



REPORTE DE SOSTENIBILIDAD 2016



TRENES ARGENTINOS
INFRAESTRUCTURA



Reporte de Sostenibilidad 2016
TRENES ARGENTINOS
INFRAESTRUCTURA

Reporte de Sostenibilidad 2016
CONTENIDOS

6

EL DESAFÍO DE UN CAMBIO CULTURAL
 NUESTRA GESTIÓN EN NÚMEROS

10

ALCANCE DEL REPORTE
 GRUPOS DE INTERÉS Y MATERIALIDAD

16

¿QUÉ ES TRENES ARGENTINOS
 INFRAESTRUCTURA?

¿QUÉ HACEMOS?
 PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO
 METAS A MEDIANO PLAZO 2016-2019

28

DESAFÍOS DE LA GESTIÓN DE OBRAS
 PRINCIPALES OBRAS EN EJECUCIÓN

LÍNEAS PASAJEROS AMBA
 LÍNEAS PASAJEROS LARGA DISTANCIA
 RENOVACIÓN BELGRANO CARGAS
 ¿CÓMO NOS ORGANIZAMOS PARA DESARROLLAR
 LAS OBRAS?

38

GOBIERNO CORPORATIVO, ÉTICA
 Y TRANSPARENCIA

MISIÓN, VISIÓN Y VALORES
 GOBIERNO CORPORATIVO
 ÉTICA, INTEGRIDAD Y TRANSPARENCIA
 GESTIÓN DE RIESGOS

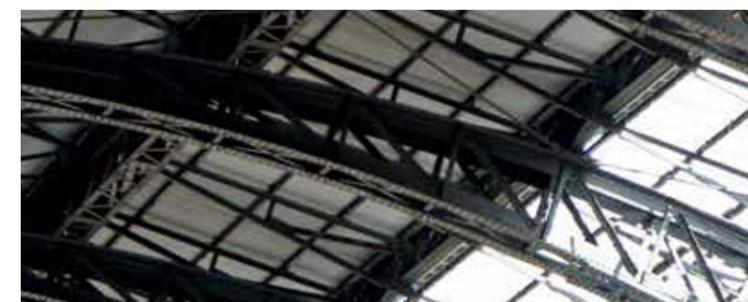
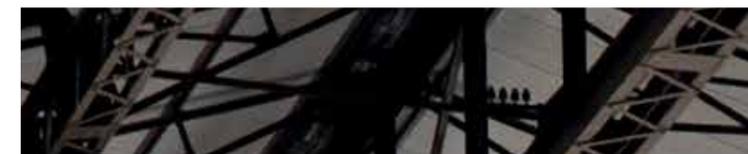
44

DESPEMPEÑO ECONÓMICO Y OPERATIVO 2016

EXPLOTACIÓN DE ACTIVOS FERROVIARIOS
 ABASTECIMIENTO Y LOGÍSTICA
 SEGURIDAD, SALUD, MEDIO AMBIENTE Y
 CALIDAD
 RECURSOS HUMANOS
 RELACIONES INSTITUCIONALES Y COMUNIDAD

80

TABLA DE CONTENIDOS GRI





EL DESAFÍO DE UN CAMBIO CULTURAL

G4-1

El año 2016 marcó el inicio de un proceso de cambio cultural profundo en la administración pública nacional, caracterizado por la profesionalización y la ética en la gestión. No es casual, por lo tanto, que TRENES ARGENTINOS INFRAESTRUCTURA (TAI) haya elegido ese ejercicio para elaborar su primer Reporte de Sostenibilidad, que hoy les presento con gran satisfacción.

TAI es una compañía del Estado Argentino que tiene a su cargo la construcción, el desarrollo y la administración de la infraestructura ferroviaria del país. Este documento representa un aporte fundamental para mostrar la evolución de la empresa y la forma en la que trabajamos para alcanzar nuestra visión.

Durante este año hemos alcanzado importantes logros en este sentido. Entre ellos, quiero

destacar la profesionalización de nuestra gestión, con la creación de las gerencias de Calidad, Seguridad, Higiene y Medio Ambiente; de Control de Proyectos; de Recursos Humanos y Relaciones Laborales, como así también la institucionalización de estándares éticos, con la emisión de una política de gobierno corporativo, nuestro primer código de conducta y la creación del comité de integridad. Al cierre de este ejercicio estamos incorporando el área de Ética y Transparencia.

Asimismo, quiero señalar que la elaboración de este documento representó una oportunidad de colaboración entre las diferentes áreas que conforman TRENES ARGENTINOS INFRAESTRUCTURA, y abrió un importante canal de diálogo y conocimiento con nuestros grupos de interés. Nuestra aspiración es que año a año el Reporte de Sos-

tenibilidad se transforme en una herramienta esencial de gestión, que nos permita fortalecer el desempeño económico, social y medioambiental, en sintonía con nuestros valores: integridad y transparencia, trabajo en equipo, profesionalismo y búsqueda de la excelencia, responsabilidad y autonomía, y compromiso.

Sabemos que tenemos por delante grandes desafíos. Nos desempeñamos en un sector que sufrió un significativo deterioro y falta de inversión en las últimas décadas, tanto en su infraestructura como en sus capacidades humanas y organizacionales, perdiendo valiosos ingenieros, técnicos y trabajadores. Es por ello que nos comprometemos a gestionar con transparencia, profesionalismo, eficiencia y calidad en el desarrollo de nuestras tareas. Y queremos ha-

cerlo en un marco de sostenibilidad ambiental, social y económica, a la vez que colaboramos con nuestra comunidad, cuidamos el medio ambiente y velamos por la salud, seguridad y capacitación de nuestros colaboradores y contratistas.

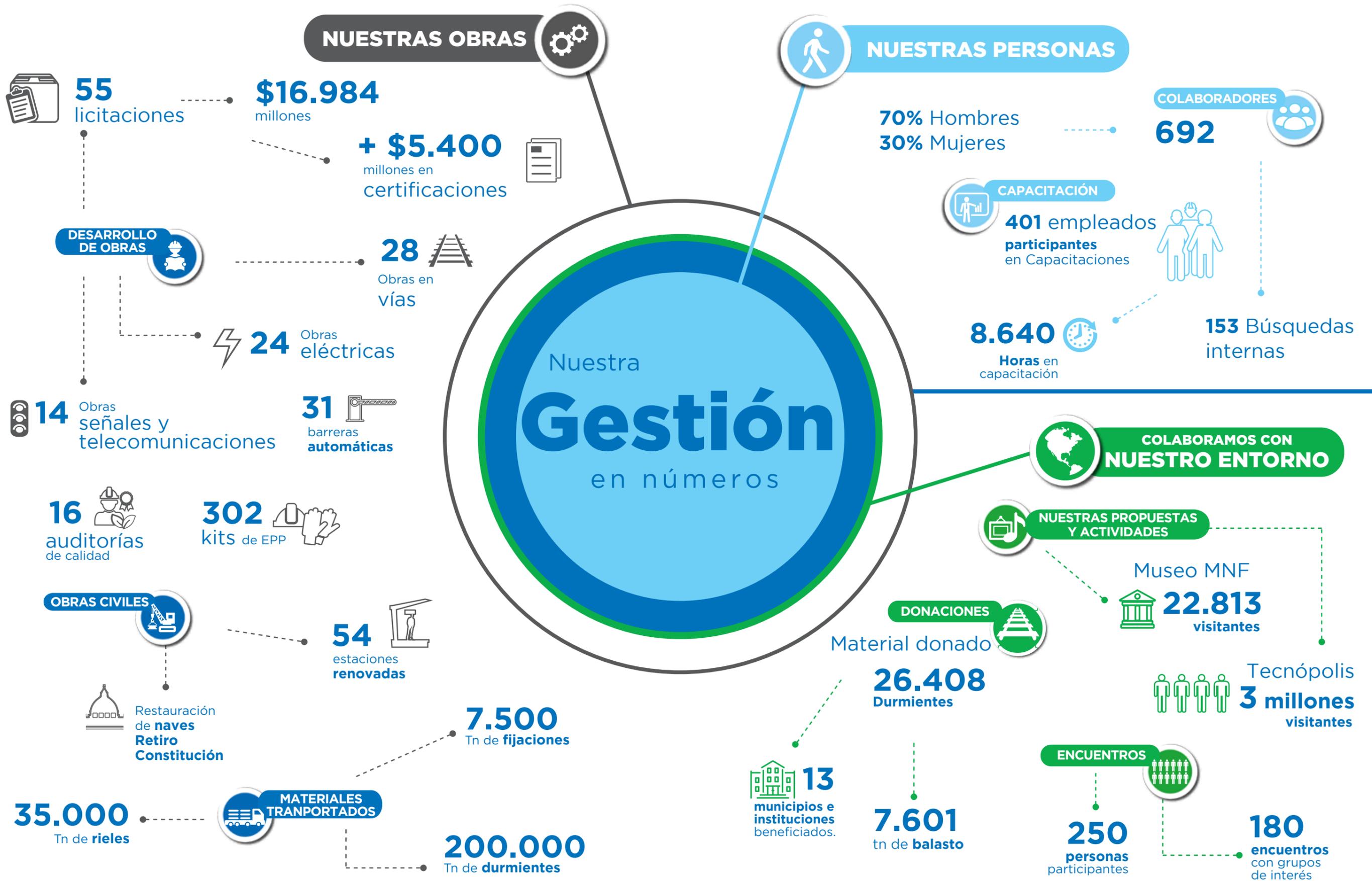
En este sentido, el Estado Argentino ya puso en marcha el mayor plan de inversión en infraestructura ferroviaria de la historia que supera los 20 mil millones de dólares para transformar el sistema actual y poder brindar un transporte público de calidad, rápido, cómodo y seguro, así como también eficientizar el tren de cargas para reactivar las economías regionales, reduciendo los costos logísticos y conectando a los productos de nuestro país con el mundo.

Estamos trabajando en el área metropolitana de Buenos Aires, renovando estaciones en todas las líneas, adecuando las señales y cables, para viajar más seguros. En las líneas de cargas ya comenzamos la renovación de 1600 km de vías en la Línea Belgrano Cargas y seguiremos trabajando para incluir otras líneas que le permitan crecer a las economías regionales.

Por otro lado, estamos construyendo redes sólidas para la reinserción de Argentina en el mundo. La incorporación de TAI a la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) permite nutrirnos de la experiencia y las mejores prácticas internacionales en los sistemas ferroviarios más desarrollados, contribuyendo a que nuestro país forme parte del debate global sobre la sostenibilidad del transporte ferroviario.

Somos una organización comprometida de manera directa con el desarrollo de la Argentina y por ello somos conscientes de la importancia de superar día a día la calidad de nuestro trabajo y de nuestra gestión. Para finalizar, quiero agradecer especialmente a todos los colaboradores que se comprometieron con la elaboración de este primer Reporte, y convocarlos a seguir sumando su esfuerzo para que el cambio se transforme en auténtico desarrollo sostenible.

Guillermo Fiad
Presidente
TRENES ARGENTINOS INFRAESTRUCTURA





ALCANCE DEL REPORTE

G4-28

Trenes Argentinos Infraestructura presenta su primer Reporte de Sostenibilidad. El objetivo de este documento es compartir con sus grupos de interés y la sociedad en general su desempeño económico, social y ambiental en la administración de la infraestructura ferroviaria de Argentina, desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2016.

La compañía del Estado Nacional transmite su visión y estrategia, en sintonía con el cambio de paradigma de los organismos de la administración pública, donde el desempeño está marcado por la transparencia en la gestión.

El Reporte de Sostenibilidad 2016 de Trenes Argentinos Infraestructura se realizó según las directrices establecidas en la Guía G4 para la elaboración de memorias de sostenibilidad de

Global Reporting Initiative (GRI). Esta primera edición se realizó de acuerdo a la opción de conformidad esencial. En lo sucesivo, el reporte tendrá una frecuencia anual.

Cabe destacar que para esta primera memoria la compañía realizó un completo análisis de materialidad, del que resultaron los aspectos más relevantes a reportar, y llevó adelante un proceso para la identificación y priorización de sus grupos de interés y los principales canales de diálogo.

En la elaboración del presente reporte, participaron diversas áreas y colaboradores sin los cuales no hubiera sido posible su publicación. Trenes Argentinos Infraestructura agradece muy especialmente a todos por su esfuerzo y compromiso.

GRUPOS DE INTERÉS Y MATERIALIDAD



GRUPO DE INTERÉS

G4-24, G4-25, G4-26

Durante el período reportado se trabajó en el mapeo de los grupos de interés y en la consolidación de los canales de diálogo. Los grupos de interés incluyen cualquier entidad o persona que se ve afectada significativamente por las principales actividades de Trenes Argentinos Infraestructura. Al ser una empresa del Estado Nacional, existen muchas partes interesadas a lo largo de la geografía del país, de diversas edades y grupos socioeconómicos.

Con el objetivo de que todos los grupos de interés se sientan escuchados y comprometidos, se consideraron las siguientes ocho categorías principales:

Inversionistas	El Ministerio de Transporte de la Nación, Ferrocarriles Argentinos S.E. y proveedores de capital incluyendo organismos internacionales de crédito	Proveedores y contratistas	Todos aquellos que proveen de productos y servicios que son aplicados a la cadena de producción
Personal	Los equipos humanos de trabajo y las asociaciones que los representan	Organismos de regulación y control	Los entes que vigilan el cumplimiento de la legislación y las regulaciones aplicables a la actividad
Representantes de intereses medioambientales	Todas las organizaciones que muestran interés en el impacto que deja en el medioambiente la actividad de Trenes Argentinos Infraestructura	Representantes de intereses políticos	Todos los representantes de instituciones, organizaciones y áreas políticas a quienes se debe reportar sobre la actividad
Comunidades, usuarios y asociaciones que los representan	Es el mayor grupo de interés, ya que incluye a todos los ciudadanos y habitantes que se ven impactados por la actividad, ya sea porque viven en proximidades de una obra, línea o instalación ferroviaria y/o porque son usuarios de la misma	Socios de negocios	Cualquier empresa con la que se desarrollan actividades conjuntas, como así también las otras compañías locales ferroviarias con quienes convivimos en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, su operación y mantenimiento



MATERIALIDAD

G4-18, G4-19, G4-27

Un reporte de sostenibilidad busca mostrar los impactos económicos, sociales y ambientales de la organización, incluyendo la gestión y las contribuciones que aporta en la comunidad hacia un camino de desarrollo sostenible. Uno de sus principales aspectos consiste en la identificación de temas que reflejen los impactos significativos de la organización e influyan sustancialmente en sus grupos de interés.

Con dicho fin se desarrolló un análisis de materialidad que permitió identificar y valorizar los temas que hacen a la sostenibilidad de la organización y que conforman al presente reporte. El análisis fue realizado siguiendo el principio de materialidad definido por las Guías para la Elaboración de Memorias de Sustentabilidad G4 de GRI (Global Reporting Initiative) de acuerdo al siguiente esquema:

Identificación

Esta etapa consiste en la identificación del conjunto de temas que hacen a la sostenibilidad de Trenes Argentinos Infraestructura para la posterior priorización de los mismos.

Priorización

A través de la realización de una encuesta online se ha solicitado a los distintos grupos de interés su opinión respecto a la relevancia de los temas identificados en la etapa anterior.

Validación

La etapa final del proceso consiste en analizar las opiniones relevadas y consolidar los resultados del análisis de acuerdo a la matriz que figura a continuación.

