido pesada por falta
"de báscula apropiada, las empresas deberán verificar el
"peso de la misma en el primer punto donde la hubiese, y
"comunicarlo en el día por el medio más apropiado al
"cargador o al consignatario, salvo que alguno de ellos
"hubiera presenciado o controlado dicha operación, lo que
"podrán hacer siempre que lo creyeran conveniente.

"Dicha verificación de peso no excluye la que puedan hacer
"las empresas en los empalmes de intercambio.

"Si por conveniencia operativa o de otra naturaleza el
"ferrocarril no verificara el peso en procedencia ó primera
"báscula del trayecto, limitará el reclamo de daños u otras
"consecuencias como si hubiere sido pesado en la primera
"báscula.

"La empresa no estará obligada a dar el aviso al

Handwritten signatures and initials.



*El Poder Ejecutivo
Nacional*

346

"consignatario sino cuando así lo hubiere estipulado el
"cargador al otorgar la carta de porte.
"El cargador también podrá estipular que el aviso se le
"pase simultáneamente a él y al consignatario. A tal efecto
"deberá pagar previamente el precio que establezca la
"tarifa respectiva. (Decreto n° 35.680 de 1948).

ARTICULO 2°.- Autorízase a las Empresas prestatarias de servicios públicos ferroviarios a introducir modificaciones y contemplar flexibilizaciones en la aplicación del Reglamento General de Ferrocarriles, de conformidad con lo detallado en el Anexo I que forma parte del presente Decreto.

ARTICULO 3°.- Los Ferrocarriles deberán poner en conocimiento de la autoridad concedente las normas tarifarias y metodologías de aplicación operativa en la relación con los usuarios, las que podrán ser objetadas cuando se considere que vulneran el espíritu del Reglamento General de Ferrocarriles y toda otra Reglamentación aplicable.

ARTICULO 4°.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.




MOYSP




REGISTRO ADSCRIPCIÓN

ANEXO I

Las modificaciones tecnológicas posibles de aplicar en el presente permiten prescindir de la estación habilitada con personal en forma permanente para reglar las funciones operativas, hecho que cuestiona severamente la economicidad de hacerlo también para las funciones comerciales, situación que la normativa actual no considera.

En consecuencia, procede a introducir modificaciones y contemplar flexibilizaciones en la aplicación del Reglamento General de Ferrocarriles, de conformidad con lo detallado en el presente Anexo.

a) Pasajeros:

Para este rubro deberán preverse, conforme a la importancia del lugar, los servicios que a continuación se detallan:

FUNCIONES Y/O SERVICIOS	DENOMINACION #		
	ESTACION	PARADA	APEADERO
Sala de espera	si	si o refugio	no
Baños	si	si	no
Boletería, pagos y devoluciones	si	si	no
Recepción y entrega de equipajes	Estaciones terminales o importantes. Resto entrega o recibe en furgón.	Entrega o recibe en furgón.	
Informes de servicios tarifas y reglamentos	si	si	no
Recepción y entrega de lotes acelerados	si En estaciones predefinidas	no	no

[Handwritten signatures and initials]



ENCARGADA MARIA OGANDO (h)
SECRETARÍA ADSCRIPCIÓN



FUNCIONES Y/O SERVICIOS	DENOMINACION #		
	ESTACION	PARADA	APEADERO
Horario de atención	Mínimo 1.00 hs. antes y después de atención de cada tren. Además en caso de venta anticipada, entrega de equipajes y/o lotes acelerados, etc., 3.00 hs. dentro de horario comercial mínimo 3 días por semana.	Mínimo 1 hora antes y después de cada tren	no

Ver Resolución D.N.F. N° 939/59 del 3/12/59.-

[Handwritten signatures and initials]



GRANDE (h)
SECRETARIO



b) Cargas:

FUNCIONES Y/O SERVICIOS	DENOMINACION #
	ESTACION Y/O EMBARCADERO
1 Informe de servicio tarifas y reglamentos	a) En la estación con personal propio.
2 Asentamiento de pedidos.	b) En la zona próxima a la estación mediante agentes zonales. c) En oficinas centrales mediante correspondencia-tele-tipo -facsimil-teléfono (con pago revertido cuando esta facilidad esté disponible) u otras formas equivalentes.
3 Confirmación del pedido y asignación de trenes y fechas	
4 Contrato de Transporte.	a) En la estación con personal propio. b) Agente comercial ambulante en horario hábil de la estación. c) Mediante correspondencia, facsimil u otras formas de transporte de documentación con transferencia de responsabilidad automática o con intervención del jefe de tren en horario hábil de la estación.
5 Recepción y/o entrega de Mercadería.	
6 Recepción y/o entrega de vagones o tren	

[Handwritten signatures and initials]



FUNCIONES Y/O SERVICIOS	DENOMINACION #
	ESTACION Y/O EMBARCADERO
7 Aforo - Reaforo - Aviso de llegada de Mercadería, vagones y ó trenes. Reclamos, etc.	a) En la estación con personal propio. b) Agente comercial, jefe de tren u otra persona habilitada para este fin. c) Mediante correspondencia teléfono, facsimil u otras formas equivalentes.
8 Pago de Fletes, estadias, etc.	a) En la estación con personal propio. b) Mediante cuenta corriente, giro u otras forma de transferencia de fondos. c) Agente comercial, jefe de tren u otra persona habilitada para estos fines. d) Bancos de la zona en cuenta especial
9 Horario de atención	Lunes a Viernes de 06.00 hs a 18.00 hs. Sabados de 06.00 a 13.00 hs.
10 Hacienda- Bretes y abrevaderos	a) En la estación con personal propio. b) Mediante personal ambulante y/o contratado.

Ver resolución D.N.F. N° 939/59 del 3/12/59.

1.- Los Ferrocarriles cualquiera fuere la opción tomada, deberán ponerla en conocimiento de los potenciales usuarios por medios adecuados a efectos de que todos se encuentren debidamente informados del sistema.

2.- Los Ferrocarriles en todos los casos cualquiera fuera la opción tomada, llevarán un registro unificado dándole a cada solicitante un número correspondiente al orden de pedido, aún si por falta de vagones u otra causa no le fuera concedido, permitiendo en consecuencia computar la demanda satisfecha y aquella no atendida por falta de medios u otras causas.

[Handwritten signature]



EMILIO MARIA OGANDO (h)
ESCRIBANO ADSCRIPTO

El Poder Ejecutivo
Nacional

293

351

3.- Los Ferrocarriles confirmarán el otorgamiento al cliente del transporte solicitado, dando fecha del mismo. Si correspondiere asignación de vagones o trenes y el carguío se efectuara en lugar habilitado sin personal permanente, los Ferrocarriles establecerán la forma y momento que comienza a aplicarse el plazo de " a disposición del cargador" para que su carga se realice en los tiempos establecidos.

4.- En los lugares autorizados para efectuar cargas y que no tengan personal estable, los Ferrocarriles deben determinar la forma y momento que recibirán los vagones que ya han sido cargados y sellados por los clientes, lo que implica la firma y entrega de la respectiva carta de porte.

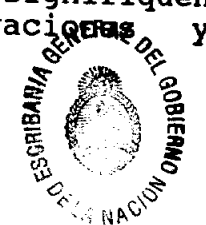
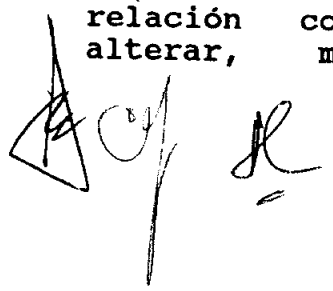
5/6.- En los lugares habilitados para cargas que no tengan personal estable, los Ferrocarriles deben determinar la forma y momento que las mercaderías, los vagones o trenes llegados cargados, serán puestos a disposición del destinatario para su descarga en los plazos establecidos.

