

# CNRT

COMISIÓN NACIONAL DE  
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE



BUENOS AIRES, 10 JUN. 2014

VISTO el Expediente S02: 0065428/2014, del registro del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, y

CONSIDERANDO:

Que el Decreto N° 1388 del 29 de noviembre de 1996 dispuso la creación de esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, fijándole en el artículo 3 del ANEXO I los siguientes objetivos: "...a) Proteger los derechos de los usuarios. [...] c) Lograr mayor seguridad, mejor operación, confiabilidad, igualdad y uso generalizado del sistema de transporte automotor y ferroviario, de pasajeros y de carga, asegurando un adecuado desenvolvimiento en todas sus modalidades."

Que a tal fin, mediante el artículo 6, incisos b y c, del ANEXO I del Decreto 1388, del 29 de noviembre de 1996, se facultó a esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE para fiscalizar las actividades de las empresas de transporte ferroviario y solicitar la información y documentación necesaria para verificar y evaluar el desempeño del sistema de transporte y el mejor cumplimiento de las tareas encomendadas. Además, el artículo 8, inciso b), apartado VIII del ANEXO I del decreto mencionado le asignó la función de fiscalizar las actividades de las empresas a cargo de la operación de los servicios ferroviarios, en lo que refiere al control de los servicios prestados a fin de asegurar su ejecución en lo relativo a la cantidad y calidad de la oferta, atendiendo las quejas y reclamos de los usuarios.

CNRT

# CNRT

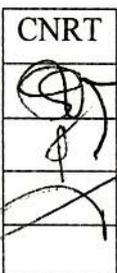
COMISIÓN NACIONAL DE  
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE



Que, a su vez, la Ley de Reordenamiento de la Actividad Ferroviaria N° 26.352 del 25 de marzo de 2008 estableció en su artículo 15 que se encomendarían a esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE las funciones de fiscalizar las actividades de las empresas a cargo de la operación de los servicios ferroviarios en lo que respecta a *"...El control de los servicios prestados por los concesionarios de servicios bajo su jurisdicción a fin de asegurar su ejecución acorde con lo establecido en los contratos de concesión en lo relativo a la cantidad y calidad de la oferta, atendiendo las quejas y reclamos de los usuarios."*, otorgándole también atribuciones para *"Fiscalizar con intervención de los organismos que en cada caso correspondan, la adopción por parte de las empresas ferroviarias de las medidas conducentes a la seguridad de los bienes afectados a la prestación de los servicios ferroviarios a fin de garantizar su normal prestación y a la protección de las personas y cosas transportadas."*

Que, en consecuencia, resulta imprescindible que esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE cuente con información precisa y oportuna sobre diversos aspectos que hacen a la operación del sistema ferroviario para poder ejercer el rol de fiscalización que se le ha encomendado. Es precisamente en base al resultado del control que se ejerce, que podrá promoverse la adopción de medidas destinadas a garantizar el correcto funcionamiento de los servicios ferroviarios y el derecho de los usuarios a la prestación de un servicio de calidad.

Que el desarrollo de sistemas informáticos permite que la información necesaria para la operación de los servicios ferroviarios se encuentre disponible en



# CNRT

COMISIÓN NACIONAL DE  
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE

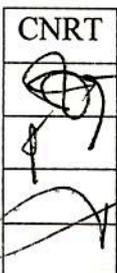


forma inmediata, a fin de dotar de celeridad a la toma de las decisiones para el desenvolvimiento de una adecuada operación de los servicios ferroviarios. Además, dicha información resulta de suma utilidad para que esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE pueda ejercer en forma oportuna, eficiente y eficaz las funciones de control de la calidad del servicio que se brinda al público usuario que le son propias.

Que mediante el dictado de la Resolución N° 508, del 4 de octubre de 2010, esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE dispuso la implementación de un sistema de posicionamiento geográfico para el control del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo, en todas las líneas del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Que este sistema ha probado ser de suma utilidad tanto para la operación de los servicios ferroviarios como para el adecuado cumplimiento de las funciones asignadas a esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE. Por tal motivo, resulta necesario ampliar el sistema de información a fin de contar con detalles más precisos de la operación integral de los ferrocarriles metropolitanos de pasajeros.