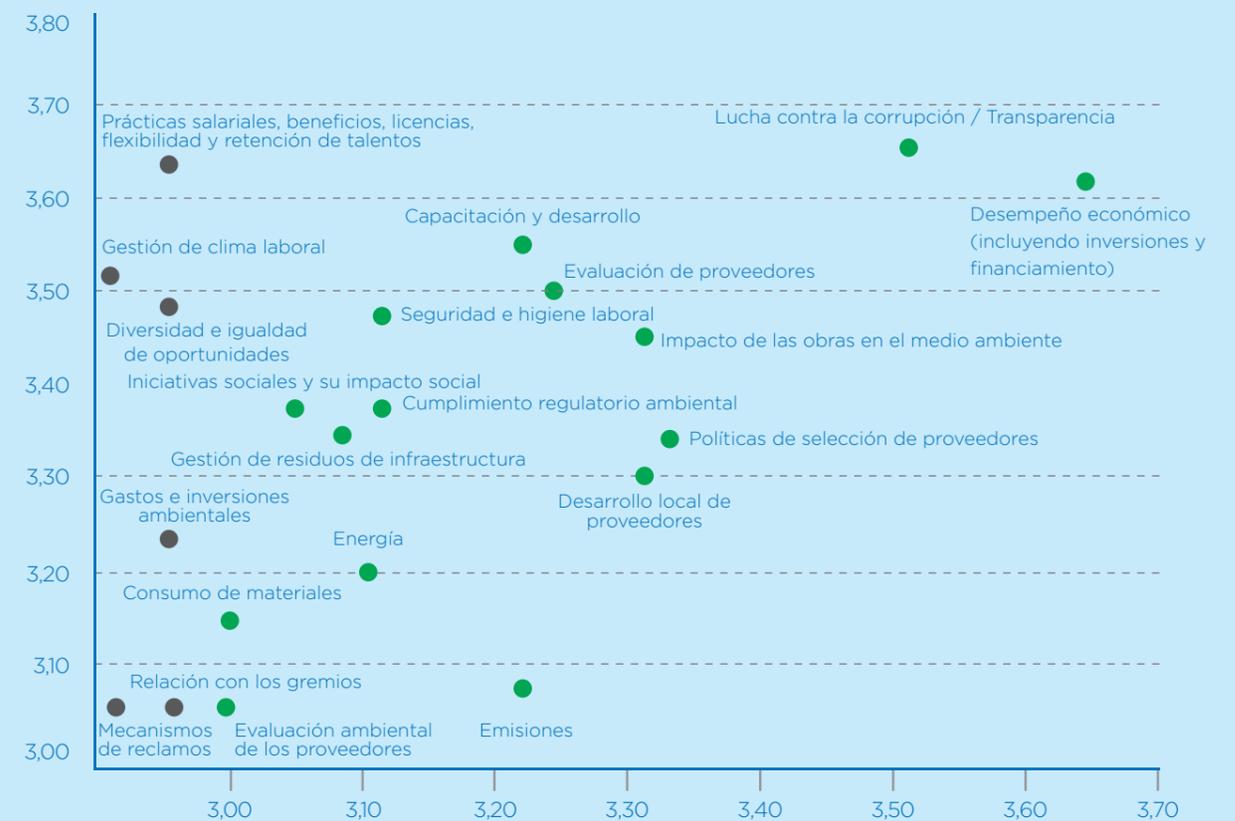
Este proceso incluyó entrevistas con los responsables de cada gerencia de Trenes Argentinos Infraestructura para determinar los puntos clave de su trabajo; el relevamiento de intereses de un amplio grupo de stakeholders locales (ambientalistas, contratistas de obra, medios, gobiernos, empleados, ONG); y un análisis de benchmark de las principales compañías del sector.

A través de este análisis, se identificaron y priorizaron los aspectos materiales, así como también aquellos considerados como relevantes por los grupos de interés. Los resultados obtenidos a partir de este proceso se muestran en la matriz a continuación.

Además de los temas que resultaron materiales por comparación entre las visiones interna y externa, se consideró reportar otras cuestiones que son importantes para la organización, y sobre las cuales se han planteado objetivos y acciones a largo plazo: evaluación sobre prácticas laborales y derechos humanos en los proveedores; mecanismos de reclamos; prácticas salariales, beneficios, licencias, flexibilidad y retención de talentos; diversidad e igualdad de oportunidades; procedencia de los altos ejecutivos; relación con los gremios; gestión de clima laboral, gestión del museo.

MATRIZ DE MATERIALIDAD

- Temas materiales
- Temas adicionales



¿QUÉ ES TRENES ARGENTINOS INFRAESTRUCTURA?

G4-3, G4-4, G4-7

Trenes Argentinos Infraestructura es una de las tres empresas ferroviarias que operan en el ámbito del Ministerio de Transporte, agrupadas en Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (FASE). Articula sus funciones y competencias con Trenes Argentinos Operaciones y Trenes Argentinos Cargas, y los concesionarios de la red ferroviaria nacional de pasajeros y de cargas. Trenes Argentinos Infraestructura es el nombre de fantasía bajo el cual opera Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.)



ADIF S.E. es la Sociedad del Estado que se creó a partir de la Ley N° 26.352, sancionada el 28 de febrero de 2008 y promulgada el 25 de marzo del mismo año, que establece el ordenamiento de la actividad ferroviaria. Trenes Argentinos Infraestructura se encarga de la construcción, el desarrollo y la administración de la infraestructura ferroviaria de nuestro país.

Trenes Argentinos Infraestructura también es responsable de garantizar la seguridad e integridad de los activos ferroviarios. A su vez,

le corresponde su correcta administración y explotación, mediante la gestión eficiente de licencias y permisos para la utilización de sus espacios: casas ferroviarias, tendidos de servicios públicos, locales comerciales, entre otros.

A partir del cambio de gobierno en diciembre de 2015, el Ministerio del Interior y Transporte se dividió dando lugar a dos nuevos Ministerios. Se conformó entonces, el Ministerio de Transporte de manera independiente, para poder planificar, ejecutar, gestionar y fiscalizar políticas y obras de transporte.

¿QUÉ HACEMOS?

G4-4

The infographic is set against a light blue background and features four circular icons with corresponding text and descriptions:

- VÍAS**: Represented by a blue circle with a white track icon. Description: "Ejecutamos obras de renovación y mejoramiento de vías, e intervención de puentes, con el objetivo de mejorar, conservar y recuperar, distintas trazas del ferrocarril de nuestro país."
- ESTACIONES**: Represented by a green circle with a white station platform icon. Description: "Renovamos y conservamos las estaciones de las líneas de pasajeros para mejorar la calidad del servicio al usuario y poner en valor los diferentes inmuebles como talleres y otros centros."
- OBRAS ELÉCTRICAS**: Represented by a black circle with a white lightning bolt icon. Description: "Ejecutamos aquellas obras de renovación y repotenciación de los sistemas eléctricos y electrificamos las trazas que no cuentan con vías de energía."
- SEÑALES Y TELECOMUNICACIONES**: Represented by a blue circle with a white signal tower icon. Description: "Desarrollamos redes de infraestructura que permitan extender, mejorar y conservar los sistemas de comunicaciones en el servicio de trenes metropolitanos."

At the bottom of the infographic is a blue circle with a white Wi-Fi signal icon, labeled **EXPLOTACIÓN ACTIVOS FERROVIARIOS**. Description: "Nos ocupamos de coordinar la administración y explotación de los activos ferroviarios."



PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO PARA LAS LÍNEAS DE PASAJEROS G4-8

G4-8

De acuerdo a las necesidades ferroviarias de pasajeros y cargas definidas en conjunto por las Secretarías de Planificación del Transporte y de Transporte Ferroviario del Ministerio de Transporte, el área de planeamiento estratégico de Trenes Argentinos Infraestructura y las operadoras ferroviarias, se conformó un Plan estratégico a 2023.

Para ejecutarlo, se establecieron las prioridades del sistema ferroviario, en base a las necesidades más urgentes y al plan de inversiones dispuesto por el Ministerio de Transporte. Luego de este análisis, se elaboraron dos planes a mediano plazo (2019): uno para las líneas de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires y otro para las líneas de carga.

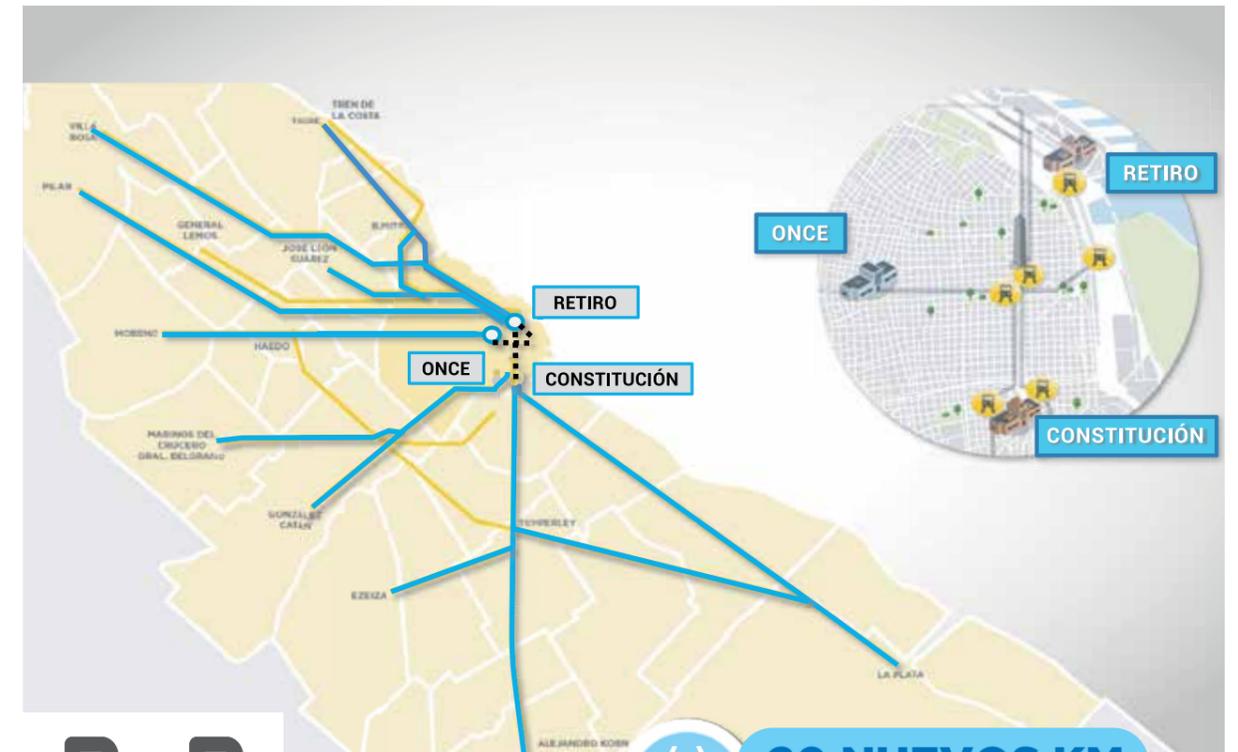
Con más de 10 millones de habitantes, el Área Metropolitana de Buenos Aires es la región más densamente poblada de Argentina, que incluye la Ciudad de Buenos Aires y su conurbación. Es por esto que surge la necesidad de contar con un transporte público de calidad.

impacto sobre el medio ambiente. En la actualidad, siete líneas de tren conectan el conurbano con la Ciudad de Buenos Aires. Dicha infraestructura prácticamente no ha recibido modificaciones estructurales desde que fue construida a principios del siglo pasado.

El tren permite recorrer largas distancias en forma rápida y económica, segura y con menor

Para 2023 el sistema ferroviario se verá transformado por medio de obras de alto impacto

RED DE EXPRESOS REGIONALES



RED DE EXPRESOS REGIONALES



20 NUEVOS KM

CONECTAN 790 KM EXISTENTES Y



241 ESTACIONES

que se desarrollarán de manera simultánea, con el fin de construir la RER, red de expresos regionales, que interconectará todas las líneas del AMBA a través de una red de túneles y de estaciones subterráneas en la ciudad de Buenos Aires, incluyendo una estación central debajo del obelisco, en pleno centro porteño.

Estas obras estratégicas que desarrollará el Ministerio de Transporte son: el soterramiento de la línea Sarmiento, la electrificación de las líneas que faltan, 3 nuevos viaductos y 120 pasos bajo nivel. Además, estarán renovadas las vías, sistemas eléctricos y estaciones, y el 100% de la flota será completamente nuevo.

Este abordaje integral impactará en forma di-

recta en la calidad de viaje de los 1,4 millones de pasajeros que se mueve en tren todos los días, disminuyendo los tiempos de viaje.

Las obras también permitirán que más personas puedan viajar en transporte público: para 2019, se estima que la capacidad de pasajeros transportados alcance los 3,2 millones diarios y, para 2023, se amplíe a 4 millones.

Este ambicioso Plan es resultado de la planificación y el trabajo en equipo para hacer realidad el compromiso con un transporte público de calidad, al que cada vez más personas quieren elegir porque es la mejor opción para trasladarse en menos tiempo y a horario, viajando cómodo y seguro.

METAS A MEDIANO PLAZO 2016-2019

Trenes Argentinos Infraestructura estableció un plan de trabajo a mediano plazo para desarrollar entre 2016 y 2019 en el servicio de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires:

	<p>Estaciones</p>	<p>El plan de obras para renovar las estaciones incluye: la puesta en valor de los edificios históricos con nuevos ingresos, el cambio o la reparación de los techos, la incorporación de nuevos asientos, señalética, baños, molinetes con sistema SUBE. Además, se contempla la construcción de andenes elevados adecuados a la altura de las nuevas formaciones</p>	<p>165 ESTACIONES NUEVAS</p>
	<p>Señales y Telecomunicaciones</p>	<p>El señalamiento es fundamental para la operación del servicio. Hoy solo el 10% de la red ferroviaria cuenta con un señalamiento eléctrico y sistema de frenado automático en los trenes. El plan a 2019 contempla adecuar las señales de mecánicas a eléctricas, la instalación del sistema de frenado automático ATS (por sus siglas en inglés Automatic Train Stop); y la incorporación de nuevas barreras automáticas. Además, se incluyen otras obras como tendidos de cables, renovación de circuitos y colocación de fibra óptica</p>	<p>8 LÍNEAS DE PASAJEROS CON SISTEMA DE FRENADO AUTOMÁTICO</p> <p>+ 1000 KM CABLEADOS NUEVOS</p> <p>111 NUEVAS BARRERAS AUTOMÁTICAS</p>
	<p>Obras Eléctricas</p>	<p>Los trabajos de electrificación y repotenciación consisten en la construcción o renovación de subestaciones eléctricas, montajes de nuevos cables y cambio del tercer riel en las líneas Sarmiento y Mitre. En los ramales que no están electrificados, se instalará esta tecnología. Así mismo, se están ejecutando obras en la línea Roca para extender la electrificación de las vías a través del sistema de catenarias en el tramo entre Claypole y Bosques.</p>	<p>+ 200 KM DE CABLES NUEVOS</p> <p>+ 8 SUBESTACIONES NUEVAS</p>
	<p>Vías</p>	<p>De acuerdo al estado de las vías se realiza una renovación o un mejoramiento. La renovación de vías comprende el recambio integral de los materiales que la componen: durmientes, rieles, fijaciones y balasto. Mientras que el mejoramiento consiste en mantener la infraestructura existente y realizar un recambio de los materiales en aquellos sectores que se considera necesario.</p>	





7735

7735

7735

TRENES ARGENTINOS
INFRAESTRUCTURA



PLAN RECUPERACIÓN DE TRENES DE CARGA

Argentina tiene una vasta extensión productiva que necesita una matriz logística que le permita transportar sus productos de manera eficiente, segura, rápida y al menor costo posible. Es por ello que se tomó la decisión de recuperar el transporte ferroviario de carga, con el objetivo de reactivar las economías regionales.

El tren es un medio de transporte sostenible, con capacidad para transportar gran cantidad de toneladas. Y por ello, se decidió renovar la infraestructura existente. El cambio por nuevos durmientes de hormigón y rieles de mayor resistencia, permitirá que soporten más toneladas transportadas, sumando nuevo material rodante: locomotoras y vagones.

Al igual que en el plan del AMBA, para recuperar las líneas de carga se elaboraron dos

planes. Uno a 2019 y otro a largo plazo con el objetivo de renovar todas las líneas de trenes de carga a 2035.

El plan a mediano plazo, consiste principalmente en la renovación de los 1600 kilómetros de vía de la línea Belgrano Cargas, que atraviesan las provincias de Salta, Jujuy, Chaco, Tucumán, Santiago del Estero y Santa Fe, uniéndolo con los puertos de Rosario y Santa Fe.

Simultáneamente, se está trabajando en el proyecto de la línea San Martín de carga, que conecta Mendoza con Buenos Aires y Rosario a través de la traza del Ferrocarril Mitre que pasa por Venado Tuerto y Soldini.

El plan a 2023 incluye el Proyecto Integral Logístico Vaca Muerta, perteneciente a la Línea Roca de carga, que une Bahía Blanca con las proximidades de Añelo en la Provincia de Neuquén, para responder a la demanda que generará la puesta en marcha de la explotación hidrocarburos no convencionales en Vaca Muerta, como así también a la de otros emprendimientos mineros y petroquímicos que se desarrollen en la zona. Además, prevé la recuperación de nuevos tramos, en el corredor que une Rosario con Córdoba, pertenecientes a la línea Mitre.