7.- Estos servicios, además del personal de las estaciones, podrán ser realizados cuando las mismas no lo tengan, por Agentes Comerciales o personal ambulante del propio tren que conduce o retira los vagones. Cuando el lugar de destino de una carga no tenga personal estable, el Ferrocarril indicará la forma o el medio por el cual dará aviso de llegada de la misma a efectos que el destinatario abone si correspondiere, su respectivo flete y esté prevenido para descargarla dentro del plazo establecido.-

8.- Los pagos de fletes y/o estadias, además de efectuarse en estaciones o con cuenta corriente, podrán efectuarse por medio de agentes comerciales o en bancos, para lo cual los Ferrocarriles habilitarán una cuenta específica. Estas condiciones serán acordadas entre las partes intervinientes.-

9.- Los servicios y atención de cargas se considerarán habilitados los días hábiles desde las 6.00 hasta las 18.00 hs. y los sábados de 6.00 a 13.00 hs., menos en aquellos lugares que por las condiciones especiales de la localidad que sirven, o de su tráfico, permitan horas distintas, según así lo establezcan los ferrocarriles.

El uso de las opciones de atender las estaciones y/o embarcaderos sin personal permanente implicará por parte de los Ferrocarriles el establecimiento de metodologías en la relación comercial con los usuarios que no signifiquen alterar, modificar, cambiar, suprimir obligaciones y



ESTADÍSTICO MARIA OGANDO (h)
REGISTRO DE ADSCRIPCIÓN

*El Poder Ejecutivo
Nacional*

352

responsabilidades a su cargo en virtud de lo establecido en el Reglamento General de Ferrocarriles, como asimismo hacer más onerosas, dificultosas, recargar las tareas, obligaciones y/o responsabilidades que el citado reglamento impone a los cargadores.

En caso de duda la interpretación deberá hacerse en la opción que mejor resguarde los intereses del usuario.

En consecuencia, se debe considerar flexibilizados los artículos involucrados del Reglamento General de Ferrocarriles, sin que ello signifique alterar el equilibrio de derechos y obligaciones que impone a cada parte.

[Handwritten signature]



EMILIO MARIA OGANDO (h)
ESCRIBANO ADSCRIPTO

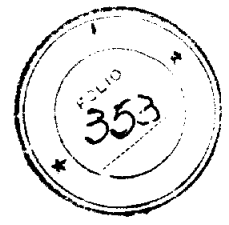
5.

5.

 ANEXO 6.1



285



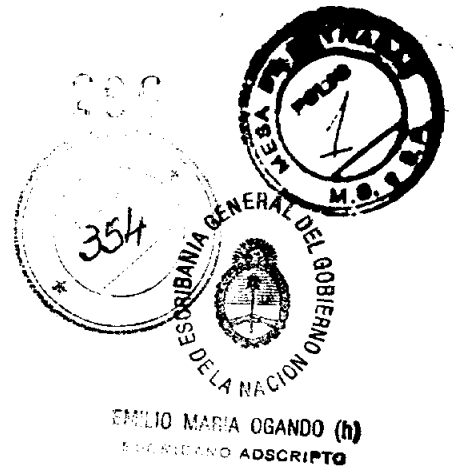
Ministerio de Obras y Servicios Públicos

ANEXO 6.1

El cuadro tarifario presentado por el Adjudicatario el 28 de diciembre de 1990 que corre adjunto, al expediente 25967/89 por cuerda floja y numerado independientemente de folios 1 a 301 forma parte del presente Anexo.



EMILIO MARIA OGANDO (n)
ESCRIBANO ADSCRIPTO

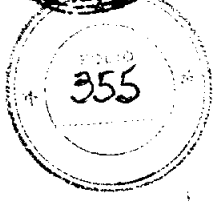


1

CUADRO TARIFARIO: OBSERVACIONES

[Handwritten signatures and initials]

287



EMILIO MARIA OGANDO (b)
ESCRIBANO ADSCRIPTO

1 CUADRO TARIFARIO: OBSERVACIONES

A. INTRODUCCION

Lo siguiente, resultado de las negociaciones desarrolladas de acuerdo al apartado 32.9.3 del Pliego de Licitación, resume las modificaciones y/o aclaraciones complementarias del documento "Cuadro Tarifario" y supera a la "Respuesta a las Observaciones del MOSP" oportunamente entregada a las autoridades.

Por lo tanto, los documentos válidos serán "Cuadro Tarifario" en la parte no modificada y el presente, que lo modifica.

B. PROPUESTAS

1 - Consideraciones y definiciones sobre el LST

Las consideraciones efectuadas en la presentación del Cuadro Tarifario, con referencia al LST, no tienen por objeto efectuar modificación alguna al Pliego. Han sido realizadas al solo efecto aclaratorio, para una más adecuada comprensión de la presentación efectuada. Por ello en caso de existir contradicción y/o diferencias entre lo en ellas expuesto y el Pliego prevalecerá y tendrá vigencia lo establecido en este último.

2 - Aplicación del esquema tarifario a los distintos productos

Los LST presentados serán de aplicación para todos los productos a transportar por el Concesionario.

3 - Cumplimiento de las reglamentaciones tarifarias

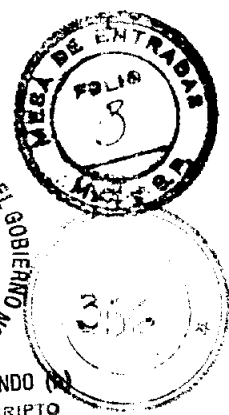
Se adjunta como Anexo 2, nueva propuesta de normas de aplicación a las tarifas de cargas, reemplazando el Anexo 2 originalmente presentado en el documento "Cuadro Tarifario".

4 - Tipo de servicio correspondiente al LST

El LST corresponde al tráfico general, que se categorizará como trenes tipo "D", que corresponden al tráfico generado por pedidos aislados.

En el Anexo 1 del "Cuadro Tarifario" presentado se explicitan los valores máximos de la tarifa para cada tipo y distancia de transporte.

208



5 - Fórmula de variación de precios

5.1 Peso relativo de cada uno de los términos

La participación porcentual de cada rubro en el precio de venta (tarifa), como se expresa en el apartado 4.2 de la propuesta de Cuadro Tarifario, está determinada en el Flujo de Fondos que integra la Oferta.

El peso relativo de los términos correspondientes a la fórmula de reajuste propuesta para cada uno de los rubros está fundado en los antecedentes que a continuación se indican.

- Canon y Alquiler de Material Rodante: determinado en el Pliego de Licitación en el apartado 31.12.4.
- Mano de Obra: es claro que su reajuste debe realizarse en un 100% con Jornales.
- Deudas bancarias: el peso relativo está explicitado en los Flujos de Fondos de la Oferta.

Los rubros Materiales Generales, Gastos Generales e Inversiones tienen la composición correspondiente a los insumos previstos para cada rubro por el Oferente, según el siguiente detalle.

- Inversiones en Alternativa 2:
 - a) Jornales 10 %.
 - b) Sueldos, que evolucionarán según el índice de Precios al Consumidor, 3%.
 - c) Evolucionarán según dólar:

. Equipos, locomotoras y vagones:	27.4 %
. Repuestos:	11.7 %
. Herramientas:	1.2 %
. Materiales de consumo:	0.7 %
. Comunicaciones:	0.9 %
. Durmientes de madera:	<u>17.1 %</u>

Total: 59.0 %

- d) Eclisas, tirafondos y otros elementos metálicos, que evolucionarán según el índice de Materiales Metálicos, 10 %.
- e) Transportes y viajes (0.1 %) y combustibles y lubricantes (1.6 %), que evolucionarán según el índice de Combustibles y Lubricantes, 2 %.