Que, actualmente, en algunos ramales dicho sistema se utiliza para informar al público usuario sobre el tiempo que demorarán en arribar a las estaciones los próximos trenes, su destino y, en algunos casos, la plataforma de salida, por lo que la carga correcta y oportuna de la información relativa a la operación permite que los pasajeros cuenten con datos útiles para la toma de decisiones, encontrándose prevista su futura implementación para la totalidad de



# CNRT

COMISIÓN NACIONAL DE  
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE



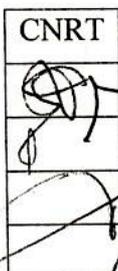
las líneas ferroviarias del Área Metropolitana de Buenos Aires. No obstante ello, se ha detectado que existen servicios que no son registrados por las empresas a cargo de su operación, lo que provoca confusión en los usuarios debido a que se les brinda información incompleta o inexacta, sin que existan motivos que lo justifiquen.

Que esta información también se utiliza como insumo para la aplicación informática "Trenes en directo", elaborada por el MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, con el fin de permitir que el público usuario acceda, a través de su teléfono celular, a información actualizada sobre el funcionamiento del servicio ferroviario de las líneas ferroviarias de pasajeros.

Que en este contexto se torna imperioso sistematizar los mecanismos, criterios y periodicidad del registro, carga y comunicación de la información sobre estos aspectos, con la finalidad de que esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE y otros Organismos del ESTADO NACIONAL puedan explotar adecuadamente los datos, utilizándolos como insumo para distintas aplicaciones informáticas que tengan por finalidad brindar información actualizada y de calidad sobre el funcionamiento de los servicios ferroviarios a quienes los operan y controlan, así como a los usuarios en general.

Que la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente se dicta en uso de las facultades emergentes del



# CNRT

COMISIÓN NACIONAL DE  
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE



Artículo 6º inciso c) y 8º inciso b), del Anexo I del Decreto N° 1388 de fecha 29 de noviembre de 1996 y por el Decreto N° 454 de fecha 24 de abril de 2001.

Por ello,

EL INTERVENTOR DE LA

COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE

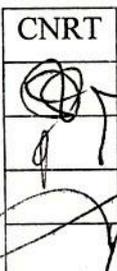
RESUELVE:

ARTÍCULO 1º.- Establécese la obligatoriedad de registrar en tiempo real y en forma permanente la información correspondiente a los servicios que se detallan en el ANEXO I, a fin de permitir que se encuentre accesible, bajo la modalidad "en línea".

ARTÍCULO 2º.- Establécese la obligatoriedad de implementar el panel de información adicional que se detalla en el ANEXO II de la presente, la que deberá estar incorporada al citado panel en forma completa el día hábil posterior al servicio diario prestado.

ARTÍCULO 3º.- Todas las empresas que operen servicios ferroviarios de pasajeros correspondientes al Área Metropolitana de Buenos Aires, cualquiera sea su régimen, deberán registrar la información a la que refieren los ANEXOS I y II a partir de la fecha de notificación de la presente.

ARTÍCULO 4º.- Todas las empresas deberán utilizar un sistema homogéneo para la carga de dicha información. A los fines de implementar dicho sistema contarán con un plazo máximo de SEIS (6) meses desde la fecha de notificación de la presente.



# CNRT

COMISIÓN NACIONAL DE  
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE



ARTÍCULO 5º.- La GERENCIA DE CONCESIONES FERROVIARIAS de esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE será la encargada de supervisar la implementación de las medidas que las empresas operadoras adopten a fin de dar cumplimiento a la presente, encontrándose facultada para establecer los requerimientos que éstas deberán cumplir en lo que hace al tiempo y la forma para la carga y registro de la información.

ARTÍCULO 6º.- El incumplimiento a la presente dará lugar a la promoción de las sanciones que correspondan, conforme el régimen jurídico que resulte aplicable.

ARTÍCULO 7º.- Notifíquese a FERROVIAS S.A.C, METROVIAS S.A., OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO., ARGENTREN S.A. y CORREDORES FERROVIARIOS S.A.

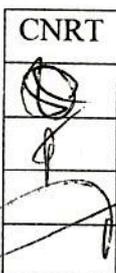
ARTÍCULO 8º. – Regístrese, comuníquese, y archívese.

RESOLUCIÓN C.N.R.T (I) N°

**918 / 14**

Dr. FERNANDO MANZANARES  
INTERVENTOR  
COMISIÓN NACIONAL DE  
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE

**CNRT**



# CNRT

COMISIÓN NACIONAL DE  
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE



## Anexo I

El sistema de posicionamiento geográfico deberá brindar la siguiente información en forma permanente:

- Numeración de los trenes en circulación e identificación de las formaciones con su denominación.
- Numeración de la plataforma de arribo y de despacho de cada tren en las estaciones terminales.
- Hora programada de salida de las formaciones en las cabeceras.
- En el caso de trenes especiales, se indicará, además de la numeración otorgada su itinerario previsto, el tipo de tren.
- Toda aquella información necesaria para la operación ferroviaria, como así también la información al pasajero.