RED DE CARGAS COMPLETAMENTE REHABILITADA EN 2035

EMPLEO TOTAL GENERADO



25.000 PUESTOS



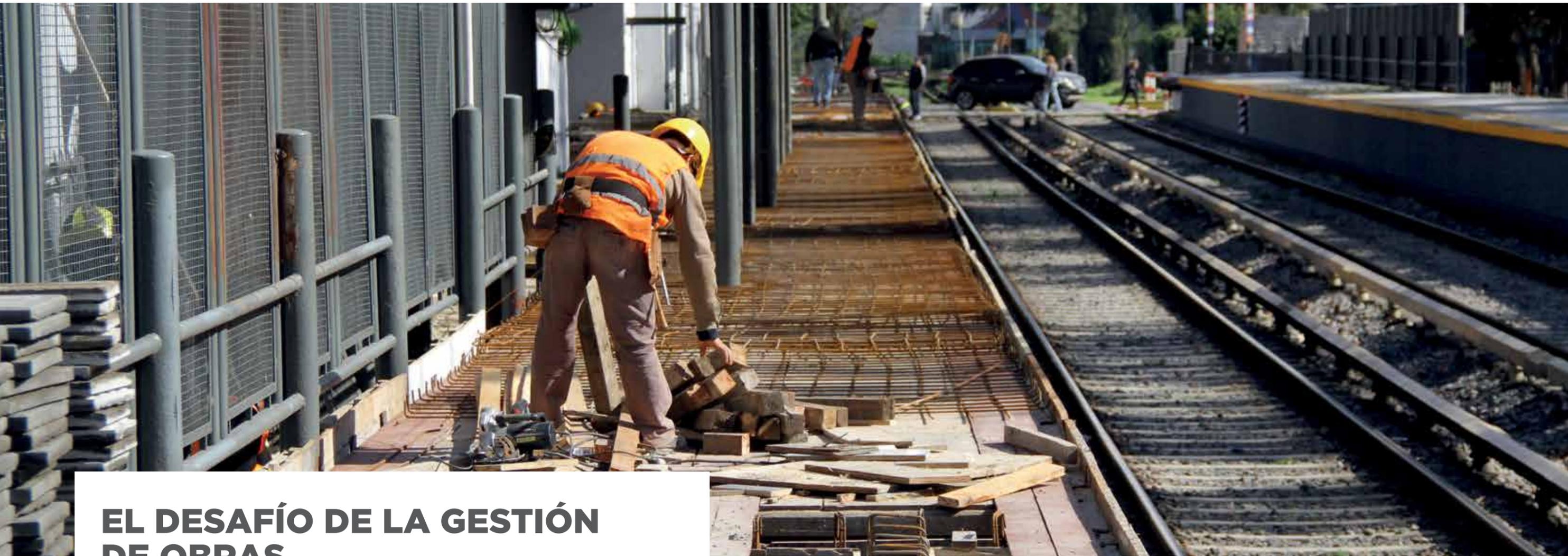
105 M DE TONELADAS TRANSPORTADAS



17.500 KM DE VÍAS REHABILITADAS

6.600 KM DE VÍA RENOVADA
10.900 KM DE MANTENIMIENTO PESADO





EL DESAFÍO DE LA GESTIÓN DE OBRAS

G4-13

El 2016 fue un año muy desafiante en la gestión pública en general y en Trenes Argentinos Infraestructura en particular. En esta última el foco se puso en la renegociación de contratos de obras paralizadas, reinicio de tareas, licitación de nuevas obras e inicio de nuevos trabajos, mejor evaluación de los contratistas y de los procesos de certificación y redeterminación de precios. Además, se implementó la cultura del control y la rendición de cuentas, se otorgó importancia a la seguridad en el trabajo, se trabajó en la reestructuración de una organización que se encontraba paralizada y con una estructura altamente concentrada sin controles por oposición.

Parte de ese desafío consistió en trabajar ardua-

mente para recrear la cultura del cumplimiento contractual por parte de Trenes Argentinos Infraestructura como por sus proveedores y contratistas. Asimismo, se elevaron los niveles de exigencia en la calidad y seguridad de las obras.

Ante la necesidad de encarar una gestión de proyectos eficiente y transparente, se iniciaron los trabajos para desarrollar un Sistema Integral de Información Geográfica como herramienta para la gestión, planificación, monitoreo y evaluación de proyectos de infraestructura en el territorio. El objetivo de sistematizar y uniformar la información disponible, permitirá contar con datos de relevamiento en terreno, georreferenciación de planos y digitalización de datos satelitales que brindarán información sobre el

estado de la infraestructura ferroviaria y construirán una base única y sostenible de datos.

Además, se desarrolló un Sistema Integrado de Seguimiento de Obras. Esta herramienta facilita la planificación, organización y el control de la información generada por las obras referente a recursos, plazos, certificaciones, redeterminaciones de precios, etc., identificando desvíos de forma temprana para corregirlos oportunamente.

ESTADO DE OBRAS Y CONTRATOS AL 31 DICIEMBRE DE 2015 - ACCIONES 2016

A fines de 2015 se encontraban paralizados los

trabajos de todos los contratos en curso debido a mutuos incumplimientos entre Trenes Argentinos Infraestructura y las empresas contratistas, incluyendo la falta de pago de certificados de obra ya aprobados. A su vez, se mantenía una cierta cantidad de contratos firmados con obras no iniciadas.

Durante el primer trimestre de 2016 se trabajó para lograr el reinicio de las obras paralizadas y resolver las controversias planteadas, así como la cancelación de pasivos comerciales existentes al 31 diciembre de 2015 por más de 1.500 millones de pesos y la rescisión de los contratos con obras no iniciadas, con el menor impacto financiero posible para el Estado Nacional dentro del contexto existente.



PRINCIPALES OBRAS EN EJECUCIÓN

LÍNEAS DE PASAJEROS



54 ESTACIONES EN RENOVACIÓN

- 21 en la línea Mitre
- 23 en la línea Belgrano Sur
- 7 en la línea Sarmiento
- 3 en la línea Roca



• RESTAURACIÓN de las naves de Retiro y Constitución



• 31 NUEVAS barreras automáticas



• ATS en 4 líneas (San Martín, Roca, Belgrano Sur, Urquiza)



11 KM de catenaria para electrificar Claypole-Bosques (Línea Roca)



• REPOTENCIACIÓN ELÉCTRICA en líneas Sarmiento y Mitre

ACCESIBILIDAD

En todas las estaciones donde se ejecutaron obras también se construyeron rampas de acceso, de acuerdo con la ley de accesibilidad y los controles de la CNRT.



• 99 RAMPAS



• 6 ASCENSORES





PASAJEROS LARGA DISTANCIA

CORREDORES A MAR DEL PLATA Y ROSARIO

Las obras en ambos corredores estaban paralizadas desde fines de 2015, por lo que se tuvieron que renegociar los contratos para reactivarlas. Los trabajos comenzaron nuevamente en marzo de 2016.

En el caso de Rosario, la renovación comprendía 527 km de vías divididas en 12 tramos, a cargo de 18 empresas (15 en UTE). Mientras que en la traza a Mar del Plata, se reactivaron obras de construcción y renovación de la infraestructura de vía a lo largo de 208 kilómetros (167 de renovación y 41 de mejoramiento). Asimismo, se continuó con las obras de construcción de un nuevo puente de 250 metros sobre el río Salado, cerca de la localidad de Guerrero. Cabe destacar que más del 40% de los 208 km fue ejecutado en los 9 meses de 2016.

LA PROBLEMÁTICA DE LOS DURMIENTES DEFECTUOSOS

Adicionalmente a la renegociación de contratos, se tuvo que solucionar la problemática de los durmientes defectuosos que se detectaron en ambos corredores. Entre 2013 y 2015 se instalaron durmientes de la UTE SOLANA-DHASA que presentaron fisuras y quebraduras. De 229.000 durmientes colocados de esta empresa, durante 2016 se encontraron 52.600 defectuosos. Al terminar el año, se continuaba con el procedimiento de monitoreo y control.

Según un informe del INTI, hubo fallas en el proceso de elaboración de los durmientes, específicamente en la calidad del hormigón, el proceso de curado (control de temperatura) y tesado (corte de alambres y cables de acero internos), además de falta de trazabilidad en la totalidad del proceso, que es lo más grave.

La decisión que se tomó, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad, fue que las obras no se interrumpieran ya que en estos corredores transitan trenes de cargas muy importantes para las economías del interior del país.

De forma paralela, se comenzó a negociar un acuerdo con la empresa que se firmó en julio de 2016 y contempló que el proveedor se hiciera cargo del costo de recambio de la totalidad de los durmientes fisurados hasta la fecha y de la provisión de nuevos durmientes y su recambio en el caso que se verifiquen fisuras en los durmientes instalados durante los próximos 5 años. Además, se reintegró a Trenes Argentinos Infraestructura los anticipos pagados pendientes de devolución, por un equivalente a aproximadamente \$ 120 millones. Finalmente, se contrató bajo costo del Proveedor la inspección de las obras de recambio, ensayos y pruebas para los materiales que sean provistos por la empresa, para garantizar la correcta ejecución de los trabajos.



Proyecto destacado

RECUPERACIÓN BELGRANO CARGAS

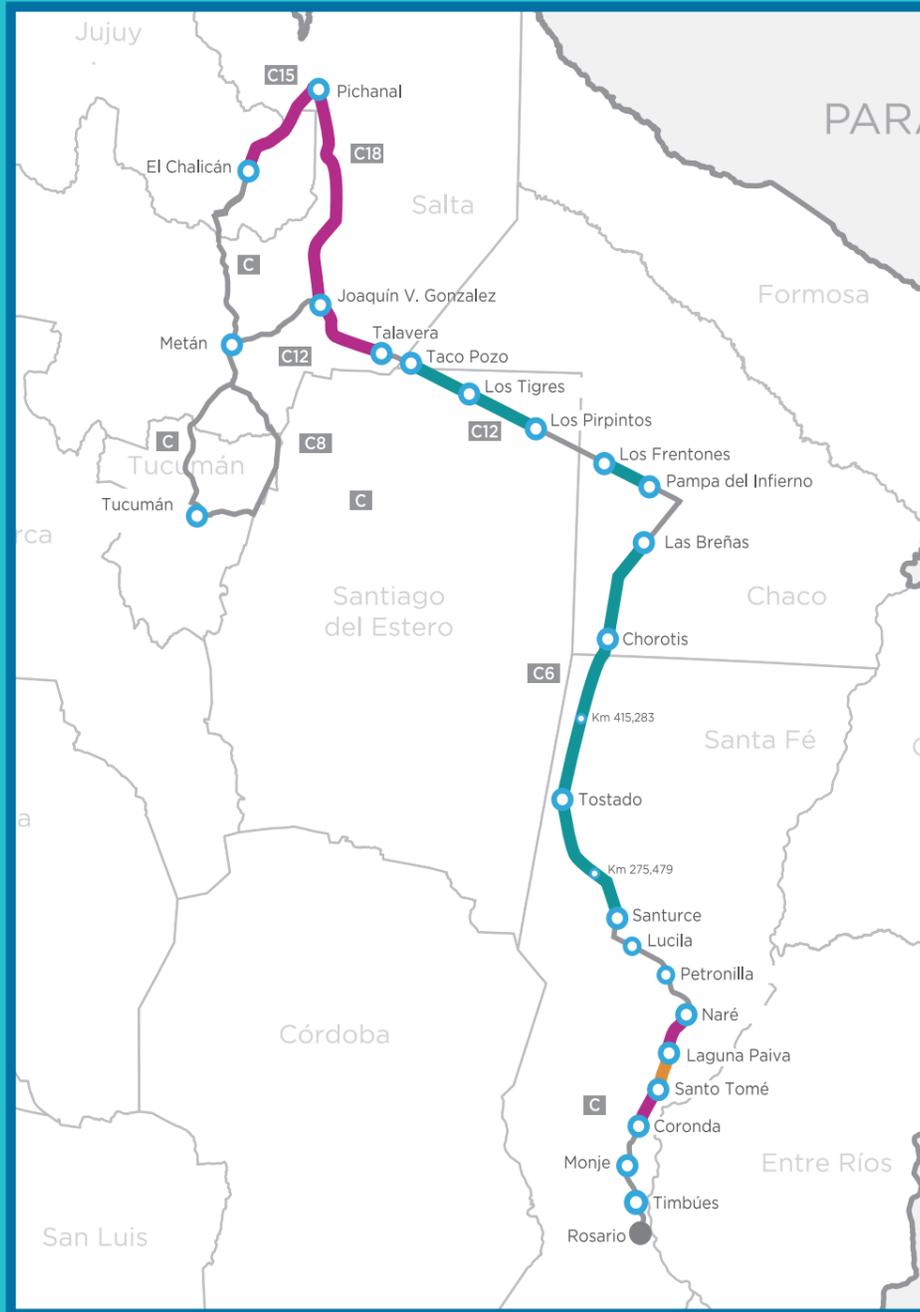
Como parte de su gestión, el Gobierno Nacional se planteó 100 prioridades agrupadas en ocho objetivos, en los cuales quiere realizar foco durante su mandato.

Uno de dichos objetivos es el **Desarrollo de Infraestructura** en el que se incluyen dos prioridades del área ferroviaria. Una de ellas es el Plan Ferroviario de Cargas, donde la meta es rehabilitar las líneas de Cargas, para aumentar la carga transportada y reducir los costos logísticos de las economías de las distintas provincias.

La línea Belgrano Cargas es emblemática porque con sus 1600km une el norte de Argentina con los puertos de Rosario y Santa Fe.

Su exitosa ejecución permitirá incrementar el transporte de cargas de la red, optimizar su funcionamiento, contribuir con la recuperación de las economías regionales, centros de producción y aspectos socio ambientales relacionados.

El proyecto se dividió en tres etapas, y durante 2016, se licitó y adjudicó la ETAPA I. En septiembre de este mismo año, comenzaron los movimientos en las zonas de trabajo, el armado de los obradores, el tras-



Obras iniciada en 2016
\$ 3.500 M

El proyecto de recuperación implicó la definición de un nuevo trazado, que respete el actual, pero con las necesarias rectificaciones para lograr una geometría apropiada a la velocidad de diseño de 90 km/h y 22 t por eje de carga máxima. Así, durante 2016 se iniciaron obras por un total de \$3.500 millones, entre las cuales se encuentran:



PLAN

ETAPA I - 535 km | Monto: M\$ 4.738
Generación de empleo: 2.660
Inicio: Sep-2016
Fin: Ago-2018

ETAPA II - 500 km | Monto: M\$ 5.084
Generación de empleo: 4.070
Inicio: Ago-2017
Fin: Sep-2019

ETAPA III
Se licitará en 2017

Circunvalar Santa Fe y Rosario - 126 km
Estudios de traza proyectados para 2017

- Renovación total de infraestructura de vías del ramal C12 en Santiago del Estero.
- Renovación total de infraestructura de vías del ramal C6, sector A; ramal C6, sector B; y ramal C3, sector B, en Chaco.
- Renovación total de infraestructura de vías del ramal C, sector A, en Santa Fe.
- Renovación total de infraestructura de vías del ramal C, tramo 5, sector B, Santa Fe.
- Renovación total de infraestructura de vías del ramal C12 en Santiago del Estero.
- Estudios de suelo sobre la plataforma de las vías del ramal C12-C-C15, entre Joaquín V. González y Embarcación, en Salta y Jujuy, y en el ramal C12-C18, entre Ntra Sra. de Talavera y Pichanal, en Salta.
- Estudio hidrológico y topográfico.
- Renovación de vías en tramos del ramal C12, Metán 976,54 y Joaquín V. González 1082,20.
- Adquisición de ADVs nuevos de Trocha Métrica (100mm) para obras de primera etapa.

lado de la maquinaria específica, los estudios medioambientales y la presentación de los proyectos ejecutivos para cada tramo de dicha etapa.

Los tramos involucrados en el proyecto consisten en una vía simple de trocha angosta (1000 mm), compuesta por durmientes de madera dura y apoyada sobre suelo en gran parte de la traza. El estado general de la vía (infraestructura y superestructura), las obras de arte (infraestructura, superestructura, capacidad hidráulica y respuesta frente a la erosión), pasos a nivel y otros componentes es deficiente, lo que obliga a las formaciones a circular con velocidades muy limitadas.



¿CÓMO NOS ORGANIZAMOS PARA DESARROLLAR LAS OBRAS?

G4-9, G4-12, G4-DMA

Las actividades de construcción y mantenimiento desarrolladas por Trenes Argentinos Infraestructura comprenden la construcción de nuevas infraestructuras dentro de la red ferroviaria (vías, estaciones, señalamiento, etc.), así como la modernización y renovación de sus activos. Estas actividades se encuentran a cargo de la Gerencia de Ingeniería y Construcciones, la cual se divide en cinco gerencias técnicas que participan en todo el ciclo de vida de los proyectos:

1. La Gerencia de Obras Civiles se encarga de ejecutar proyectos, suministros y obras de inversión relacionadas con el desarrollo de obras civiles, siendo los ejemplos más concretos la construcción o renovación de estaciones, pasos a nivel, puentes o túneles (obras de arte).