EMILIO MARIA OGANDO (h)
ESCRIBANO ABSOLUTO

357

f) Subcontratos (7.3 %), gastos varios (5.2%) y el componente de balasto (piedra) (2.5 %) que evolucionarán según el índice Mayorista no Agropecuario Nacional, 15 %.

- Inversiones en Alternativa 1:

a) Jornales 7 %.

b) Sueldos, que evolucionarán según el índice de Precios al Consumidor, 2%.

c) Evolucionarán según dólar:

. Equipos, locomotoras y vagones:	51.3 %
. Repuestos:	3.3 %
. Herramientas:	1.1 %
. Materiales de consumo:	0.3 %
. Comunicaciones:	0.8 %
. Durmientes de madera:	<u>15.2 %</u>

Total: 72.0 %

d) Eclisas, tirafondos y otros elementos metálicos, que evolucionarán según el índice de Materiales Metálicos, 9 %.

e) Transportes y viajes (0.1 %) y combustibles y lubricantes (1.4 %), que evolucionarán según el índice de Combustibles y Lubricantes, 1 %.

f) Subcontratos (2.3 %), gastos varios (4.5 %) y el componente de balasto (piedra) (2.2 %) que evolucionarán según el índice Mayorista no Agropecuario Nacional, 9 %.

- Materiales Generales para ambas Alternativas:

a) Evolucionan según dólar:

. Equipos de mantenimiento:	11.8 %
. Repuestos:	0.9 %
. Herramientas:	0.7 %
. Materiales de consumo:	1.4 %
. Durmientes de madera:	13.4 %
. Herbicidas:	<u>0.8 %</u>

Total : 29.0 %



EMILIO MARIA OGANDO (h)
ESCRIBANO ADSCRIPTO

358

-4-

b) Evolucionan según el índice de Materiales Metálicos:

. Ruedas y varios p/vag. y locom.:	19.1 %
. Eclisas, tirafondos y otros elementos metálicos:	<u>5.9 %</u>
Total:	25.0 %

c) Evolucionan según el índice de Combustibles y Lubricantes:

. Transportes y viajes:	3.1 %
. Combustibles y lubricantes:	<u>37.9 %</u>
Total:	41.0 %

d) Evolucionan según el índice Mayorista no Agropecuario Nacional:

. Gastos varios:	3.0 %
. Balasto (piedra):	<u>2.0 %</u>
Total:	5.0 %

- Gastos Generales para ambas Alternativas:

- a) Remuneraciones y otros Gastos de Personal, que evolucionará según el índice de Precios al Consumidor, 50.0 %.
- b) Equipamiento de oficinas y otros items, ya sea de importación o de fabricación local con componentes importados, que evolucionará según el dólar, 25.0 %.
- c) Elementos de oficina y otros items de producción local, que evolucionarán según el índice Mayorista no Agropecuario Nacional, 25.0 %

5.2 Eliminación del rubro Impuestos de la estructura del precio

Como se expresa en el apartado 4.3 de la propuesta de Cuadro Tarifario, el valor de los Impuestos está directamente relacionado con el valor de las Ventas y, consecuentemente, su estructura debe correlacionarse con la estructura de las Ventas.

EMILIO MARIA OGANDO (9)
CIUDADANO ADSCRITO



- Los ingresos y egresos del año sexto para ambas alternativas se ajustan correctamente al promedio aritmético del flujo de fondos a 15 años (Ver Adjunto B).
- Los ingresos unitarios medios responden adecuadamente a los ingresos típicos (Ver Adjunto B).
- Para este año se ha proyectado completar la rehabilitación del sistema. Esto implica que la competitividad será normal.

8 - Consideración de las distintas Alternativas

Resuelto con presentación efectuada oportunamente a requerimiento del MOSP.

Se propone que la fórmula a aplicar sea la correspondiente a la Alternativa finalmente adoptada y, por lo tanto, será de aplicación la correspondiente a la Alternativa 2, la que se transcribe en forma completa a continuación:

$$T = T_0 \left\{ 0.21 \frac{JOR}{JOR_0} + 0.07 \frac{IPC}{IPC_0} + 0.20 \frac{NAN}{NAN_0} + \right. \\ \left. + \frac{USD}{USD_0} \left[0.05 + 0.31 \frac{CPI}{CPI_0} \left(0.30 \frac{1+GI1}{1+GI1_0} + 0.15 \frac{1+GI2}{1+GI2_0} + \right. \right. \right. \\ \left. \left. + 0.17 \frac{1+GI3}{1+GI3_0} + 0.38 \right) \right] + 0.08 \frac{MET}{MET_0} + 0.08 \frac{COM}{COM_0} \left. \right\}$$

Las definiciones correspondientes a los parámetros IPC, NAN, USD, CPI y COM son las indicadas en el "Cuadro Tarifario" punto 4.6.

Los restantes parámetros se definen como sigue:

JOR = Índice a convenir que represente la incidencia de cada especialidad en el gasto de "mano de obra", vigente al último día del mes anterior al mes en curso.

JOR₀ = idem anterior, vigente al último día del mes de Julio de 1990.

MET = Índice de Precios al Por Mayor, Hierro y Acero, publicado por el INDEC, vigente al último día del mes anterior al mes en curso.

MET₀ = idem anterior, vigente al último día del mes de Julio de 1990.



362

- GI1 = Porcentual de gastos de nacionalización de locomotoras respecto del valor CIF de las mismas, vigente al último día del mes anterior al mes en curso.
- GI1_o = idem anterior, vigente al último día del mes de Julio de 1990 = 32.5% (ver Adjunto A del presente documento).
- GI2 = Porcentual de gastos de nacionalización de equipos de vías respecto del valor CIF de los mismos, vigente al último día del mes anterior al mes en curso.
- GI2_o = idem anterior, vigente al último día del mes de Julio de 1990 = 32.6% (ver Adjunto A del presente documento).
- GI3 = Porcentual de gastos de nacionalización de repuestos respecto del valor CIF de los mismos, vigente al último día del mes anterior al mes en curso.
- GI3_o = idem anterior, vigente al último día del mes de Julio de 1990 = 30.6% (ver Adjunto A del presente documento).

Los valores de origen de cada parámetro (sub cero), acompañados de la documentación de apoyo de dichos valores, serán presentados al MOSP por el concesionario 45 días antes de la toma de posesión.

En esta etapa de las negociaciones corresponde ajustar el régimen jurídico de la concesión a las disposiciones de la Ley 23928, consagrando mecanismos que preserven durante la ejecución del contrato el equilibrio económico de los derechos y obligaciones que el Estado Nacional y el Adjudicatario tuvieron en consideración al tiempo de la oferta y de la adjudicación.

En consecuencia la fórmula de variación del "Límite Superior Tarifario" (LST) prevista anteriormente será de aplicación para:

- a) Actualizar el valor del LST del Cuadro Tarifario al 01 de abril de 1991 en un todo de acuerdo a los mecanismos previstos en la Ley 23928.

En consecuencia, el valor del LST para el transporte de un vagón de 30 o más toneladas a una distancia de 300 km previsto en el Cuadro Tarifario original de 94.904 Australes resulta al 01.04.91:



Coeficiente de ajuste:

Valor dólar (1 US\$) al 01.04.91:

9.695 A

LST para vagón 30 o más t al 01.04.91:

19,30 US\$

LST adoptado para vagón 30 t o más:

19,00 US\$

- b) Si eventualmente en el futuro no resultaran aplicables las normas derivadas de la Ley 23928 y su Decreto reglamentario la citada fórmula será aplicable para calcular el valor del LST tomando como origen los valores indicados en a).