Esta información será actualizada en tiempo real, por lo cual deberá contarse con personal responsable del mantenimiento de la introducción de cada uno de los datos que el sistema requiera.



# CNRT

COMISIÓN NACIONAL DE  
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE



## Anexo II

El panel de información adicional deberá contar con los siguientes módulos:

### **1) Módulo de Instantánea de Formaciones:**

Este módulo brindará para cada formación la numeración de los coches que la componen, y su situación (apta al servicio, en taller, etc.). Esta información se actualizará todos los días y se introducirá al sistema conforme a los criterios de tiempo y forma que establezca la Gerencia de Concesiones Ferroviarias. Cada formación deberá denominarse con un número, letra, o combinación de letras y números a los fines de tener individualizada la misma.

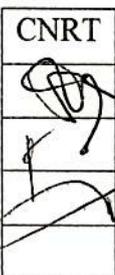
Asimismo, por separado, se detallará el listado del parque de locomotoras, y su situación (en circulación, en reparación en taller, destinada a maniobras, etc.).

Adicionalmente, se informará la cantidad de formaciones que ha habido en circulación en los horarios de 8.00 hs., 13.00 hs. y 18.00 hs., como mínimo.

### **2) Módulo Regularidad de los servicios**

El día hábil siguiente se proporcionará la siguiente información sobre la circulación de trenes del día precedente:

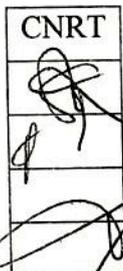
- Cantidad de trenes programados
- Cantidad de trenes cancelados: se considerará como cancelado al tren que no partió de su procedencia, o que se hayan hecho bajar a los pasajeros antes de llegar a su destino programado (tren suspendido), o que no haya efectuado





alguna de las paradas previstas en el itinerario (circulación como tren rápido cuando en su itinerario preveía parar en la estación).

- Cantidad de trenes corridos: Es la diferencia entre la cantidad de trenes programados y la cantidad de trenes cancelados. No contiene la cantidad de trenes especiales.
- Cantidad de trenes puntuales: trenes programados que llegaron a su destino dentro de los 5 (cinco) minutos de su arribo programado. Un tren se considerará atrasado cuando su arribo a destino se produzca después de cinco (5) minutos más tarde que la hora programada de llegada.
- Cantidad de trenes especiales: Trenes no programados que llevan pasajeros. También se consideran como especiales los trenes que originariamente fueron programados parar en alguna estación y se decidió por razones operativas hacerlos rápidos – no para en una o más estaciones que tenían previsto parar en su itinerario programado.
- Cantidad de coches despachados en los periodos picos: este valor se calculará únicamente para los trenes corridos (no considera los trenes especiales) ni los trenes programados que habiendo partido de su procedencia fueron cancelados en el transcurso de su viaje (tren suspendido).
- Cantidad de coches despachados programados en los períodos picos: es la cantidad programada de coches a despachar en el lapso considerado. Se considera que un tren se encuentra en un lapso determinado cuando el horario programado de salida de su procedencia se encuentra dentro de dicho lapso.





- A su vez el sistema, a partir de los datos anteriores calculará los siguientes parámetros:

Índice de cumplimiento de la programación =  $\frac{\text{Trenes corridos}}{\text{trenes programados}}$

Regularidad relativa:  $\frac{\text{Trenes puntuales}}{\text{trenes corridos}}$

Regularidad absoluta:  $\frac{\text{Trenes puntuales}}{\text{trenes programados}}$

### 3) Módulo de situación del personal de abordo

Este módulo brindará la información diaria de la disponibilidad del personal asignado a la operación de los servicios (conductores y guardas en forma separada).

En el caso de poseer distintas bases de operación, se detallará para cada una de ellas la información requerida.

### 4) Módulo de pasajes vendidos y pasajeros transportados

Este módulo se llenará al día hábil siguiente del día analizado. Se detallarán todos los pasajes vendidos por estación, pasajes vendidos por el sistema SUBE y la recaudación detallada por cada tipo de pasaje y estación.

Por otra parte, se informará la cantidad de pasajeros transportados, para lo cual deberá crear un mecanismo de cómputo de los mismos (a partir de los pasajes vendidos u otro mecanismo avalado por un procedimiento consolidado).