2. La Gerencia de Sistemas de Señalamiento Control y Telecomunicaciones (GSSCyT) se encarga de los proyectos relacionados con el se-

ñalamiento ferroviario, sistemas de control de tráfico, barreras automáticas y sistemas de telecomunicaciones afectados al servicio de operación ferroviaria.

3. La Gerencia de Obras de Vías (GOV) se encarga de la dirección, planificación, coordinación, gestión, supervisión y control de las obras de renovación y mejoramiento de vías.

4. La Gerencia de Ingeniería y Obras de Electrificación se encarga de ejecutar los proyectos y las obras de renovación y repotenciación de los sistemas eléctricos de los ramales electrificados y de electrificar aquellos ramales que se encuentran en el programa de modernización.

5. La Gerencia de Proyectos Especiales se encarga de desarrollar obras que, por su envergadura, es necesario que se gestionen de manera integral. En la actualidad tiene a cargo la recuperación de la línea Belgrano Cargas.

EJE DE ACCIÓN	ESTADO DE LAS OBRAS	NÚMERO DE LAS DE OBRAS	MONTO CONTRATOS C/IVA	OBRAS DESTACADAS
Obras civiles	Iniciadas	9	\$ 1.566.809.528,32	PLAN ESTACIONES
	En desarrollo	35		
	Finalizadas	5		
	Total	49		
Señalamiento	Iniciadas	7	\$ 637.253.516,13	ADECUACIÓN SEÑALAMIENTO TODAS LAS LÍNEA
	En desarrollo	6		
	Finalizadas	1		
	Total	14		
Electrificación	Iniciadas	7	\$ 1.473.862.691,01	ELECTRIFICACIÓN CLAYPOLE BOSQUES
	En desarrollo	12		
	Finalizadas	5		
	Total	24		
Vías	Iniciadas	0	\$ 4.729.577.295,70	RENOVACIÓN VÍAS BC
	En desarrollo	13		
	Finalizadas	15		
	Total	28		
Total		115	\$ 8.407.503.081	

Los trabajos de construcción son ejecutados por empresas contratistas, bajo el estricto control de fiscalizadores de obra y/o inspectores de obra de las gerencias técnicas, quienes verifican que las tareas se desarrollen conforme a contrato y pliego, de acuerdo con el plan de trabajo y con documentación debidamente aprobada.

Las principales actividades realizadas durante estos controles son:

- Seguir y controlar en campo la obra asignada.
- Asegurar el desarrollo de la obra en tiempo y forma, de acuerdo a los estándares de calidad establecidos.
- Mantener la presencia en obra.
- Gestionar el libro de Obra.
- Procurar la solución de situaciones conflictivas que puedan surgir en el desarrollo de la obra.
- Realizar la emisión de reportes.
- Realizar la gestión de certificados de obra.
- Controlar la emisión de partes diarios de la inspección de obra para documentar la trazabilidad del proyecto.
- Coordinar la programación semanal de trabajos con las operadoras y la contratista.



- Ejecutar las acciones necesarias para la implementación del proyecto.

A partir de este control se generan certificados mensuales con la medición de todas las tareas realizadas. Si los certificados incluyen observaciones, se envían órdenes de servicio al contratista con sugerencias para resolver los inconvenientes. Si los incumplimientos por parte del contratista persisten se recurre a las sanciones o multas que correspondan. Este servicio se efectúa habitualmente por medio de la contratación de una fiscalizadora.

GOBIERNO CORPORATIVO, ÉTICA Y TRANSPARENCIA

G4-56

Trenes Argentinos Infraestructura se compromete, desde su máxima dirección, a realizar sus actividades de manera íntegra, ética y transparente, con orientación sostenible. En este camino, durante 2016 se desarrollaron políticas de ética y se establecieron mecanismos para monitorear su cumplimiento.

MISIÓN

“Trenes Argentinos Infraestructura es la compañía del Estado Argentino responsable por la construcción y el desarrollo de la infraestructura ferroviaria del país, trabajando con transparencia, profesionalismo, eficiencia y calidad. En Trenes Argentinos Infraestructura sostenemos una alta performance manteniendo el compromiso con el desarrollo sostenible de la comunidad y el medio ambiente, como así también con la salud, seguridad y capacitación de nuestros colaboradores y contratistas.”

VISIÓN

“Ser la compañía líder en el desarrollo sostenible de la infraestructura ferroviaria argentina, reconocida por la integridad de sus colaboradores, por la calidad y eficiencia en la ejecución de sus obras y servicios, por su compromiso con las comunidades y el medio ambiente, como así también por el cuidado de la salud, seguridad y capacitación de sus empleados y contratistas.”

VALORES

- Integridad y transparencia
- Trabajo en equipo
- Profesionalismo y búsqueda de la excelencia
- Responsabilidad y autonomía
- Compromiso

GOBIERNO CORPORATIVO

G4-34

Un gobierno corporativo abierto, transparente y cercano es uno de los pilares fundamentales de la organización, brindando información relevante de manera clara y sencilla sobre las políticas implementadas, las decisiones, actividades, planes de acción y las fuentes de datos de forma completa, abierta, oportuna, de fácil acceso y gratuita. Fomentando y promoviendo la rendición de cuentas ante la ciudadanía.

Estructura de Gobierno

El máximo órgano de gobierno de Trenes Argentinos Infraestructura es su Directorio, cuyos integrantes son designados por Asamblea Ordinaria. Está compuesto por el Presidente -quien a su vez es el Gerente Ejecutivo de la compañía-, por tres directores titulares, tres directores suplentes y una Comisión Fiscalizadora. El Directorio centra su funcionamiento en las políticas estratégicas generales y de gobierno corporativo, siguiendo los lineamientos del Ministerio de Transporte y de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (FASE).

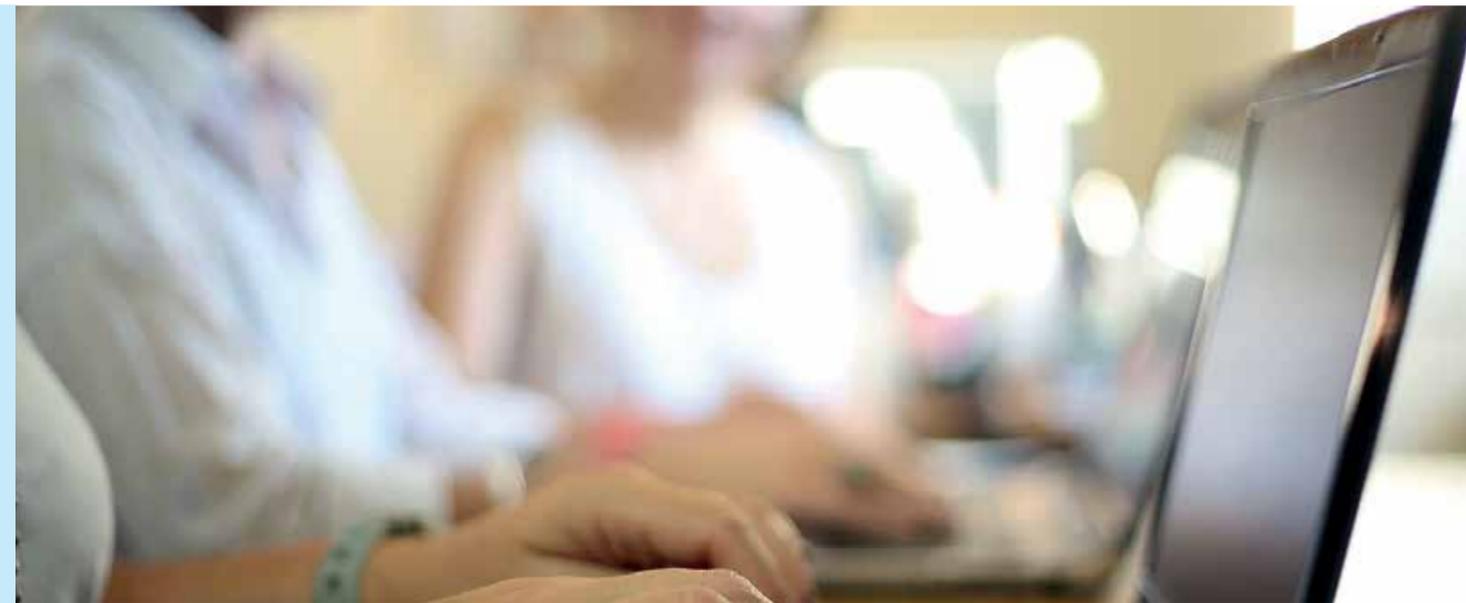
DIRECTORIO

Guillermo L. Fiad	Presidente
Juan C. Servini	Vicepresidente
Eugenio A. Commenge	Director Titular
José Gagliano	Director Suplente
Germán Bussi	Director Suplente
Ramón Lanús	Director Suplente

COMISIÓN FISCALIZADORA

Néstor L. Fuks	Síndico Titular
Celia E. Yannuzzi	Síndico Titular
Guillermo L. Cadirola	Síndico Titular
Alberto García	Síndico Suplente
María R. Eckard	Síndico Suplente
Silvana R. Lagrosa	Síndico Suplente





Toma de decisiones

El Directorio de Trenes Argentinos Infraestructura fortaleció su gestión empresarial mediante la creación de una nueva estructura organizacional y diferentes comités específicos. Todas las decisiones son tomadas habiendo considerado y analizado exhaustivamente los riesgos, contingencias y los métodos de resguardo disponibles. Todos los temas relevantes que surgen de las diferentes reuniones son elevados al Directorio o al Comité Ejecutivo para su decisión y aprobación, logrando de esa manera una efectiva comunicación y tratamiento interno de las decisiones.

El Comité Ejecutivo

Tiene a su cargo la gestión diaria de los negocios de la compañía. Está integrado por el Gerente Ejecutivo, los Gerentes de Área y el responsable de la Unidad de Auditoría Interna y Gestión de Riesgos. Se reúnen semanalmente en la sede de la compañía o en el lugar que se fije a tal efecto.

El Comité de Crisis

Planifica, coordina y unifica percepciones y líneas de acción de todas las personas de la compañía que tienen entre sus funciones labores el gerenciamiento y comunicación ante un acontecimiento fuera de lo habitual, que pudiera afectar tanto a la comunidad local como a la comunidad de colaboradores. Está integrado por el Gerente Ejecutivo y los responsables de

las áreas de Administración y Finanzas; Ingeniería y Construcciones; Control de Proyectos; Asuntos Legales; Comunicaciones y Relaciones Institucionales; Recursos Humanos y Relaciones Laborales; Calidad, Seguridad e Higiene y Medioambiente; Seguridad Patrimonial y Servicios Generales; Abastecimiento y Logística y Tecnología, e Innovación y Procesos, así como por los responsables de las áreas involucradas en el tema convocante.

Comité de Procesos

Revisa y aprueba los procesos de negocios de la compañía, asegurando capacitación, institucionalización y monitoreo de la ejecución. Está integrado por los responsables de la Unidad de Auditoría Interna y Gestión de Riesgos; Asuntos Legales y Tecnología, Innovación y Procesos, de forma permanente. En casos especiales también participan de sus reuniones los responsables de las áreas con procesos bajo consideración. Se reúnen cada dos semanas y puede convocar a sesiones adicionales según se requiera.

Comité de Seguimiento de Obras

Monitorea el cumplimiento de obras dentro de los tiempos y costos presupuestados. Informa al Comité Ejecutivo si se producen desvíos significativos de los presupuestos controlados. Está integrado por los responsables de las áreas de Administración y Finanzas; Ingeniería y Construcciones; Control de Proyectos;

Asuntos Legales; Comunicaciones y Relaciones Institucionales; Recursos Humanos y Relaciones Laborales; Calidad, Seguridad e Higiene y Medioambiente; Abastecimiento y Logística; Planeamiento Estratégico y Tecnología, e Innovación y Procesos. Se reúnen semanalmente en la sede principal de la compañía.

Comité de Seguimiento de Contrataciones

Monitorea el cumplimiento del proceso de contratación, informando al Comité Ejecutivo sobre el avance y los riesgos que se presentan en las licitaciones. Está integrado por los responsables de Administración y Finanzas; Ingeniería y Construcciones; Control de Proyectos; Asuntos Legales; Comunicaciones y Relaciones Institucionales; Recursos Humanos y Relaciones Laborales; Calidad, Seguridad e Higiene y Medioambiente; Abastecimiento y Logística; Planeamiento Estratégico y Tecnología, e Innovación y Procesos. Se reúnen semanalmente en la sede principal de la compañía.

Comité de Integridad

Impulsa la cultura ética dentro de la compañía y propicia la actualización de las políticas, los lineamientos, la normativa de buenas prácticas y de conducta, y los procedimientos vinculados al cumplimiento del Código de Conducta. Está integrado por el Gerente Ejecutivo y los responsables de las áreas de Asuntos Legales; Recursos Humanos y Relaciones Laborales; Ética y Transparencia; y de la Unidad de Auditoría Interna y Gestión

de Riesgos. Se reúne mensualmente para evaluar el Programa de Integridad, aunque pueden convocarse reuniones adicionales.

Código de Gobierno Societario

Los estándares del Gobierno Corporativo de Trenes Argentinos Infraestructura fueron definidos en 2016 en conjunto por las áreas de Asuntos Legales; Recursos Humanos y Relaciones Laborales; Administración y Finanzas y la Unidad de Auditoría Interna y Gestión de Riesgos. Para comunicarlo a toda la compañía y los grupos de interés desarrollaron un documento que contiene los lineamientos y políticas de Gobierno, titulado "Gobierno Corporativo y Políticas" que fue aprobado por el Directorio el 19 de diciembre de 2016. El mismo se encuentra disponible en la página web de la compañía (www.argentina.gob.ar/adifse).

Para garantizar que todas las operaciones reflejen los valores de la organización, el documento incluye políticas de gobierno corporativo referidas a sostenibilidad corporativa; responsabilidad corporativa; manejo de crisis; gestión de riesgos; auditoría; gestión de calidad, seguridad e higiene y medio ambiente; recursos humanos y relaciones laborales; ética en la gestión; administración; comunicación; seguridad; y tecnología de la información.

Los estándares de gobierno corporativo alcanzan a toda la compañía y a sus principales grupos de interés.

ÉTICA, INTEGRIDAD Y TRANSPARENCIA

G4-14, G4-56

El área de Ética y Transparencia se ha conformado para reforzar el compromiso de la compañía con el desarrollo sostenible de la cultura ética empresarial y de su orientación en la gestión. Su función principal es la de articular los mecanismos necesarios para asesorar a los colaboradores y grupos de interés acerca de prácticas éticas y transparentes, así como responder consultas sobre asuntos relacionados con la integridad de la organización.

Código de Conducta

En el último trimestre de 2016 se elaboró y publicó el primer Código de Conducta de la compañía. El mismo incluye los principios básicos, valores y lineamientos de cumplimiento y comportamiento que deben respetarse en las decisiones, comunicaciones y acciones de todos los colaboradores en el ámbito del trabajo. Asimismo, la adhesión al Código de Conducta es requisito de admisibilidad para potenciales contratistas y proveedores, incluido su personal, y el compromiso de estricto cumplimiento es incorporado en los pliegos licitatorios.

El Código de Conducta de Trenes Argentinos Infraestructura plantea tres grandes objetivos:

- ▶ Ser una referente formal e institucional para la conducta personal y profesional
- ▶ Viabilizar el comportamiento ético basado en los valores organizacionales
- ▶ Reducir las subjetividades de las interpretaciones personales sobre los principios morales y éticos.

En 2017, se trabajará para difundir el nuevo Código de Conducta entre colaboradores y grupos de interés. El documento será el eje principal del Programa de Integridad, donde también se establecerá el Programa de Capacitación y Comunicación en Integridad, Ética y Transparencia para toda la compañía y sus proveedores y contratistas.

Todos los colaboradores y los grupos de interés de Trenes Argentinos Infraestructura deben basar su comportamiento en lo establecido en el Código de Conducta.



Canal de Denuncias

Existen dos canales para recibir denuncias éticas o reclamos: la Mesa de Entrada y el canal de Consultas -en la página de internet de la compañía-. Para reforzar el compromiso de la alta dirección con la integridad, ética y transparencia de la compañía, se trabajó en un nuevo canal

exclusivo para la recepción de denuncias éticas, que permitirá a los grupos de interés reportar o denunciar posibles incumplimientos o irregularidades frente a lo establecido en el Código de Conducta. La llamada línea transparente estará implementada en el primer trimestre de 2017.

GESTIÓN DE RIESGOS

Auditoría interna

G4-DMA, G4-SO3

La Unidad de Auditoría Interna y Gestión de Riesgos brinda a Trenes Argentinos Infraestructura el servicio de auditoría interna, abarcando los aspectos presupuestarios; económicos; financieros; patrimoniales; normativos y de gestión; la evaluación de programas, proyectos y operaciones.