Sin embargo, antes de la aplicación efectiva de dicha fórmula las partes deberán resolver:

1. Tratamiento de los impuestos en la fórmula de reajuste.
2. Afectación de los valores que en Australes siguen variación dólar por la inflación en los Estados Unidos (Coeficiente 0,38 dentro del paréntesis de ajuste dólar y CPI).

9 - Anexo 2 del Cuadro Tarifario

En el Adjunto C se incluye el nuevo texto que reemplaza al incluido originalmente como Anexo 2 del "Cuadro Tarifario".

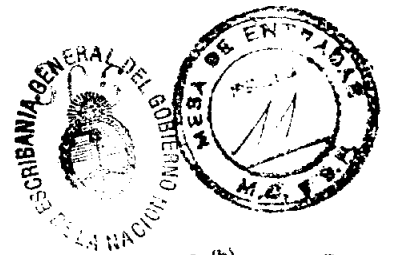
10 - Transporte de animales en pie

Para el mismo regirán originalmente las condiciones generales incluidas en la Tarifa "ANIMALES EN PIE - Calificación y condiciones del transporte" de Ferrocarriles Argentinos.

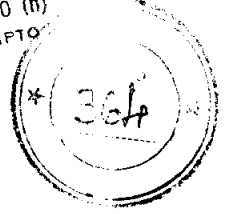
En el Adjunto D se transcriben dichas condiciones.

11 - Cuadro Tarifario

En el Adjunto E se incluye el ANEXO 1 del Cuadro Tarifario con los valores acordados del "límite superior tarifario" (LST) a regir a partir del día 01 de abril de 1991.



EMILIO MARIA OGANDO (h)
ESCRIBANO ADSCRIPTO



ADJUNTO A-

Handwritten signatures and initials in the bottom left corner.

Cuadro 1.1

GASTOS DE IMPORTACION

Nuevas Locomotoras (86.03.00.01.00)

FOB		100.0	93.8	93.8
Flete	6.0% $\frac{\text{FOB}}$	6.0	5.6	
Seguro	0.6% $\frac{\text{FOB}}$	0.6	0.6	6.2
CIF		106.6	100.0	100.0
Estadística	3.0% $\frac{\text{CIF}}$	3.2	3.0	
Fondo Nacional de Promoción de Exportaciones	0.5% $\frac{\text{CIF}}$	0.5	0.5	
Fondo Nacional de Marina Mercante	12.0% $\frac{\text{Flete}}$	0.7	0.7	
Gastos Portuarios y de Despachante	1.5% $\frac{\text{CIF}}$	1.6	1.5	
Gastos y Comisiones de apertura de Carta de Crédito	3.0% $\frac{\text{FOB}}$	3.0	2.8	
DERECHO DE IMPORTACION (1)	24.0% $\frac{\text{CIF}}$	25.6	24.0	32.5
NACIONALIZADO		141.2	132.5	132.5

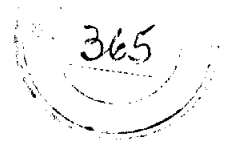
NOTA:

(1) Guía Práctica del Exportador e Importador - Nomenclatura Arancelaria y Derechos de Importación - Sección XVII -

Capítulo 86 - Publicación Junio 90

(2) Porcentajes no sujetos a modificación

SECRETARIA GENERAL DEL GOBIERNO
DE LA NACION
MARIO OGANDO (h)
FOLIO ADSCRITO



GASTOS DE IMPORTACION

Repuestos (86.09.00.00.00)

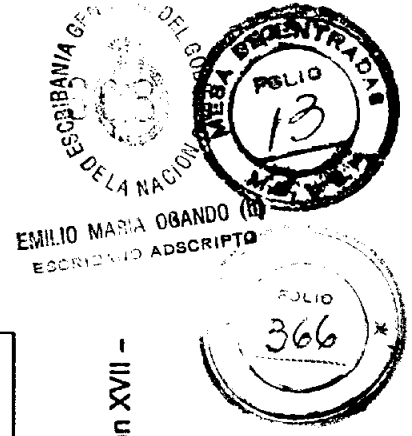
FOB		100.0	92.1	92.1
Flete	8.0% e/FOB	8.0	7.4	
Seguro	0.6% e/FOB	0.6	0.6	7.9
CIF		108.6	100.0	100.0
Estadística	3.0% e/CIF	3.3	3.0	
Fondo Nacional de Promoción de Exportaciones	0.5% e/CIF	0.5	0.5	
Fondo Nacional de Marina Mercante	12.0% e/Flete	1.0	0.9	
Gastos Portuarios y de Despachante	1.5% e/CIF	1.6	1.5	
Gastos y Comisiones de apertura de Carta de Crédito	3.0% e/FOB	3.0	2.8	
DERECHO DE IMPORTACION (1)	22.0% e/CIF	23.9	22.0	30.6
NACIONALIZADO		141.9	130.6	130.6

NOTA:

(1) Guía Práctica del Exportador e Importador – Nomenclatura Arancelaria y Derechos de Importación – Sección XVII –

Capítulo 86 – Publicación Junio 90

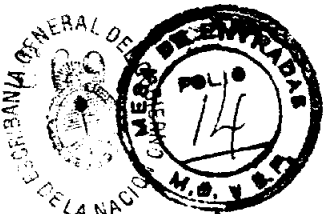
(2) Porcentajes no sujetos a modificación



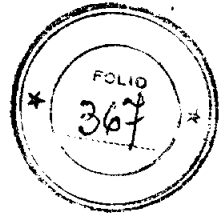
GASTOS DE IMPORTACION

Equipos de vías (86.03.00.01.00)

FOB		100.0	92.1	92.1
Flete	8.0% a/FOB	8.0	7.4	
Seguro	0.6% a/FOB	0.6	0.6	7.9
CIF		108.6	100.0	100.0
Estadística	3.0% a/CIF	3.3	3.0	
Fondo Nacional de Promoción de Exportaciones	0.5% a/CIF	0.5	0.5	
Fondo Nacional de Marina Mercante	12.0% a/Flete	1.0	0.9	
Gastos Portuarios y de Despachante	1.5% a/CIF	1.6	1.5	
Gastos y Comisiones de apertura de Carta de Crédito	3.0% a/FOB	3.0	2.8	
DERECHO DE IMPORTACION (1)	24.0% a/CIF	26.1	24.0	32.6
NACIONALIZADO		144.1	132.6	132.6

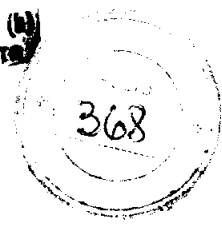
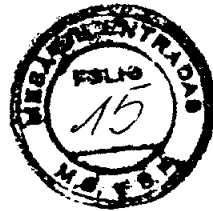


EMILIO MARIA OSANDO (R)
ESCRIBANO ADSCRIPTO



NOTA:
 (1) Guía Práctica del Exportador e Importador - Nomenclatura Arancelaria y Derechos de Importación - Sección XVII - Capítulo 86 - Publicación Junio 90
 (2) Porcentajes no sujetos a modificación

SECRETARIA GENERAL DEL GOBIERNO NACIONAL
ESCRIBANO ADSCRITO



ADJUNTO B

ma y
me

ALTERNATIVA I

FLUJO DE FONDOS DEL CONCESIONARIO (en millones de \$a del 31.07.90)		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	VAN	PROMEDIO
Inversiones	(227,068)	(128,901)	(128,115)	(91,847)	(85,418)	(79,706)	(63,943)	(53,943)	(34,084)	(31,249)	(28,410)	(50,742)	(52,595)	(47,566)	(44,923)	(76,335)	(711,053)	(76,727)
Ventas	200,754	230,352	251,679	278,220	294,919	315,065	329,379	340,752	352,011	363,327	371,433	382,519	393,681	404,898	416,060		2,302,623	328,335
Mano de Obra	(40,933)	(44,050)	(46,594)	(49,781)	(52,172)	(54,498)	(56,193)	(57,533)	(58,909)	(60,273)	(61,629)	(62,992)	(64,348)	(65,712)	(67,068)		(403,358)	(56,180)
Materiales Generales	(37,412)	(41,657)	(44,848)	(48,032)	(52,604)	(54,774)	(56,897)	(58,609)	(60,309)	(62,018)	(63,718)	(65,427)	(67,127)	(68,836)	(70,536)		(402,731)	(56,907)
Otros Gastos	(18,013)	(18,624)	(19,348)	(20,356)	(20,833)	(21,667)	(22,143)	(22,562)	(22,999)	(23,442)	(23,717)	(24,096)	(24,459)	(24,832)	(25,201)		(161,716)	(22,154)
Impuestos	(30,428)	(44,988)	(41,197)	(37,015)	(41,893)	(42,414)	(41,675)	(44,367)	(47,985)	(50,864)	(54,120)	(53,124)	(54,851)	(56,048)	(59,663)		(335,900)	(46,709)
Canon, Alquiler, Peaje	(7,273)	(7,265)	(7,449)	(7,705)	(7,860)	(11,719)	(11,854)	(11,963)	(12,072)	(12,181)	(15,927)	(16,036)	(16,145)	(16,254)	(16,363)		(80,000)	(11,870)

Flujo de Fondos del Proyecto (160,393) (55,113) (35,893) 22,684 34,139 50,287 96,674 111,614 118,488 126,139 101,580 108,249 119,184 128,294 100,895

FLUJO DE FONDOS DEL CONCESIONARIO
(en % sobre ventas)

FLUJO DE FONDOS DEL CONCESIONARIO (en % sobre ventas)		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	VAN	PROMEDIO
Inversiones	-113.1%	-56.0%	-50.9%	-33.0%	-33.0%	-29.6%	-25.3%	-13.3%	-10.0%	-8.9%	-7.6%	-13.7%	-13.7%	-12.1%	-11.1%	-18.3%	-30.9%	-23.4%
Ventas	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Mano de Obra	-20.4%	-19.1%	-18.5%	-17.9%	-17.7%	-17.7%	-17.3%	-17.1%	-16.9%	-16.7%	-16.4%	-16.4%	-16.3%	-16.3%	-16.2%	-16.1%	-17.5%	-17.1%
Materiales Generales	-18.6%	-18.1%	-17.6%	-17.6%	-17.8%	-17.4%	-17.3%	-17.3%	-17.2%	-17.1%	-17.1%	-17.2%	-17.1%	-17.1%	-17.0%	-17.0%	-17.5%	-17.3%
Otros Gastos	-9.0%	-8.1%	-7.7%	-7.3%	-7.1%	-6.9%	-6.7%	-6.7%	-6.6%	-6.5%	-6.5%	-6.4%	-6.3%	-6.2%	-6.1%	-6.1%	-7.0%	-6.7%
Impuestos	-15.2%	-19.5%	-16.4%	-13.3%	-14.2%	-13.5%	-12.7%	-12.7%	-13.0%	-13.4%	-16.0%	-16.4%	-13.9%	-13.9%	-13.8%	-14.3%	-14.5%	-14.2%
Canon, Alquiler, Peaje	-3.6%	-3.1%	-3.0%	-2.8%	-2.7%	-3.7%	-3.6%	-3.6%	-3.5%	-3.4%	-3.4%	-4.3%	-4.2%	-4.1%	-4.0%	-3.9%	-3.5%	-3.6%

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO
GABRIEL GONZALEZ



ALTERNATIVA II

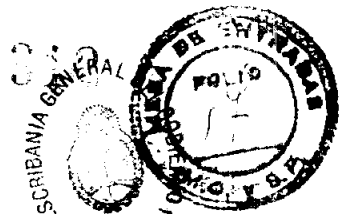
FLUJO DE FONDOS DEL CONCESIONARIO
(en millones de \$ a los 31.07.90)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	PROMEDIO VAN al 10% 15 años	
Inversiones	(134,233)	(115,577)	(125,162)	(107,708)	(111,592)	(94,639)	(59,915)	(44,964)	(68,445)	(63,429)	(67,491)	(72,648)	(68,505)	(49,595)	(94,682)	(715,638)	(85,239)
Ventas	200,734	230,352	251,679	278,220	294,919	315,065	329,379	340,752	352,011	343,327	371,433	382,519	395,681	404,898	416,060	2,302,625	328,335
Meno de Obra	(41,793)	(45,017)	(47,651)	(50,950)	(52,978)	(55,819)	(57,587)	(58,995)	(60,399)	(61,810)	(63,216)	(64,625)	(66,029)	(67,440)	(68,843)	(412,833)	(57,543)
Materiales Generales	(40,008)	(44,597)	(48,040)	(52,303)	(55,072)	(58,791)	(61,155)	(62,992)	(64,837)	(66,691)	(68,536)	(70,391)	(72,236)	(74,090)	(75,935)	(431,526)	(61,050)
Otros Gastos	(17,833)	(18,585)	(19,335)	(20,305)	(20,828)	(21,499)	(21,932)	(22,307)	(22,709)	(23,054)	(23,232)	(23,556)	(23,854)	(24,155)	(24,500)	(159,999)	(21,846)
Impuestos	(21,109)	(44,893)	(42,028)	(41,283)	(45,332)	(44,780)	(43,313)	(43,961)	(49,691)	(51,919)	(53,290)	(52,286)	(53,641)	(52,996)	(58,814)	(331,713)	(44,556)
Canon, Alquiler, Peaje	(10,282)	(10,492)	(10,696)	(10,952)	(11,107)	(11,261)	(11,416)	(11,571)	(11,726)	(11,881)	(12,036)	(12,191)	(12,346)	(12,501)	(12,656)	(110,359)	(16,150)
Flujo de fondos del Proyecto	(64,523)	(48,809)	(41,253)	(5,362)	(1,990)	23,294	70,120	91,048	69,336	79,720	73,945	77,178	87,472	116,265	72,820		

FLUJO DE FONDOS DEL CONCESIONARIO
(en % sobre ventas)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	PROMEDIO VAN al 10% 15 años	
Inversiones	-66.9%	-50.2%	-49.7%	-38.7%	-37.8%	-30.0%	-18.2%	-13.2%	-19.4%	-17.5%	-18.2%	-19.0%	-17.4%	-12.2%	-22.8%	-31.1%	-26.0%
Ventas	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Meno de Obra	-20.8%	-19.5%	-18.9%	-18.3%	-18.0%	-17.7%	-17.5%	-17.3%	-17.2%	-17.0%	-17.0%	-16.9%	-16.8%	-16.7%	-16.5%	-17.9%	-17.3%
Materiales Generales	-19.9%	-19.4%	-19.1%	-18.8%	-18.7%	-18.7%	-18.6%	-18.5%	-18.4%	-18.4%	-18.3%	-18.3%	-18.3%	-18.3%	-18.3%	-18.7%	-18.6%
Otros Gastos	-8.9%	-8.1%	-7.7%	-7.3%	-7.1%	-6.8%	-6.7%	-6.5%	-6.5%	-6.3%	-6.3%	-6.2%	-6.1%	-6.0%	-5.9%	-6.9%	-6.7%
Impuestos	-10.5%	-19.5%	-16.7%	-14.8%	-15.4%	-14.2%	-12.6%	-12.9%	-14.1%	-14.3%	-14.3%	-13.7%	-13.6%	-13.1%	-14.1%	-14.4%	-14.2%
Canon, Alquiler, Peaje	-5.1%	-4.6%	-4.2%	-3.9%	-3.8%	-5.2%	-5.0%	-4.8%	-4.7%	-4.6%	-5.8%	-5.7%	-5.6%	-5.0%	-4.9%	-4.8%	-4.9%