La gerencia de la Unidad de Auditoría Interna y Gestión de Riesgos trabaja conjuntamente con todas aquellas áreas de Trenes Argentinos Infraestructura que se encuentren involucradas en los procedimientos auditables. Asimismo, interactúa con el presidente de la compañía, en su rol de asesor, y con la Sindicatura General de la Nación (SIGEN), en la coordinación de las tareas.

Para su mejor desempeño, la Unidad elabora un Plan Anual, conforme a los lineamientos y con la aprobación de la SIGEN, en el que se establecen las Auditorías y Actividades de Control a llevarse a cabo durante el año. Todas las auditorías y demás actividades de control son informadas a la SIGEN en su etapa de finalización y al momento del seguimiento de observaciones y recomendaciones. La Unidad también realiza auditorías especiales, solicitadas por el presidente de la compañía.

Los mecanismos y procedimientos del Sistema de Control Interno protegen aspectos específicos de la operatoria para brindar una razonable seguridad del éxito en el esfuerzo por alcanzar los objetivos organizacionales.

INDICADORES



DESEMPEÑO ECONÓMICO Y OPERATIVO 2016

G4-9, G4-DMA, G4-EC1

DESEMPEÑO ECONÓMICO

En la presente sección se presentan con indicadores cuantitativos el desempeño anual de Trenes Argentinos Infraestructura en términos económicos y operativos. Como desempeño económico se incluyen indicadores financieros, de valor económico generado, presupuesto futuro y fuentes de financiamiento. En cuanto al desempeño operativo, se plasma el resultado de la gestión de 2016 en cantidad de licitaciones lanzadas, cantidad de obras en ejecución,

cantidad de líneas y ramales de tren involucradas, km de vías operativas, cantidad de estaciones, pasos a nivel y pasos vehiculares, etc.

Como entidad pública empresarial Trenes Argentinos Infraestructura ratifica su compromiso con la gestión de los recursos públicos de manera eficiente, profesional y transparente, para lograr el mejor desempeño económico y obtener el máximo valor para la sociedad.

INDICADORES FINANCIEROS

Liquidez (Activo Cte. / Pasivo Cte.)	Solvencia (P. Neto/Pasivo Total)	Inmovilización del Capital (Activo No Cte. / Activo Total)	Rentabilidad (Resultado del Ejercicio/P. Neto Promedio)
--------------------------------------	----------------------------------	--	---

31-12-2015

0,90	4,31	0,91	(0,04)
------	------	------	--------

31-12-2016

0,62	3,92	0,95	(0,04)
------	------	------	--------

VALOR ECONÓMICO GENERADO Y DISTRIBUIDO

CONCEPTO	GASTOS CORRIENTES 2016 (M de ARS)
Presupuesto	528,0
Distribución del presupuesto Nómina	460,0
Distribución del presupuesto Edificio	63,0
Distribución del presupuesto Comunicaciones y Viajes	8,5
Distribución del presupuesto Impuestos	8,2
Distribución del presupuesto Otros gastos	37,3
Distribución del presupuesto Ingresos	49,0*

CONCEPTO	GASTOS DE CAPITAL 2016 (M de ARS)
Presupuesto	3.782
Ejecución obras	100%

* Ingresos por 49 millones ARS (14 millones ARS de intereses ganados, el resto corresponde a contratos por explotación activos ferroviarios)

PRESUPUESTO FUTURO

CONCEPTO	2017 (M de ARS)
Gastos corrientes	590
Gastos de capital	11.032

FUENTES DE FINANCIAMIENTO

CONCEPTO	2017 (M de ARS)
Gastos corrientes	100% Tesoro Nacional
Gastos de capital	3.505 Tesoro Nacional
Gastos de capital	1.500 SIFER
Gastos de capital	6.027 créditos externos (CAF + CDB)*

* CAF: Banco de Desarrollo de América Latina. CDB: China Development Bank.

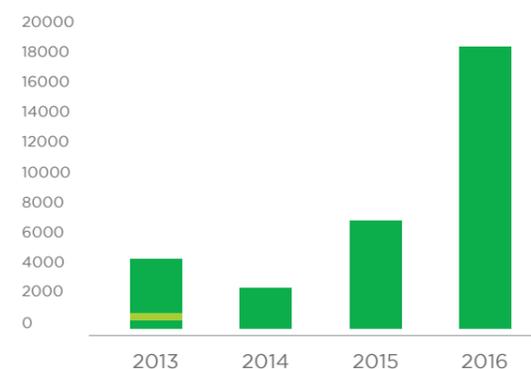
DESEMPEÑO OPERATIVO

Durante 2016 se invirtieron más de 8.400 millones de pesos en contratos de obras de construcción y mantenimiento de la red ferroviaria, entre las que se destaca la recuperación del Ferrocarril General Belgrano Cargas.

Además, la explotación de activos ferroviarios y bienes públicos arrojó una facturación de más de 30 millones de pesos, más la gestión en comunicación de servicios públicos.

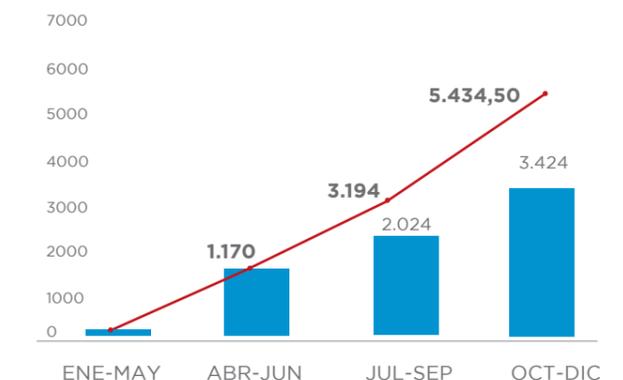
LICITACIONES 2013 - 2016

ARS Millones



CERTIFICACIONES 2016

ARS Millones



EXPLOTACIÓN DE ACTIVOS FERROVIARIOS

G4-9, G4-DMA

Para la gestión comercial de los inmuebles se evalúan y proponen diferentes alternativas de administración, explotación y custodia. Además, se gestionan contratos o permisos de uso precario suscriptos por Trenes Argentinos Infraestructura y se solicitan relevamientos periódicos de activos y obras en ejecución.

Durante 2016 se gestionaron 215 permisos de uso para activos de Trenes Argentinos Infraestructura, los cuales implicaron una facturación total de \$ 10 millones.

En la actualidad Trenes Argentinos cuenta con infraestructura que no es necesaria para la operación de los servicios, siendo esta comercializada con la finalidad de obtener recursos.

Esta infraestructura (ductos y postes que corren paralelos a las vías), es utilizada por empresas de telefonía celular y servicios de internet para mejorar la comunicación en diversos municipios del AMBA.

La gestión de uso de infraestructura, la utilización de espacios ferroviarios para el emplazamiento de torres de telecomunicaciones y la aprobación de cruces y tendidos para servicios públicos, responden a las normativas ferroviarias en materia de seguridad y medio ambiente, representando un ingreso para la compañía en concepto de permisos precarios de uso y además mejorando las condiciones de acceso a los servicios públicos y telecomunicaciones en 47 municipios del AMBA.

EXPLOTACIÓN DE ACTIVOS FERROVIARIOS			
CONCEPTO	TIPO DE OBRA	UNIDAD	VALOR 2016 (M de ARS)
Permisos de usos activos	Comercial	215	10
Permisos de uso para cruces	Cruces ferroviarios	83	3,0
Convenios de fibra óptica, telecomunicaciones	Comercial	6	31,0
Total		304	44 millones



PRINCIPALES INICIATIVAS EN DESARROLLO

- Licitación para el relevamiento de infraestructura de telecomunicaciones e instalaciones eléctricas en AMBA
- Optimización del sistema actual de administración de inmuebles
- Elaboración de un nuevo proceso de otorgamiento de Permisos de Uso para inmuebles
- Alcance ampliado de las misiones de relevamiento de activos ferroviarios incluyendo aspectos comerciales y de ocupación
- Regularización de deudas por utilización de ductos con Fibra Óptica
- Celebración de nuevos convenios de Fibra Óptica
- Inicio de regularización y comercialización de espacios para torres de telecomunicaciones



ABASTECIMIENTO Y LOGÍSTICA

G4-DMA

La elección y posterior prestación de productos o servicios, de parte de proveedores o empresas contratistas, es el recurso esencial sobre el que se desarrolla la gestión de la gerencia de Abastecimiento y logística de Trenes Argentinos Infraestructura.

La compañía ha tomado la decisión de enfocar todos sus procesos desde la transparencia y el profesionalismo. Es por ello que, desde el área de abastecimiento y logística, se ha puesto especial atención a la elaboración de nuevos procesos regidos por los valores y principios establecidos.

Uno de los mayores desafíos es el desarrollo de proveedores locales, para que estos puedan brindar una respuesta satisfactoria a la demanda de insumos y servicios para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

PROCEDIMIENTO DE COMPRAS Y CONTRATACIONES

En 2016, Trenes Argentinos Infraestructura comenzó un proceso de revisión del reglamento de compras y contrataciones, así como de los pliegos de condiciones generales para la licitación, contratación y ejecución de obras; de suministros, servicios, locaciones y concesiones de uso; y para la licitación, contratación y ejecución de servicios de consultoría.

Este reglamento de compras y contrataciones tiene como objetivo principal establecer la operativa para la contratación y locación de bienes, obras y servicios, desde la confección del requerimiento por parte del área operativa hasta la emisión de la orden de compra o adjudicación del contrato.

Es importante destacar la participación de las distintas áreas técnicas de la Gerencia de Ingeniería y Construcciones, así como también la Gerencia de Calidad, Seguridad e Higiene y Medio Ambiente (GCSHM), tanto en la elaboración de las especificaciones técnicas correspondientes a los documentos licitatorios, como en el análisis de las ofertas técnicas presentadas por los oferentes.

EVALUACIÓN DE LA NECESIDAD DE COMPRA

La gerencia solicitante detecta la necesidad, analiza y avalúa el tipo de operación posible, de acuerdo a la naturaleza del material o servicio requerido, se encuentra incluido en el plan anual de compra o no.

EMISIÓN DEL REQUERIMIENTO

El requerimiento debe incluir todas las informaciones/documentaciones necesarias para la gestión, que permitan definir las características técnicas de la adquisición o locación del bien o servicio que se necesite. De acuerdo al monto de compra, el requerimiento implicará distintos niveles de aprobación.

RECEPCIÓN DEL REQUERIMIENTO DE COMPRAS

El departamento de compras y contrataciones verifica los datos suministrados en el requerimiento, y luego da inicio a la gestión.

PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE PROVEEDORES/CONTRATISTAS

La selección del proveedor/contratista se realiza de acuerdo al pliego de condiciones generales y al de condiciones particulares desarrollado para cada requerimiento, y varía en función al monto de compra. Para compras de acuerdo al monto debe realizarse una compulsa de precios, licitación privada o licitación pública nacional o internacional.

RECEPCIÓN DE OFERTAS

Las ofertas se reciben en el lugar, fecha y hora fijadas en el pliego.

APERTURA DE OFERTAS

De todo acto de apertura de sobres se labra un acta, firmada por los integrantes de la empresa y los co-tizantes presentes, la cual indica: las ofertas recibidas, montos ofertados, cantidad de folios presentados por el oferente y cualquier circunstancia que se considere necesaria o conveniente.

EVALUACIÓN DE OFERTAS

Se procede al análisis y evaluación de las ofertas recibidas, de acuerdo a las condiciones establecidas. Efectuado el estudio comparativo, se selecciona la oferta más conveniente, teniendo en cuenta el menor precio, la razonabilidad, la calidad y las demás condiciones de la oferta.

EMISIÓN Y AUTORIZACIÓN DE LA ORDEN DE COMPRA/CONTRATO, Y EJECUCIÓN:

Se confecciona un legajo que requiere autorización interna. Luego, se ejecuta de acuerdo a las disposiciones del pliego de bases y condiciones generales para licitaciones y concursos de precio para contratación y ejecución de obras o servicio, locaciones y concesiones de uso que apruebe el Directorio.

CRITERIOS DE SELECCIÓN

G4-DMA, G4-LA14, G4-EN32, G4-SO9, G4-HR10

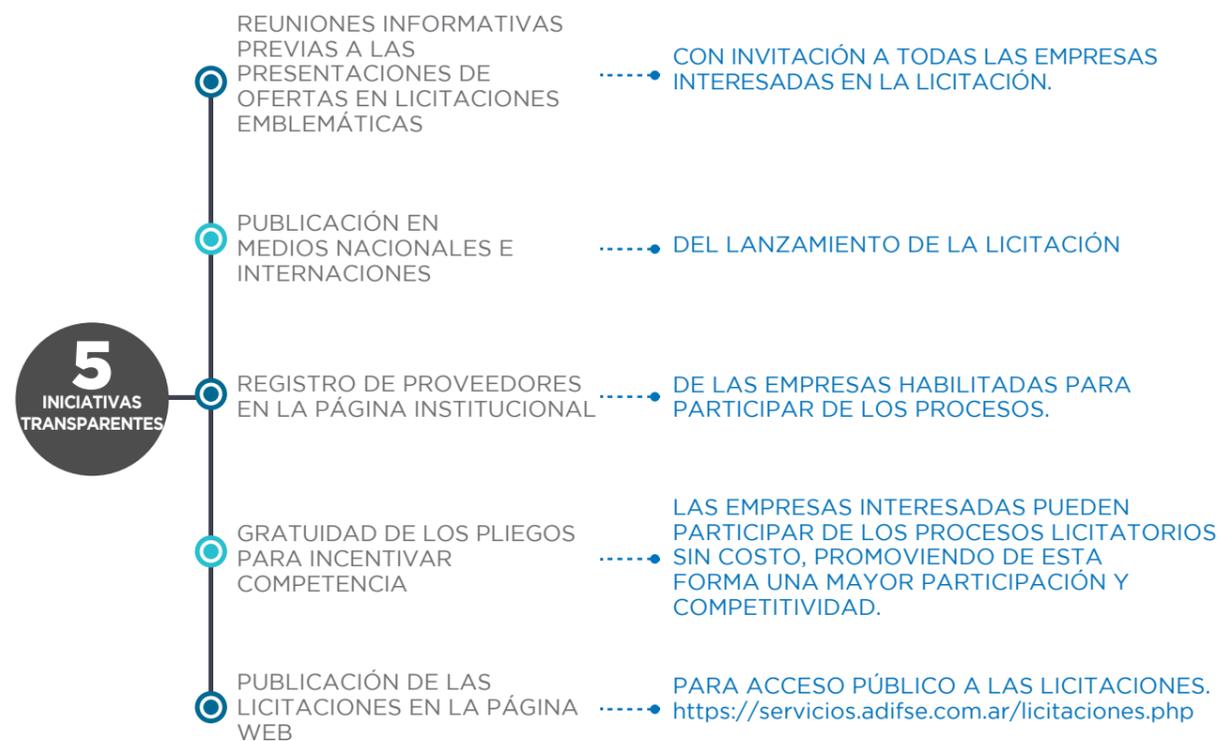
El proceso de evaluación de las licitaciones desarrolladas durante 2016, incluyó un análisis técnico y económico de la oferta, como así también la información financiera y la capacidad técnica del oferente. El 85% de las licitaciones evaluadas en 2016 fueron de obras.

Trenes Argentinos Infraestructura incluye en la evaluación la gestión ambiental y social que demandará la obra, analizando los programas que propone el oferente en dichas áreas, en particular el tratamiento vinculado a la seguridad, higiene, conservación del medio ambiente, y todo aquello que pueda afectar al servicio ferroviario, a los vecinos y transeúntes de la zona de obras, en concordancia con las normas legales y contractuales vigentes, así como con las medidas mitigadoras especificadas en los estudios de impacto ambiental que hayan sido incluidos en los pliegos licitatorios. Tam-

bién se valora la experiencia profesional.

Cuando se adjudica el contrato, el contratista debe presentar la documentación correspondiente para constatar el cumplimiento de las obligaciones impositivas aduaneras y de los recursos de la seguridad social, la vigencia de las pólizas en materia de riesgo de trabajo (ART), entre otras responsabilidades.

Asimismo, cabe destacar que dentro del pliego de condiciones generales se incluye una cláusula anticorrupción, que establece que será determinante de rechazo de la oferta o de rescisión del contrato, dar u ofrecer dinero o cualquier otra dádiva a funcionarios, empleados o agentes de Trenes Argentinos Infraestructura con competencia en la licitación o contrato, a fin de que hagan o dejen de hacer algo relativo a sus funciones.