EMPRESA MARIA GRANDI
SOCIETÀ A SOCIO



INGRESOS ($M=A$)	VOLUMEN			INGRESO UNITARIO ($M=A/\sum D$)	VOLUMEN Granos y Subprod. ($\sum D$ -km)	DIST. MEDIA (km)	VOLUMEN TOTAL ($\sum D$ -km)	INGRESO UNITARIO ($=A/\sum D$ -km)
	Granos ($\sum D$)	Subprod. ($\sum D$)	Otros ($\sum D$)					
	NOTA 2	NOTA 2	NOTA 3					
200,734	3,177	233	0	58.9	1,019,096	299	1,019,096	197
230,352	3,443	243	0	62.5	1,096,244	297	1,096,244	210
251,679	3,683	258	173	61.2	1,170,698	297	1,222,089	206
278,220	3,963	286	219	62.3	1,266,704	298	1,331,992	209
294,919	4,173	301	265	62.2	1,329,999	297	1,408,776	209
315,065	4,501	311	311	61.5	1,407,108	292	1,498,050	210
329,379	4,680	324	357	61.4	1,463,120	292	1,567,503	210
340,752	4,813	338	403	61.4	1,504,487	292	1,622,194	210
352,011	4,947	351	449	61.3	1,545,854	292	1,676,864	210
363,327	5,080	365	495	61.2	1,587,221	292	1,731,514	210
371,433	5,214	379	541	60.6	1,628,588	291	1,786,146	208
382,519	5,347	392	587	60.5	1,669,954	291	1,840,761	208
393,681	5,481	405	633	60.4	1,711,321	291	1,895,362	208
404,898	5,614	419	679	60.3	1,752,688	291	1,949,949	208
416,060	5,748	432	725	60.3	1,794,055	290	2,004,523	208
Ingreso unitario promedio				61.0				208
Desviación media				1.2%				

EMILIO MARÍA OGANDA
SECRETARIO GENERAL
ECONOMÍA Y FINANZAS

ESCRIBANÍA

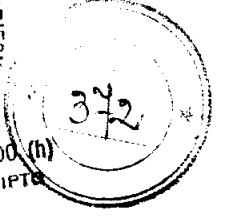
SECRETARÍA GENERAL DE ECONOMÍA Y FINANZAS

FOLIO 18

37

NOTA 1: OFERTA - Vol.11 - Folio 11427 - Punto 9.2.2
 NOTA 2: OFERTA - Vol. 7 - Folio 7386 - Punto 5.2
 NOTA 3: OFERTA - Vol. 2 - Folio 2029 - Punto 2.1.7.4

312



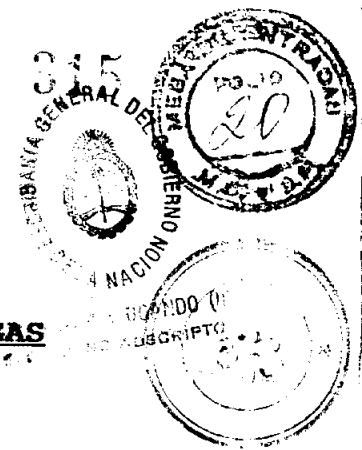
EMILIO RAMIRO OGANDO (h)
ESCRIBANO ADSCRITO

ADJUNTO C

Handwritten signature and scribbles.

ANEXO 2

NORMAS DE APLICACION DE LAS TARIFAS DE CARGAS



A. CONDICIONES GENERALES

Se indican a continuación, siguiendo los lineamientos de la práctica y usos actuales de Ferrocarriles Argentinos, las pautas y bases normativas de carácter general que se implementarán para el Sistema bajo Concesión.

Art. 1º Declaración que debe hacer el cargador

Todo cargador deberá hacer declaración previa de la calidad específica, peso, clase, medida o número de las cargas a transportar (Art. 219 del Reglamento General de Ferrocarriles).

Art. 2º Falsa declaración

El cargador que hiciere una falsa declaración al remitir sus cargas con el fin de satisfacer un flete menor que el debido, o para beneficiarse con el pedido de vagones, transgrediendo el régimen de suministro en vigencia, abonará al Ferrocarril el doble del flete que corresponda (Art. 220 del Reglamento General de Ferrocarriles), y por lo demás se procederá de acuerdo con lo que establecen los artículos 221, 222 y 223 del Reglamento General de Ferrocarriles.

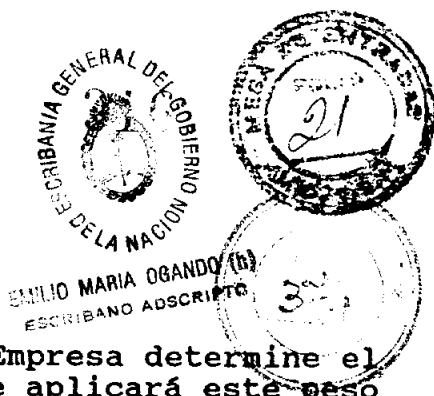
- a) Cuando se trate de transportes por lotes, el doble flete se aplicará sobre el aforo que corresponda al artículo falsamente declarado.
- b) Tratándose de transportes por vagón, de dos o más artículos, de los cuales sólo se hubiera declarado el de menor flete, el doble flete se cobrará sobre la base de aforo que hubiera correspondido establecer de acuerdo con el Art. 4º, apartado 2, incisos a) y b).

Art. 3º Bases de aforo

Salvo indicación contraria informada en el clasificador (que contendrá la información respecto de las tarifas por tipo de vagón y/o lote correspondiente a cada mercadería), que el concesionario presentará como mínimo 45 días corridos antes de la toma de posesión, las cargas serán aforadas por su peso efectivo, sujeto a las siguientes condiciones:

- a) Cargas por lotes: Serán aforadas con un mínimo de 100 kg.

Cargas por vagón: Serán aforadas en base a los pesos mínimos determinados en cada caso.

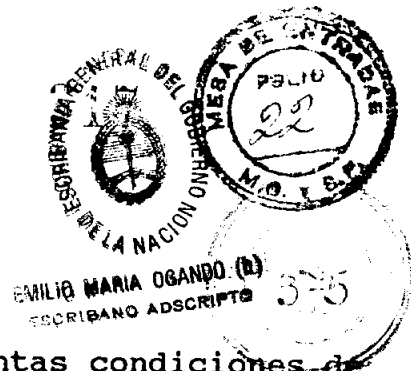


- b) En los casos en que el clasificador de la Empresa determine el aforo a un peso superior al efectivo, se aplicará este peso siempre que sea inferior al peso por medida de 400 kilogramos por cada metro cúbico, establecido en el artículo 231 del Reglamento General de Ferrocarriles; en caso contrario, se aplicará este último.
- c) Las disposiciones que anteceden no regirán para los transportes a que aluden los artículos 216 y 228 del Reglamento General de Ferrocarriles.
- d) Podrá elevarse el peso de aforo al mínimo establecido para la aplicación de una tarifa menor si así resultara el flete más favorable al cargador (Ver Art. 23, último párrafo).
- e) Para bultos o piezas de formas irregulares, el cálculo de las medidas en metros cúbicos se efectuará tomando como base las dimensiones mayores como si se tratara de cuerpos cuadrados o rectangulares.