CATEGORIA	CANTIDAD DE LICITACIONES	TOTAL (M ARS)	%
O. Civiles	12	932	5%
O. Vías	25	12.606	62%
O. Electrificación	5	298	1%
O. Señalamiento	13	3.148	16%
Varias (estudios, SSGG*)	16	111	1%
Abastecimiento & Logística	8	2.916	15%
Total General	79	20.011	100%

* Servicios Generales

DESARROLLO DE PROVEEDORES

El desarrollo de proveedores es fundamental para la sostenibilidad de la industria nacional, y crucial para el desarrollo y crecimiento de la industria ferroviaria.

Luego de muchos años en los que no se realizaron obras ferroviarias, industrias estratégicas del sector perdieron productividad o discontinua-

ron la producción de materia prima específica.

Se identificaron industrias y sus potenciales exponentes necesarios para abastecer las obras de renovación de vía. En particular para la reactivación del Belgrano Cargas que por su extensión es difícil llegar con los insumos.



DESARROLLO DE CANTERAS

En el caso de las canteras, se identificó y trabajó en la articulación con proveedores que estuvieran en condiciones de abastecer, en volumen y calidad, el balasto necesario para la obra de renovación integral del ferrocarril Belgrano Cargas. Además, se propuso relevar nuevos yacimientos plausibles de explotación.

Minería de la Provincia de Santiago del Estero y con el Ministerio de Producción de la Provincia de Corrientes, y se firmó un "Convenio Marco de Cooperación" con el Servicio Geológico Minero Argentino (SEGEMAR), a fin de recibir la asistencia técnica necesaria para la identificación de recursos pétreos y la determinación de aptitud de materias primas para la producción de balasto.

Con este objetivo Trenes Argentinos Infraestructura estableció contacto con la Dirección de

En el marco de este proyecto se identificaron y desarrollaron las siguientes canteras:

CANTERA DESARROLLADA	LOCALIZACIÓN (LOCALIDAD, PROVINCIA)	CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN (TN/AÑO)
Amadeo SRL	Sumampa, Santiago del Estero	300.000
Comercial Ruiz SRL	Los Telates, Santiago del Estero	190.000
Mijovi SRL	Sumampa, Santiago del Estero	180.000
Construcciones del Estero SA	Los Telates, Santiago del Estero	180.000
Slajmar SRL	Los Telates, Santiago del Estero	240.000
Comercial Ruiz SRL	Los Cerrillos, Santiago del Estero	300.000
Lobrar SRL	Los Cerrillos, Santiago del Estero	720.000
TFP Construcciones	Los Cerrillos, Santiago del Estero	720.000
Sarquiz Hnos. SRL	Los Cerrillos, Santiago del Estero	220.000
Promin SA	Yofre y Curuzú Cuatia, Corrientes	1.000.000
Polan SA	Yofre, Corrientes	160.000
Cantecor SA	Yofre, Corrientes	800.000

TALLER DE APARATOS DE VÍA (ADV)

En junio de 2012 se creó el consorcio ADIF S.E. - VOSSLOH COGIFER ARGENTINA S.A., para la puesta en funcionamiento y explotación de un taller de fabricación y comercialización en exclusividad de aparatos de vía (ADV), ante la falta de proveedores locales. Sin embargo hasta diciembre de 2015 no había comenzado a operar.

instalación de las oficinas -externo a las cuatro naves-, con una superficie de 800 m2 en 2 plantas.

En 2016, luego de la evaluación técnica realizada por los especialistas en vías, se determinó que la planta se encuentra en condiciones de producir ADVs de acuerdo a los requerimientos técnicos y normativas aplicables, y se espera que a inicios de 2017 comience la producción de los primeros ADVs.

Durante el período reportado se realizó la adecuación de cuatro naves de los talleres (10.000 m2 recuperados) para el funcionamiento de las máquinas, ensamble de los ADVs, almacenamiento de aparatos terminados y manipulación de otros elementos e insumos, incluyendo la reparación, certificación y habilitación de los cuatro puentes grúas instalados en las naves. También se reacondicionó y puso en valor el edificio destinado a la

LOGÍSTICA G4-DMA, G4-EN1

Las obras que se llevan adelante son de gran envergadura, por lo que requieren de un plan logístico, para que el traslado de los materiales no genere un inconveniente en el desarrollo de las obras.

La compra de los materiales puede ser gestionada tanto por Trenes Argentinos Infraestructura como por las empresas contratistas. En su caso, Trenes Argentinos Infraestructura también se encarga de tercerizar la logística necesaria para el transporte de los materiales a las obras.

En 2016 se transportaron:



SE TRANSPORTARON POR FERROCARRIL

SE TRANSPORTARON EN CAMIONES

MATERIALES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD TOTAL DE MATERIALES A UTILIZAR EN LA OBRA	CANTIDAD UTILIZADA 2016	% UTILIZADO 2016
Durmientes	Unidades	781.752	35.259	4,51%
Rieles	Tn	132.949	1.922	1,45%
Fijaciones	Sets	2.353.820	39.575	1,68%
Mecanismos de Vía	Un	48	5.88	12,25%
Total		3.268.569	73.749	2.26%



ALMACENAMIENTO EN PUERTOS

A principio de 2016 había 160.000 tn de durmientes de hormigón, acopiados en los puertos de Campana y San Nicolás de China.

Una meta de la gestión fue optimizar y disminuir el costo del almacenamiento en los puertos. La deuda con los puertos de Campana y San Nicolás ascendía a unos USD 3 millones.

El acopio, sumado a los costos portuarios de descarga y honorarios de despachantes significó para el Estado Nacional un costo mensual de \$ 17 millones. Evitar la importación de durmientes de China en el acuerdo inicial no hu-

biera generado dichos gastos.

Para que el traslado de los materiales sea sostenible, hubo que prever los nuevos centros de acopio u obradores a donde se destinarían. En primera instancia, se lograron las exenciones de los derechos aduaneros por USD 14 millones.

Asimismo, se negoció con Euroamérica, uno de los principales acopiadores en el puerto de Campana, para lograr una quita de la deuda de USD 1.4 millones, logrando un ahorro del 25% (USD 340 mil), asegurando que se iba a proceder con el retiro gradual de durmientes.

En paralelo, se desarrollaron 4 procesos clave para lograr mayor eficiencia y transparencia en abastecimiento y logística:

- Se licitaron y contrataron los servicios portuarios.
- Se licitaron y contrataron nuevos servicios de transporte en camión de insumos ferroviarios.
- Se licitó y adjudicó la adecuación de los centros de acopio.
- Se cerraron acuerdos con Trenes Argentinos Cargas y Nuevo Central Argentino, para transportar los insumos por tren.



USD 17 millones

Exención de derechos aduaneros

USD 14 millones

Reducción de deuda Puerto Campana

USD 340 mil

SEGURIDAD, SALUD, MEDIO AMBIENTE Y CALIDAD

G4-DMA, G4-EN27, G4-EN32

POLÍTICA DE SEGURIDAD, SALUD, MEDIO AMBIENTE Y CALIDAD

Trenes Argentinos Infraestructura definió en 2016, por primera vez, su Política de Seguridad, Salud, Medio Ambiente y Calidad, cuyos pilares se enfocan en la mejora continua de los procesos relacionados.

En el marco de esta política se diseñó una nueva estructura organizativa. Se creó la Gerencia de Calidad, Seguridad e Higiene y Medio Ambiente (GCSHM), con la misión de lograr una empresa más previsible, transparente y segura en materia de gestión de calidad, protección del medio ambiente, gestión de la salud ocupacional, seguridad industrial y gestión socio-territorial.

Durante el último semestre de 2016 esta gerencia desarrolló una estrategia de participación conjunta con las distintas áreas operativas de la Gerencia de Ingeniería y Construcciones, en cuanto a la planificación y gestión de obras y proyectos. Como parte de este trabajo se incorporaron los requerimientos técnicos ambientales en la formulación de los pliegos licitatorios,

en la evaluación de ofertas y en la gestión de proyectos. De esta manera Trenes Argentinos Infraestructura se asegura el desarrollo de una evaluación ambiental de los proveedores, de acuerdo a las características de cada obra o proyecto.

Asimismo, se estableció un sistema de gestión interno para planear, ejecutar y controlar todas las acciones necesarias en materia de calidad, ambiente, salud y seguridad que requiera cada proyecto. En la misma línea, se implementó un sistema de auditorías internas, con el objetivo identificar todos los posibles riesgos o incertidumbres presentes en un proyecto, analizar causas y tomar acción sobre los desvíos evidentes. Además, se desarrolló un plan de ca-



pacitaciones de inducción, con la finalidad de desarrollar recursos humanos altamente calificados y competentes que puedan identificar, evaluar y controlar los riesgos y su mitigación.

Esta área atraviesa las demás, por lo tanto su gestión conjunta es fundamental para la aplicación y control de la gestión de la calidad y la seguridad en el desarrollo de las obras, como así también el cuidado del medio ambiente.

GESTIÓN DE OBRAS Y PROYECTOS G4-DMA, G4-EN27

Para una gestión responsable y transparente de los proyectos a cargo, la Gerencia de Ingeniería y Construcciones implementa los Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) y los Planes de Calidad.

Los PGOyS evalúan los principales riesgos que presentan los distintos proyectos de acuerdo a la tipología de obra, su alcance técnico y las características del medio donde se ejecutarán, a través de un estudio de impacto ambiental o una matriz de riesgo. De esta manera, considerando los riesgos evaluados y la normativa vigente en la materia, se establecen los procedimientos y medidas de control previstos en la Etapa de Proyecto que permitan garantizar la ejecución de los trabajos con el mínimo impacto ambiental posible y el correspondiente cumplimiento regulatorio.

Las medidas y acciones que conforman los PGOyS se determinan a través de tareas específicas, responsables y recursos asignados, integrándolos con un conjunto de programas destinados a optimizar los objetivos de las obras, atenuar sus efectos negativos, potenciar los positivos y evitar conflictos. En líneas generales, estos programas se encuentran orientados a la capacitación en materia ambiental y social, vigilancia ambiental o monitoreo, prevención y respuesta ante contingencias, gestión de residuos y efluentes líquidos y relacionamiento comunitario. En cuanto a esto último, es importante destacar que los PGOyS involucran el desarrollo

de implementación de herramientas para que los contratistas lleven a cabo los programas de comunicación y atención al ciudadano, con el objetivo de canalizar y resolver cualquier reclamo, si bien durante el 2016 no hubo un sistema formal centralizado de registro de reclamaciones.

Por su parte, los Planes de Calidad se enfocan en el cumplimiento del contrato, contribuyendo a eliminar retrasos, costos extras, retrabajos o ineficiencias, promoviendo el trabajo en equipo y enfocándose en la solución de los problemas. Esto incluye la capacitación de los integrantes de la obra en la implementación y puesta en marcha de cada Plan de Calidad, la verificación de la correcta implementación de los controles diseñados para la ingeniería, los suministros y la obra, así como también la verificación de las inspecciones y ensayos en etapa de Suministros u Obra, para que sean llevados a cabo de acuerdo a lo establecido en cada Plan de Inspección y Ensayo (PIE) que serán específicamente emitidos para aquellas actividades que lo requieran.

El cumplimiento de los PGOyS y los Planes de Calidad es exclusiva responsabilidad de las empresas contratistas. Para verificar su correcta implementación y supervisar la gestión de las empresas contratistas, subcontratistas o fiscalizadoras de obra -según el caso- se realizan auditorías o inspecciones programadas. Durante los meses de agosto a diciembre se realizaron 16 auditorías:

GERENCIA	Nº AUDITORÍAS
Civil	6
Vías	5
Señalamiento	1
Electrificación	4
Total	16

Luego de las auditorías se realiza una devolución de los hallazgos identificados. En esta instancia, el equipo auditor y las empresas auditadas acordarán las posibles acciones correctivas y sus respectivos plazos de cumplimiento, que luego serán volcados en un informe final. Periódicamente se activa el compromiso de respuesta definido en el informe final por parte de los auditados. Las respuestas proporcionadas son verificadas por el equipo auditor y su validación marcará el cierre del desvío informado. Como resultado de las auditorías detalladas se generaron un total de 245 desvíos, agrupados por área de la siguiente forma:

	HALLAZGOS
Seguridad	90
Calidad	70
Medio ambiente	85
Total	245

Los desvíos identificados según su criticidad son clasificados en: No conformidades críticas, No conformidades, Oportunidades de mejora y Aspectos positivos. La clasificación de los desvíos identificados según su tipología es la siguiente:

	HALLAZGOS
No conformidades críticas	32
No conformidades	148
Oportunidades de mejora	65
Total	245

GESTIÓN DE RESIDUOS EN OBRAS Y PROYECTOS G4-DMA, G4-EN23

La gestión integral de todos los residuos generados en obras y proyectos está contemplada en los PGAYs, a través de programas específicos que determinan un conjunto de acciones que son responsabilidad de la empresa contratista. Las obras ferroviarias, generan “producidos de obra”. Se llama así a los materiales reemplazados y los desechos que se producen en la obra. Éstos se evalúan y clasifican, los que pueden ser reutilizados en otras obras ferroviarias, se trasladan a depósitos, a la espera de su reutilización, entre ellos se encuentran, rieles y durmientes.

Los materiales que por sus características no puedan reutilizarse, se los clasifica como chatarra ferroviaria, que puede reutilizarse en otras industrias, por ejemplo, la siderúrgica, como materia prima para la fundición.

Los residuos que no puedan ser reutilizados ni reciclados, se les debe otorgar el tratamiento necesario para desecharlos. Esta tarea está a cargo de las contratistas, por lo que a 2016, Trenes Argentinos Infraestructura, no cuenta con un registro de la cantidad de material residual.

GESTIÓN INTERNA G4-DMA

La gestión interna de la calidad, seguridad, salud y medio ambiente comprende el consumo de insumos y energía -con su consecuente emisión de GEI-, como así también el adecuado tratamiento de residuos de papel, plástico y electrónicos, y los indicadores e iniciativas de salud y seguridad.

ENERGÍA - G4-EN23

CONSUMO DE ENERGÍA (EN3)

FUENTE / TIPO DE COMBUSTIBLE	ALCANCE	UNIDAD	VALOR 2016
Gas Natural	Edificio Ramos Mejía	GJ	3.816
Electricidad		GJ*	3.031

* 1 Gigajoule GJ= 0,27777778 MWh (megawatt)

EMISIONES DE GEIS EN16

De acuerdo al consumo de electricidad detallado anteriormente, las emisiones indirectas de alcance 2 generadas durante el 2016 alcanzaron los 448,02 tn de CO2eq*.

En 2016, no se cuenta con un sistema de control de consumo de combustible y de emisiones de la flota propia.

Insumos - G4-EN1

A continuación, se presenta un detalle del consumo de insumos en el marco del edificio de oficinas localizado en la calle Ramos Mejía 1302.

CONSUMO DE INSUMOS

MATERIAL UTILIZADO	UNIDAD	VALOR 2016
Cantidad de resmas (x 500 hojas) tamaño A4	Unidades	2.000
Cantidad de resmas (x 500 hojas) tamaño oficina		105
Cantidad de resmas (x 500 hojas) tamaño A3		50
Sobres	Unidades	2.075
Biromes	Unidades	1.947
Folios A4	Unidades	2.500
Carpeta colgante	Unidades	579
DVD	Unidades	931
Carpeta plástica tapa transparente	Unidades	504
Cuadernos anillados rallados	Unidades	645
Separadores	Unidades	455
Cartuchos de tonner	Unidades	424

*A los fines del cálculo se ha utilizado la última versión del Factor de Emisión de la Red Eléctrica Argentina estimado por la Secretaría de Energía de la Nación. Disponible en: <http://www.energia.gob.ar/contenidos/verpagina.php?idpagina=2311>



RESIDUOS PAPEL, RAEE, TAPITAS PLÁSTICAS Y CARTUCHOS TONNER (EN 23)

A partir de la nueva gestión, Trenes Argentinos Infraestructura ha precisado generar y reorganizar espacios en su edificio de la calle Ramos Mejía, para responder a la nueva estructura.

Entre las acciones implementadas se realizaron tareas de eliminación de papeles obsoletos y material informático en desuso, que no solo ocupaban espacios dejándolos ociosos, si no que contribuían a la proliferación de plagas de insectos.

Mientras que los papeles y tapitas plásticas son donados al Hospital Garrahan, para la gestión de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE) se ha firmado un convenio con el

Centro Basura Cero para la donación de material informático en desuso, parte del cual será reacondicionado y donado a una institución de la ciudad de Buenos Aires: 20 (veinte) equipos de computación y 5 (cinco) equipos audiovisuales.