Art. 4º Aforo de dos o más artículos despachados conjuntamente

Salvo lo prescrito en el artículo 10 sobre "Cargas de preferencia para el transporte", en el artículo 11 para "Cargas cuyos mínimos no pueden complementarse con el peso de otras" y en el artículo 18 para "Cargas a granel", se procederá del siguiente modo:

- 1) Tarifas con mínimo por lotes (consignación)
 - a) Se aplicará a cada artículo - con mínimo de 100 kilogramos por clase - la tarifa que le correspondería como si alcanzara por sí solo al peso total del conjunto.
 - b) Se podrá atribuir al artículo de tarifa más baja el peso necesario para que el conjunto alcance un mínimo por lotes más elevado, a fin de beneficiar al cargador con la aplicación de las tarifas correspondientes a ese mínimo.
 - c) En los casos en que por aplicación de lo establecido en los incisos a) o b), se obtenga para uno o más artículos el beneficio de las tarifas correspondientes al mínimo de 5.000 kilogramos (ver Art. 24 último párrafo), la carga y la descarga de toda la consignación deberá ser efectuada por los interesados. Siempre que haya medios disponibles y las circunstancias lo permitan, lo hará el Ferrocarril, a pedido de los interesados, cobrando la tarifa que corresponda.
 - d) Si uno o más artículos no cubrieran el mínimo de 100 kilogramos por clase que exige el inciso a), podrá descontarse del artículo de tarifa más baja el peso necesario para cubrir ese mínimo.



e) Si las tarifas aplicables tuvieran distintas condiciones de transporte, podrá igualmente practicarse el aforo establecido en este apartado siempre que el cargador acepte para el conjunto las condiciones más favorables para el Ferrocarril, que correspondieren a las tarifas que se apliquen.

2) Tarifas con mínimo "por vagón"

- a) Tratándose de distintos artículos a los cuales correspondan tarifas diferentes y mínimos diferentes o iguales, el aforo se practicará en base a la tarifa más elevada, con el mínimo que para ella rigiere.
- b) Tratándose de distintos artículos a los cuales correspondan tarifas iguales y mínimos diferentes el aforo se practicará en base al mínimo más elevado.
- c) Si las tarifas aplicables tuvieran distintas condiciones de transporte, podrá igualmente practicarse el aforo establecido en este apartado siempre que el cargador acepte para el conjunto las condiciones más favorables para el Ferrocarril, que correspondieren a las tarifas que se apliquen.

Art. 5º Divisibilidad y redondeo de pesos

El peso de aforo que sobrepase los mínimos establecidos, será divisible en fracciones de 10 kg para las cargas aforadas a tarifas "por lotes" y en fracciones de 100 kg para las cargas aforadas a tarifas "por vagón".

La disposición que antecede se aplicará con sujeción a lo siguiente:

- a) El redondeo de peso de las cargas "por lotes" se practicará en fracciones indivisibles de 10 kilogramos.
- b) En las cargas divisibles en 100 kilogramos no se tomarán en cuenta las fracciones menores de 50 kilogramos y las comprendidas entre 50 y 100 kilogramos se tomarán como 100 kilogramos.
- c) En los casos de consignaciones compuestas de varios artículos, el redondeo se efectuará sobre el peso del conjunto de artículos de igual clasificación, siempre que ello no afecte la aplicación de pesos mínimos.
- d) En los casos previstos por los artículos 12 y 14, las disposiciones que anteceden se aplicarán considerando las distintas cartas de porte como una sola.



Art. 6º Pago de fletes

Las tarifas establecidas prevén, salvo disposición de la Empresa en contrario, el pago al contado a la entrega en destino de la mercadería. Deberán en cambio ser pagados por adelantado, en los lugares que a tal efecto habilite la Empresa los fletes de frutas y legumbres frescas, plantas, y en general, de todo artículo frágil o de fácil deterioro o cuyo valor no alcance a cubrir su respectivo flete, y en otros casos especiales de acuerdo con el artículo 249 del Reglamento General de Ferrocarriles.

Art. 7º Redondeo de fletes

Los fletes serán redondeados en Australes.

Tratándose de consignaciones compuestas de varios artículos aforados de acuerdo con el Art. 4º "Aforo de dos o más artículos despachados conjuntamente", el importe parcial resultante de cada clase será redondeado en la condición indicada en el párrafo anterior.

Art. 8º Flete mínimo

Por el flete de una consignación se cobrará como mínimo el "límite superior tarifario" (LST) correspondiente al transporte de un lote de 1.000 kg a una distancia de 50 km de la procedencia.

Art. 9º Carga y descarga

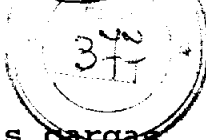
La carga y descarga de las mercaderías deberán efectuarse por cuenta y riesgo de los interesados. El Ferrocarril sólo se compromete a facilitar las tareas en la medida de sus posibilidades. Siempre que haya medios disponibles y las circunstancias lo permitan, lo hará el ferrocarril a pedido de los interesados, cobrando la tarifa que corresponda.

Art. 10º Cargas de preferencias para el transporte

No se aceptará el despacho por carga de las sustancias incluidas en la clasificación del artículo 247 del Reglamento General de Ferrocarriles, salvo que las mismas estén especificadas en el clasificador de cargas de la Empresa, en cuyo caso sólo se admitirán cuando cubran el peso mínimo previsto o paguen el flete en base a este mínimo. Además se admitirá el complemento, en un mismo vagón, de artículos perecederos, debiendo aforarse cada artículo con la tarifa que le corresponda, siempre que en conjunto se cubra el mínimo por vagón más elevado.



EMILIO MARIA OGANDO (M)
ESCRIBANO ADSCRITO



Para el despacho, lo mismo que a los efectos del aforo, las cargas de preferencia no podrán complementarse con mercaderías de transporte ordinario.

Esta prohibición no regirá cuando se apliquen mínimos por vagón o de 5.000 kilogramos o más por consignación y por el conjunto se pague la tarifa del artículo que la tenga mayor, con el mínimo más elevado.

Art.11º Cargas cuyos mínimos no pueden complementarse con el peso de otras

Las cargas que hayan fijado "mínimo por unidad" podrán complementar su peso entre sí pero no podrán hacerlo con el peso de otras mercaderías a los efectos de beneficiarse con las tarifas de mínimos mayores. Tampoco podrán completarse con otras, a los efectos del aforo, las "cargas a granel" o sueltas salvo cuando, por sí solas, cubran el mínimo establecido para las mismas en el artículo 18.

Art.12º Complementos de consignación

Se admitirá como "consignación" a los efectos del aforo, el conjunto de los envíos que, con mínimo de 5.000 kilogramos, se efectúe por un remitente a un consignatario con distintas cartas de porte, en una misma fecha, desde una misma procedencia, para un mismo destino y cargado en un mismo vagón.

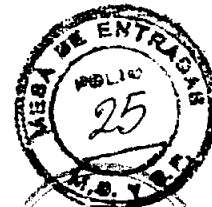
Las cartas de porte deberán contener la siguiente observación:
Complemento de consignación de kilogramos

Art.13º Transportes condicionales

Toda carga que por su peso o volumen necesitase vagones especiales o medios extraordinarios para su carga y/o descarga, se transportará bajo trato condicional (Art. 228 del Reglamento General de Ferrocarriles).

Art.14º Cargas de peligro.