Asimismo, se está implementando el sistema de gestión documental electrónico desarrollado por el Ministerio de Modernización de la Nación, que permitirá ahorrar grandes cantidades de papel. En 2016 comenzó la etapa de capacitación y la de implementación. Para fines de 2017 se espera que el 100% de los trámites generados por Trenes Argentinos Infraestructura correrán en esta plataforma.

GESTIÓN DE RESIDUOS - RAEE, PAPEL, TAPITAS PLÁSTICAS Y CARTUCHOS DE TONNER

TIPO DE RESIDUO	UNIDAD	VALOR 2016	DESTINO	OBSERVACIONES
RAEE	kg	941	Centro Basura Cero	N/A
Cartuchos de tonner	Kg	320	Devueltos a proveedor para reutilización/disposición final	N/A
Papel	Kg	12.167	Depósito Garrahan	N/A
Tapas plásticas	Kg	21	Depósito Garrahan	Aprox. 21000 tapas plásticas

SALUD Y SEGURIDAD: INDICADORES E INICIATIVAS
G4-DMA, G4-LA6

Durante el período reportado, ha fortalecido su compromiso con la salud y la seguridad de sus colaboradores, incluido el personal de las empresas contratistas, como así también con el cuidado y la seguridad de su patrimonio e instalaciones.

SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL
LA6

En la siguiente tabla se presentan los indicadores de gestión del desempeño en seguridad de Trenes Argentinos Infraestructura y sus contratistas:

INDICADOR	UNIDAD	VALOR 2016	METODOLOGÍA DE CÁLCULO
Índice de frecuencia de accidentes con días perdidos ¹	%	20,36	(ACDP/HT x 1 000 000)
Gravedad anual de accidentes ²	%	1,25	(DP/HT x 1000)
Índice de baja ³	%	61,52	(DP/ACDP)
Índice de incidencia ⁴	%	70,77	(ACDP*1000/TE)
Índice de capacitación ⁵	%	0,28	(HC/HT)*100
Índice de frecuencia vial ⁶	%	1,86	(AV*1000000)/KM (*)



En cuanto a la salud ocupacional, Trenes Argentinos Infraestructura cumple en realizar los exámenes periódicos anuales a empleados expuestos a riesgos por el desarrollo de sus tareas laborales, a través de Galeno ART.

Durante 2016 se detectaron 12 empleados expuestos a diferentes riesgos, producto de ruido, sustancias irritantes y sensibilizantes de las vías respiratorias, trabajos de mantenimiento en altura, y choferes con riesgo elevado de accidente vial, debido a la cantidad de kilómetros que realizan. Estos riesgos están asociados a puestos de trabajo específicos, como auxiliar carpintero, auxiliar de pintura o albañil, auxiliar de plomería o herrería, auxiliar de tareas generales y calderista.

Trenes Argentinos Infraestructura ha notificado estos resultados a la ART, la que deberá informar fecha y lugar para la realización de los correspondientes exámenes periódicos de estos empleados.

La salud y seguridad ocupacional en empresas contratistas es gestionada a partir de la autogestión de desvíos y no conformidades entre contratistas y fiscalizadoras, y la implementación de auditorías conjuntas.

- Referencias:
- ACDP: Accidentes con días perdidos.
 - HT: Horas trabajadas.
 - DP: Días perdidos.
 - TE: Trabajadores expuestos.
 - HC: Horas de capacitación.
 - 1. N° de accidentes por cada millón de horas trabajadas
 - 2. N° de días perdidos por cada mil horas de trabajo
 - 3. N° de días perdidos promedio en el año por cada trabajador siniestrado
 - 4. Accidentes con días perdidos ocurridos por cada mil trabajadores expuestos
 - 5. Horas hombre destinadas a capacitar al personal /horas trabajadas
 - 6. N° de accidentes ocurridos por cada millón de kilómetros recorridos.



se entregaron
302 kits de elementos de protección personal

SEGURIDAD VEHICULAR

La flota de Trenes Argentinos Infraestructura está compuesta por 48 vehículos propios y 12 vehículos próximos a transferirse desde contratistas. Asimismo, las empresas contratistas poseen 74 vehículos. La gestión de la seguridad vehicular se realiza a partir del control de documentación (licencia de conducir vigente, VTV/RTO, título, cédula verde, seguro, patentes, service, etc.) y mantenimiento de los vehículos, lo que también se extiende a las empresas contratistas.

Además, comenzaron a dictarse cursos de conducción segura en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial. Porque se considera que el riesgo de accidente vial es elevado debido a la cantidad de vehículos, conductores y kilómetros que se recorren. Los cursos son abiertos a todos los colaboradores de Trenes Argentinos Infraestructura que conduzcan un vehículo particular, ya sea automóvil, motocicleta, bicicleta e incluso en su rol de peatón en la vía pública y que deseen participar.

Durante 2016 se dictaron 3 cursos de conducción segura, a los cuales han asistido un total de 160 empleados.

SEGURIDAD PATRIMONIAL

La Seguridad Patrimonial de los servicios y recursos de Trenes Argentinos Infraestructura es responsabilidad de la Gerencia de Seguridad Patrimonial y Servicios Generales. Entre otras actividades, esta gerencia organiza, dirige, inspecciona y administra los servicios y recursos de seguridad propia y privada disponibles, coordina la seguridad entre las distintas regiones o almacenes y fiscaliza la información para el control de los bienes inmuebles.

La vigilancia y la seguridad de los inmuebles de Trenes Argentinos Infraestructura está a cargo de 48 personas, pertenecientes a la Policía Federal y a seguridad privada. Además, en el interior del país 11 personas cumplen funciones de controladores en predios propios sin seguridad contratada y realizan tareas de inspecciones y constataciones de rutina -a fin de mantener actualizada la situación de los inmuebles-. También, hay controles a partir de denuncias: de organismos gubernamentales, de fuerzas de seguridad o terceros, o a fin de verificar el cumplimiento de contratos o transferencias sobre los inmuebles.

Durante el año 2016 se realizaron 321 actas de inspecciones y constataciones.

GESTIÓN DE ASBESTOS

El asbesto o amianto es la denominación para un grupo de minerales metamórficos fibrosos, compuestos de silicatos, flexibles y resistentes a altas temperaturas. Puede estar presente en construcciones (chapas, tejas, baldosas, azulejos, cemento), productos de fricción (embrague, frenos, transmisión), materias textiles termo-resistentes, envases, o revestimientos (cañerías calderas, tanques de agua o vapor).

Está comprobado que este componente tan común en las construcciones del siglo pasado, es altamente dañino para la salud de las personas, y es por ello que se está trabajando en el cambio de las estructuras y construcciones que poseen este material. Incluso, para dicho trabajo, es necesario seguir un protocolo establecido para el contacto con el mismo.

Trenes Argentinos Infraestructura está trabajando en un convenio de colaboración con el Instituto de Tecnología Industrial para la evaluación, inspección y muestreo de material con posible contenido de asbestos en 25 estaciones del Área Metropolitana de Buenos Aires que integran el Plan de Modernización Integral de Estaciones, en una primera instancia.

En las obras donde se detectó material con contenido de asbesto debe cumplirse, para su remoción, con todos los requerimientos que establece la normativa vigente, la Superintendencia de Riesgos del Trabajo y la auto-

riedad de aplicación ambiental de la jurisdicción interviniente. En líneas generales, debe asegurarse la correcta operación del material, de forma de evitar exposición de los trabajadores y de terceros, como así también la contaminación del ambiente. A su vez, debe asegurarse el correcto acopio, transporte y disposición final del material.

Durante 2016 se identificó la presencia de asbestos en unos 3.400 m², en distintas estaciones del AMBA. El material -un total de 57.800 kg de asbestos- fue removido y dispuesto en forma segura en rellenos de seguridad.



Caso: Iniciativa CNEA - Energías renovables en estaciones de ferrocarril

Trenes Argentinos Infraestructura y la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA) firmaron un acuerdo de colaboración en áreas de Ingeniería, con el fin de propiciar la realización conjunta de proyectos de promoción y fomento del uso de energías renovables en el ámbito de instalaciones y dependencias ferroviarias.

En el marco de esta iniciativa, se prevé establecer proyectos conjuntos de investigación y desarrollo tecnológico en el uso de energías renovables en general y, particularmente, trabajar en la producción de energía eléctrica mediante sistemas fotovoltaicos, en estaciones.

Se está evaluando una instalación fotovoltaica piloto en la estación San Martín del ramal José León Suárez del Ferrocarril General Mitre, que estará integrada por 8 paneles fotovoltaicos instalados sobre la cubierta del andén ascendente y un inversor para suministrar la energía eléctrica generada a la red eléctrica interna de la estación. Los paneles y el inversor serán cedidos en comodato y se está trabajando en las especificaciones para la contratación de los trabajos necesarios para la instalación. En función de los resultados obtenidos se evaluará la posibilidad de avanzar en instalaciones de mayor jerarquía y envergadura.



RECURSOS HUMANOS

Con el inicio de la gestión se consolidó la Gerencia de Recursos Humanos y Relaciones Laborales, desde la cual se definieron los ejes estratégicos de gestión; identificando procesos y prácticas claves. Con el foco puesto en el desarrollo de más obras, se definió la necesidad de incorporar perfiles técnicos y reorganizar la compañía para poder una respuesta eficiente a los objetivos.

En consecuencia, se creó el área de Empleo y se diseñó el Plan de capacitación y desarrollo, implementando una estrategia basada en la sinergia entre reclutamiento y formación, como pilares en la cobertura de posiciones claves.

PERFIL DE LOS EMPLEADOS G4-DMA, G4-10, G4-EC6, G4-LA12

La organización en áreas técnicas especializadas requieren empleados altamente calificados, con deseable trayectoria y experiencia en el sector ferroviario.

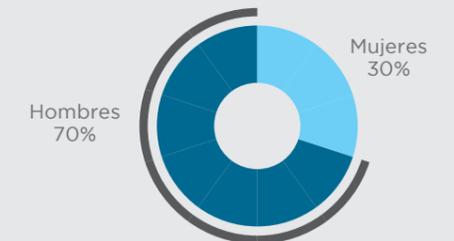
En el marco del planeamiento estratégico de la organización, durante 2016 se fortaleció el equipo de colaboradores especialistas. Del total de nuevos ingresos, el 82% posee perfil universitario -destacándose entre ellos un 60% de ingenieros y técnicos-, con una edad promedio de 36 años.

692 
colaboradores

EMPLEADOS POR EDAD



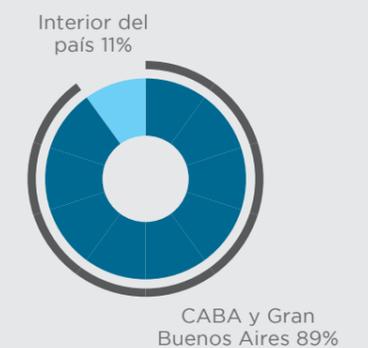
EMPLEADOS POR GÉNERO



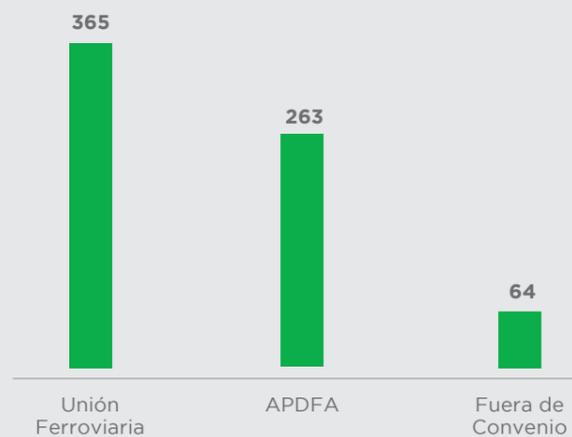
EMPLEADOS POR ANTIGÜEDAD



EMPLEADOS POR REGIÓN



EMPLEADOS POR CONVENIO LABORAL



*686 colaboradores tienen contrato por tiempo indeterminado y 6 contrato por plazo fijo. •El 90,75% de los colaboradores se encuentran bajo Convenio Colectivo de Trabajo.

NÓMINA DE DIRECTIVOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016

Altos directivos por nacionalidad Argentinos	18
Altos directivos por nacionalidad Extranjeros	0
Altos directivos por género mujeres	2
Altos directivos por género hombres	16
Altos directivos por edad menos de 30 años	0
Altos directivos por edad entre 30 y 50 años	10
Altos directivos por edad más de 50 años	8

AUSENTISMO

Tasa de ausentismo Anual acumulada

3,29

Tasa de ausentismo promedio mensual

3,60

Número total de días perdidos

5670

1. Solicitud de vacante: La gerencia o área que requiere cubrir una vacante completa un formulario de solicitud de vacante en el que describe motivo de la solicitud, plazos de la incorporación y una breve descripción del puesto y del perfil buscado. La aprobación de la solicitud está sujeta a las metas del Plan Anual de Incorporaciones y las necesidades operativas.

2. Relevamiento del puesto y del perfil: Una vez aprobada la solicitud, Recursos Humanos y la gerencia o área de línea proceden a relevar en forma conjunta el alcance, los requisitos de la posición y el perfil adecuado para la función.

3. Atracción de talento y selección: Una vez relevados el puesto y el perfil, se define la estrategia de búsqueda y se evalúa la publicación de la posición a cubrir. Dentro de los canales de búsqueda se priorizan las postulaciones internas y los perfiles referidos. Se preseleccionan los currículums internos y/o externos más apropiados y se procede con las entrevistas telefónicas, de las que se obtiene una nueva preselección mejor alineada a la búsqueda. Posteriormente, se realizan entrevistas presenciales o vía teleconferencia con la participación de representantes de Recursos Humanos y de la gerencia o área solicitante. En las entrevistas se evalúan tanto las competencias y valores del candidato como su formación y experiencia; de acuerdo a la especificidad de la posición a cubrir se incluye una prueba técnica.

4. Evaluaciones preliminares: Previamente a la etapa de incorporación, se realiza un proceso de solicitud de referencias laborales sobre la trayectoria profesional del candidato, se coordinan los exámenes preocupacionales necesarios, y se formaliza la propuesta salarial (analizada

EMPLEO Y SELECCIÓN G4-DMA, G4-LA1

En mayo de 2016 se creó el área de Empleos, desde donde se lleva adelante el proceso de reclutamiento y selección de personal. Asimismo, durante el período reportado se implementaron las prácticas de Postulaciones Internas y Presentación de Referidos que permitieron priorizar el desarrollo de los colaboradores y el crecimiento de la organización.

PROCESO DE RECLUTAMIENTO Y SELECCIÓN DE PERSONAL

Durante el período reportado, se estableció el siguiente procedimiento para la incorporación de nuevos colaboradores:

y desarrollada por el sector de Compensaciones y Beneficios, y aprobada por la gerencia de Recursos Humanos y Relaciones Laborales y la gerencia de línea).

5. Incorporación: Al término de las evaluaciones preliminares se procede con los pasos formales

de la contratación.

6. Devolución a los candidatos participantes del proceso: Una vez cerrado el proceso de reclutamiento y selección, se brinda una devolución a los candidatos participantes que no hayan sido seleccionados.

INGRESOS Y TASA DE ROTACIÓN VOLUNTARIA

Ingresos totales	196
Ingresos por edad - Menores de 30 años	43
Ingresos por edad de 30 a 50 años	125
Ingresos por edad - Mayores de 50 años	28
Ingresos por género - Mujeres	48
Ingresos por género - Hombres	148
Ingresos por región - CABA y Gran Buenos Aires	174
Ingresos por región - Interior del país	22
Tasa de rotación voluntaria - Menores de 30 años	2,89%
Tasa de rotación voluntaria de 30 a 50 años	0%
Tasa de rotación voluntaria - Mayores de 50 años	2,89%
Tasa de rotación voluntaria - Mujeres	0%
Tasa de rotación voluntaria - Hombres	0,58%
Tasa de rotación voluntaria - CABA y Gran Buenos Aires	2,31%
Tasa de rotación voluntaria - Interior del país	1,95%

*Metodología de cálculo de la Tasa de Rotación Voluntaria: Cantidad de egresos voluntarios del período / Cantidad de empleados al 31 de diciembre.

PROGRAMA DE REFERIDOS Y BÚSQUEDAS INTERNAS

Trenes Argentinos Infraestructura prioriza el desarrollo de sus colaboradores, por lo que desde la Gerencia de Recursos Humanos y Relaciones Laborales también se gestionan postulaciones internas y candidatos referidos por personal de la organización. Las búsquedas se publican en canales internos y los colaboradores tienen la posibilidad de enviar un currículum a algunas de las dos casillas de correo electrónico especialmente habilitadas para postulaciones internas o candidatos referidos, según sea el caso. Luego, en la etapa de atracción de talento y selección -descrita anteriormente- se evalúan los perfiles y, en caso de coincidir con los requerimientos del puesto, se avanza con el proceso de selección.