Los artículos señalados en el clasificador de la Empresa con la letra "P" se considerarán "cargas de peligro" como también aquellos otros que, sin estar nominativamente especificados en el clasificador, se hallen comprendidos en la lista de sustancias peligrosas establecidas en la Tarifa.



Todos estos artículos sólo se aceptarán para su transporte bajo las condiciones de los artículos 326 a 347 del Reglamento General de Ferrocarriles, y siendo líquidos no se admitirán en botellas ni en damajuanas de cesto común, sueltas.

Cuando se hagan despachos bajo la designación genérica de artículos de botica, droguería o farmacia, de drogas o de productos farmacéuticos o químicos, sin mayor especificación, el remitente deberá declarar que no contienen ninguna de las substancias peligrosas definidas en el párrafo anterior. Caso contrario, esos despachos serán considerados como "cargas de peligro".

Cuando se despachen "cargas de peligro" junto con otras clases de mercaderías, deberá emitirse carta de porte por separado.

En el caso de despacharse cargas de peligro juntamente con otros artículos que según lo dispuesto en el párrafo anterior debe emitirse carta de porte por separado, a los efectos del aforo serán considerados como una sola consignación.

No se aceptan despachos de nitroglicerina o fulminato de mercurio seco.

Art.15º Efectos de gran valor

El Ferrocarril no será responsable de los efectos de gran valor si al tiempo de la entrega para su conducción los cargadores no declaran al Ferrocarril, específicamente, el valor del contenido de los bultos y pagan una prima adicional como seguro, sobre el valor declarado e independientemente del flete, la que se ajustará a los valores de seguros del mercado.

En estos transportes bajo seguro habiendo pérdida, el Ferrocarril, sin renunciar a las excepciones legales contra declaraciones excesivas, responderá por el valor declarado, pero de producirse avería, su responsabilidad dependerá de las causas intervinientes, ajustándose en un todo con lo dispuesto en el artículo 497 del Código de Comercio.

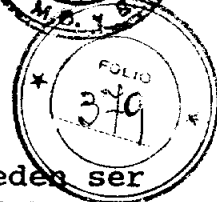
Art.16º Envases vacíos de retorno

Los envases vacíos de retorno (que serán incluidos en el clasificador como carga a transportar) se transportarán en base a las disposiciones de las tarifas por vagón y el peso en exceso del mínimo que tengan fijado será divisible en fracciones de 10 kilogramos con sujeción a las demás disposiciones del Art. 5º.

Para las consignaciones cuyos envases puedan ser devueltos vacíos, se entregará al consignatario una boleta de control que deberá ser devuelta al hacerse la devolución.



EMILIO BOGANDO (D)
SECRETARIO



Para tener derecho a la tarifa de retorno, los envases pueden ser devueltos a cualquier Centro de Carga de la zona productora que los remitió llenos, dentro de los doce (12) meses de la fecha en que fueron despachados llenos, en caso contrario, no serán considerados de retorno a los efectos del aforo.

Art.17º Cargas que por sus dimensiones no entren en vagones cubiertos

Para las cargas que por su forma o dimensiones no puedan cargarse en vagones cubiertos del tipo común para el transporte de mercaderías, se cobrará el flete con mínimo de 1.000 kilogramos, y no menos del LST para el transporte de un lote de 5.000 kilogramos a una distancia de 100 km.

Si esa misma carga requiriese el uso de un vagón suplementario se aforará en base a 2.500 kgs. como mínimo por consignación, percibiéndose el 50% del importe que resulte del flete por cada vagón suplementario. El total de la suma que devengue el flete más el adicional del 50% por el vagón suplementario, no podrá ser inferior al LST para el transporte de un lote de 9.999 kilogramos a una distancia de 200 km.

Art.18º Cargas a granel

Con las excepciones que se determinan en cada caso, las cargas a granel o sueltas sólo se admitirán para ser transportadas "por vagón", sujetas al peso mínimo correspondiente. Cuando el artículo de que se trate sólo tuviere establecido mínimo "por lotes" y no existiere tarifa "por vagón", estará sujeto a las condiciones "por vagón" y pagará como mínimo 5.000 kilogramos a la tarifa que para ese peso sea aplicable.

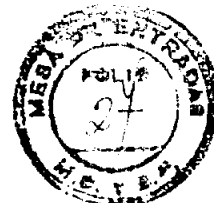
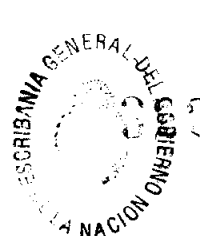
Cuando se despachen conjuntamente dos o más artículos a granel o sueltos sin posibilidad de verificar el peso que corresponde separadamente a cada uno, se aplicará al conjunto la tarifa correspondiente al artículo que la tenga más elevada y las condiciones de transporte de la misma.

Tratándose de cargas a granel, para cuyo transporte se tuvieran vagones expresamente habilitados, como en el caso de granos y líquidos, el peso mínimo para el aforo será el que corresponda en base a la capacidad de esos vagones.

Art.19º Mínimo por vagón para cargas procedentes de otros ferrocarriles

Para las cargas por vagón procedentes de otros ferrocarriles registrará el mínimo "por vagón" establecido por el Ferrocarril despachador.

EMILIO MARIA OGANDO (M)
ESCRIBANO ADSCRIPTO



Art.20º Vagones sobrecargados

En los Centros de Carga donde existan básculas, los vagones serán pesados y no se permitirá salir a los que resulten con mayor peso que la carga máxima escrita en los mismos, salvo que se trate de vagones cargados con mercaderías a granel o sueltas, en cuyo caso se admitirá un exceso de hasta un 5% de la carga especificada como máximo, aforándose por su peso efectivo.

No habiendo báscula en el Centro de Cargas de procedencia, la carga podrá ser pesada en alguna báscula del trayecto o en destino. El Ferrocarril limitará el reclamo de daños u otras consecuencias del eventual exceso de carga a los que hubieran resultado si la mercadería hubiera sido pesada en la primera báscula del trayecto.

Si resultara un exceso sobre la carga máxima del vagón, que no sea superior al 5% de la misma, se aforará la consignación por su peso efectivo; si excediera del 5% se cobrará doble flete por el peso en exceso de la carga máxima del vagón hasta la localidad de destino, aún cuando corresponda una línea de diferente trocha y existiera trasbordo de carga en intercambio. El exceso de carga, cuando sobrepase el 5% de la carga máxima, podrá ser transferida a otro vagón y se cobrarán, además, los gastos que origine la operación. Si al mismo tiempo se hubiera alterado la declaración de peso en la carta de porte, se cobrará flete cuádruple por todo el exceso sobre lo declarado en la carta de porte, sin perjuicio de las responsabilidades por los daños ocasionados como hubiera resultado en el supuesto de que se realizara el pesaje en la primera báscula del trayecto.

Art.21º Tolerancia en el mínimo de carga máxima para las cargas a granel o sueltas

Las mercaderías con mínimo de carga máxima por vagón que se carguen a granel o sueltas serán aforadas por peso efectivo dentro de un límite de 5% de diferencia en más o en menos sobre la carga máxima escrita del vagón ocupado.

Art.22º Líquidos en vagones tanques

El transporte de líquidos a granel sólo se aceptará cuando haya disponibilidad de vagones tanques adecuados a su naturaleza, y la carga, el acondicionamiento y la descarga de los mismos se realicen conforme con lo dispuesto en el Art. 314 del Reglamento General de Ferrocarriles y sujeto a las siguientes condiciones o a las que especialmente se establecieron:

- Bajo ninguna circunstancia el nivel del líquido contenido deberá pasar el límite señalado en el tanque, ni su peso excederá al de la carga máxima escrita del vagón.