BÚSQUEDAS INTERNAS

Búsquedas internas realizadas

153

Cantidad de empleados postulados

37

Pases concretados por búsquedas internas

13

*Los datos de las búsquedas internas corresponden al período mayo-diciembre 2016. La fecha de inicio se corresponde con la creación del departamento de Empleos

CAPACITACIONES	CANTIDAD DE EMPLEADOS PARTICIPANTES	CANTIDAD DE HORAS
Capacitaciones del período	401	8640
Capacitaciones por categoría laboral - APDFA	198	2250
Capacitaciones por categoría laboral- Unión Ferroviaria	152	5026,5
Empleados capacitados por categoría laboral-Fuera de convenio/Gerentes/Subgerentes	51	1363,5
Empleados capacitados en el período-Hombres	296	6345
Empleados capacitados en el período-Mujeres	105	2295

CAPACITACIÓN Y DESARROLLO

G4-DMA, G4-LA9, G4-LA10

El desarrollo profesional de los colaboradores es uno de los pilares estratégicos de la Gerencia de Recursos Humanos y Relaciones Laborales. En el período reportado la Gerencia diseñó e implementó el Plan de Capacitación y Desarrollo 2016/2017, que incluye diversas prácticas y actividades de formación técnica y de gestión, en respuesta a las necesidades identificadas como foco prioritario y estratégico. En este sentido, cada gerencia definió las prioridades en función a la planificación técnica y sus metas operativas, en tanto que las necesidades técnicas fueron relevadas en reuniones presenciales con las gerencias.

Toda la organización está alcanzada en dicho Plan, desarrollando actividades en función a los diferentes niveles de la organización y al foco de la actividad a desarrollar. Durante 2016 se comenzó a trabajar con foco principal en los mandos medios, ya que fueron considerados el motor de cambio para la nueva estructura organizacional y la estrategia.

Durante 2016 se realizaron capacitaciones técnicas -diseñadas especialmente- de Autocad Civil 3D y Planificación y Seguimiento de Obras,

en base a la herramienta MS Project. Adicionalmente, se llevaron a cabo acciones específicas de formación con instituciones especialistas en cada temática requerida.

Acciones innovadoras:

Programa de Inducción Trenes Argentinos Infraestructura: En conjunto con la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles se diseñaron e implementaron jornadas de Inducción para los colaboradores de la compañía, con el fin de facilitar la integración y relación entre las áreas y capacitar en la gestión y explotación del modelo ferroviario, la estrategia y foco del negocio.

Capacitación en Conducción Segura: En alianza con el Centro de Formación de Seguridad Vial Nacional se dictaron 1.000 horas de capacitación, incluyendo aspectos relacionados a la seguridad vial y su contexto, la seguridad automotriz y el marco normativo vigente.

Capacitaciones Internas: Con el fin de formar al personal y acompañarlos en la implementación de nuevos procesos y políticas internas, se dictaron más de 2.500 horas de capacitación

CAPACITACIONES QUE FOMENTAN LA EMPLEABILIDAD

Construcción de Equipos de Alto Desempeño	Se dictó una edición de 8 horas de duración	Participaron 77 colaboradores de la primera línea gerencial y sus reportes directos.
Programa de formación en Planificación y Seguimiento de Obras	Se dictó una edición de 25 horas de duración.	Participaron 23 colaboradores de gerencias técnicas de la organización.
Programa de Fundamentos de Dirección de Proyectos	Se dictaron 2 ediciones de 32 horas de duración cada una.	Participaron 55 colaboradores claves de diferentes gerencias de la organización.
Gestión del Cambio	Se dictaron 3 ediciones de 8 horas de duración cada una.	Participaron 90 colaboradores de distinto nivel jerárquico y gerencias de la organización.
Autocad Civil 3D	Se realizaron 2 ediciones de una duración de 36 horas.	Participaron 16 colaboradores de las gerencias técnicas

diseñadas y lideradas en conjunto por distintas gerencias de la compañía y Recursos Humanos.

Programa de Fundamentos de Dirección de Proyectos: Orientado a conocer e implementar las buenas prácticas y estándares de dirección de proyectos.

Gestión del Cambio: Este curso se desarrolló con

el objetivo de proveer herramientas y metodologías para consolidar los procesos de cambio, favoreciendo la comunicación en la organización.

Programa de formación en Planificación y Seguimiento de Obras: Basado en la gestión de los proyectos, bajo metodologías de planificación, seguimiento y control. La formación se complementa con prácticas en MS Project.



CAPACITACIÓN EQUIPOS DE ALTO DESEMPEÑO

Con el propósito de consolidar el equipo directivo y mandos medios de la organización, y de fortalecer la gestión exitosa de oportunidades y desafíos, se desarrollaron dos instancias de formación orientadas a la Construcción de Equipos de Alto Desempeño y a la Gestión de Objetivos Estratégicos, con una duración total de 28 hs., dictado por el IAE.

Durante estas instancias se consensuaron las definiciones de visión, misión y valores, se definieron los objetivos y el Plan Estratégico -alineado a los desafíos del sector ferroviario-

y sus correspondientes caminos críticos, y se fomentó el trabajo en equipo y la integración interdisciplinaria.

GESTIÓN DEL CLIMA LABORAL
G4-DMA, G4-LA2, G4-LA3

A través de la gestión de la Gerencia de Recursos Humanos y Relaciones Laborales, Trenes Argentinos Infraestructura gestiona para sus empleados los beneficios que indica la legislación laboral, ofreciendo asimismo la posibilidad de gozar otros beneficios para conciliar mejor la vida personal y laboral. Además, la empresa mantiene un buen relacionamiento con las organizaciones gremiales que alcanzan su nómina en un alto porcentaje.

BENEFICIOS MÁS RELEVANTES	CANTIDAD DE BENEFICIARIOS	BENEFICIO POR CONVENIO
Gimnasio	296	No
Reintegro guardería (personal en convenio)	42	Sí
Reintegro guardería (personal Fuera de convenio)	4	No
Cajas navideñas	692	No

LICENCIAS POR MATERNIDAD Y PATERNIDAD



Relación con los gremios

G4-11

El 90,75% de los empleados se encuentra bajo convenio colectivo de trabajo. Desde la Gerencia de Recursos Humanos y Relaciones Laborales se mantiene una comunicación fluida con los representantes de los sindicatos y delegados internos, a fin de gestionar políticas que permitan alinear intereses y necesidades de ambas partes.

En este sentido, Trenes Argentinos Infraestructura articula con la Unión Ferroviaria y la Asociación del Personal

de Dirección de Ferrocarriles Argentinos (APDFA), cuyos convenios colectivos contemplan a favor del empleado lo dispuesto por la Ley, temas específicos del rubro ferroviario y otros beneficios, y realiza reuniones quincenales con las comisiones internas. A su vez, la empresa mantiene una relación frecuente con el gremio de La Fraternidad -aunque no posee CCT vinculado- y con la Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina (UOCRA) por parte de las empresas contratistas.



RELACIONES INSTITUCIONALES Y COMUNIDAD

G4-DMA, G4-EC7, G4-SO1

Las ciudades y pueblos han nacido y se han desarrollado alrededor de las estaciones del ferrocarril. Esa realidad genera múltiples asuntos que, para resolverlos, precisan de trabajar con los distintos componentes de la sociedad, desde las diferentes comunidades como así también con sus representantes como gobernadores, intendentes, diputados o senadores, de acuerdo a la situación.

Estos vínculos son muy importantes para el avance de las obras y para lograr un involucramiento de nuestra compañía con las comunidades en las que estamos trabajando.

Es por eso que en 2016 se decidió crear el área

de Asuntos Gubernamentales, para que se enfocara en responder a estas demandas. El área tiene la función de atender los pedidos de audiencias de funcionarios, asociaciones no gubernamentales, asociaciones gremiales, grupos de interés, entre otras, y su objetivo es dar una respuesta al 100% de los casos.

Por otro lado, las obras generan distintos tipos de conflictos y necesidades políticas, sociales y económicas, motivo por el cual el área de Asuntos Gubernamentales tiene la función de dar soporte al área de Ingeniería y Construcciones. El objetivo es lograr que todas las obras se ejecuten plenamente, atendiendo las necesidades de la sociedad.

IMPACTO SOCIAL DE LOS PROYECTOS DE OBRA

Asuntos Gubernamentales interactúa con las áreas de Planeamiento y el área de Obras para ir previendo y atendiendo posibles conflictos. Busca resolverlos a través del trabajo en conjunto con otros ministerios y secretarías a nivel nacional, autoridades provinciales y municipales según el caso lo requiera, con organizaciones intermedias y con los vecinos.

Uno de los trabajos más importantes de Asuntos Gubernamentales durante 2016 fue su apoyo a la Gerencia de Ingeniería y Construcciones para poder mejorar las estaciones de la línea Belgrano Sur. Esta Obra implicó intervenir en 16 estaciones de la Matanza para beneficiar a 7.182,323 millones de personas. El trabajo para despejar los accesos a las estaciones, que en muchos casos se encontraban con intrusiones, se

realizó con la colaboración del municipio y para ello fue de vital importancia la participación de Asuntos Gubernamentales. Esa acción permitió colocar rampas, ascensores y baños para personas con movilidad reducida. Además, se incorporaron y mejoraron mediante la parquización zonas del cuadro de estación integrándolo a la comunidad, se elevaron los niveles de seguridad mediante mejoras en la iluminación y en los accesos, se hicieron cerramientos en zonas aledañas al paso del tren, mejores instalaciones eléctricas, se pusieron barreras automáticas y pasos a nivel. En las estaciones también se agregaron pantallas de información y el uso del sistema SUBE.

ESPACIOS DE RELACIONAMIENTO

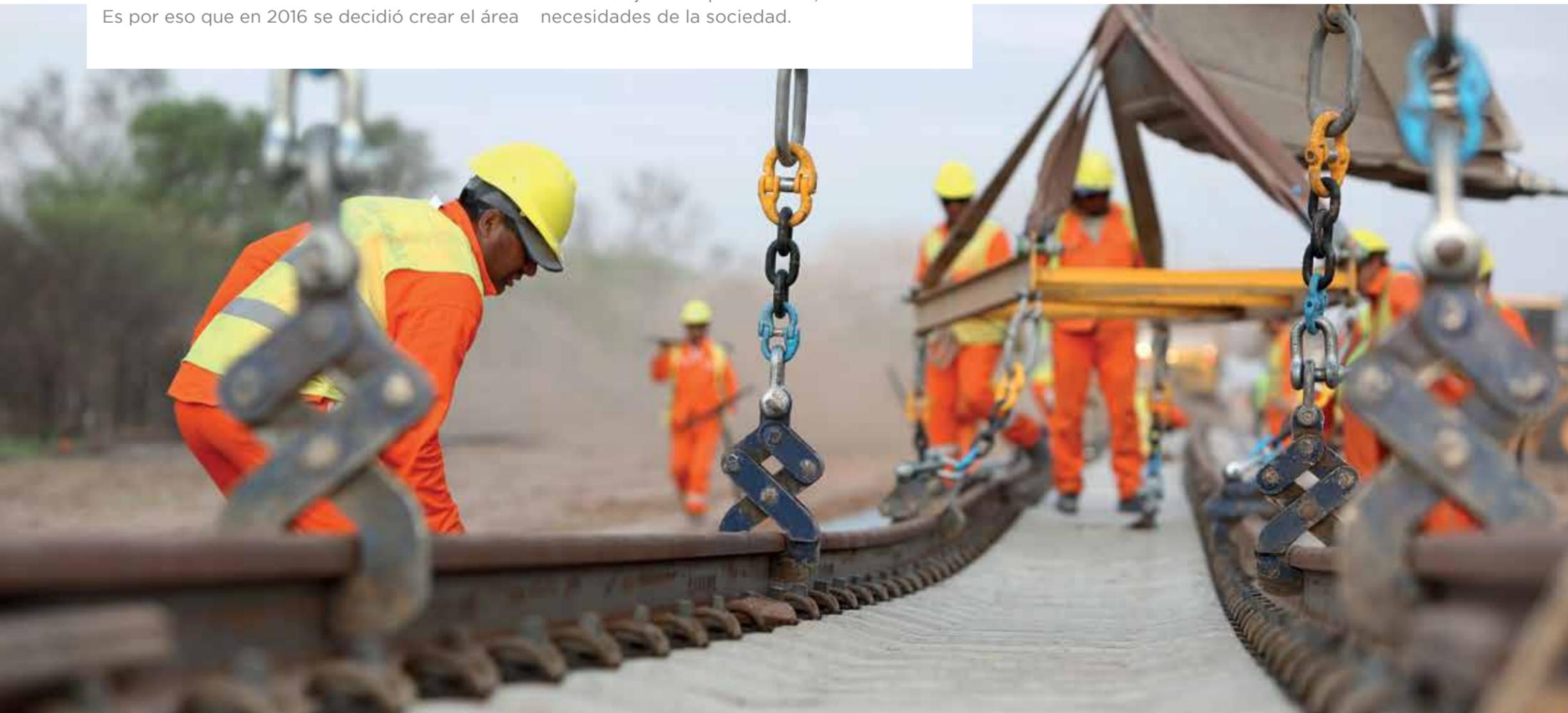
Trenes Argentinos Infraestructura le otorga mucho valor a los encuentros presenciales con aquellos referentes de cualquier espacio, tanto del ámbito político, como asociaciones o particulares, que tengan responsabilidad institucional representativa, y que se vean impactados por el desarrollo de la actividad ferroviaria o sus espacios.

Dichos encuentros se coordinan previa solicitud formal del interesado, explicando el motivo del encuentro. El área de relaciones gubernamentales, organiza con la persona de Trenes Argentinos Infraestructura correspondiente la reunión en la cual se tratará el tema.

El acercamiento de diferentes instituciones a Trenes Argentinos Infraestructura, tiene diferentes motivos y requerimientos. Puede tratarse de solicitud de donaciones de material ferroviario de rezago como durmientes, piedra balasto, rieles, otro motivo es el pedido de una obra específica que un municipio necesita que se lleve adelante.

A su vez, se generan encuentros promovidos desde la compañía para presentar el plan de obras que se van a realizar en determinados municipios, porque algunas obras conllevan cierres de calles u otros inconvenientes para los ciudadanos, y se buscan acciones conjuntas para generar el menor inconveniente posible.

Una vez determinada la causa de la solicitud, se inicia un expediente, para realizar los análisis de factibilidad y gestionar las aprobaciones pertinentes a cada pedido.



2016



**ENCUENTROS
CON GRUPOS DE INTERÉS**

Cantidad de encuentros realizados

180

Cantidad de personas participantes

250



DONACIONES

Cantidad de materiales donados

26.408 durmientes
7.604 tn de balasto

Cantidad de municipios o instituciones beneficiadas

13

Cantidad de pedidos de donaciones recibidos

16

Cantidad de proyectos presentados
para las donaciones

16

DONACIONES

Trenes Argentinos Infraestructura realiza donaciones de su material de rezago dando respuesta a pedidos recibidos por parte de los Municipios u ONGs.

Para ello, es necesario que la institución presente mediante un trámite en Mesa de entradas, un proyecto donde describa la utilización que se le dará al material y los tiempos previstos para el mismo. A su vez, se precisa la aprobación del directorio, que define que el material es rezago (ya no puede utilizarse para obras ferroviarias), y que a su vez, lo dona para dicha acción.

Una vez presentada la solicitud, se verifica la disposición del material y se solicita la aprobación de la donación al Directorio. Durante 2016 se realizaron las siguientes donaciones:

ACTIVIDADES SOLIDARIAS

Para reducir el impacto en el medio ambiente, Trenes Argentinos Infraestructura formalizó su acuerdo con la Fundación Garrahan, participando formalmente de su programa de reciclado. Durante 2016, se donaron 12 toneladas de papel, 60 kilogramos de cartón y 21 kilogramos de tapitas plásticas.



Para sus residuos electrónicos firmó un convenio con la organización Centro Basura Cero, quienes reciben el material informático en desuso, lo reacondicionan y luego es donado a una asociación de CABA.

Trenes Argentinos Infraestructura tiene obras ferroviarias en varios puntos del país, por lo que para colaborar con las comunidades en donde se encuentra presente, sumó actividades puntuales para el Día del niño, donde juntó juguetes entre los colaboradores que fueron donados al Comedor Rodolfo Coronel de la localidad de Moreno y para Navidad, en conjunto con la fundación Haciendo camino, recolectó y donó 50 cajas navideñas para familias de Monte Quemado, Chaco.

Voluntariado Interno: durante el año se totalizaron 92 horas de voluntariado en las siguientes campañas: Una Navidad para Todos, junto a la Asociación Civil Haciendo Camino a través del armado de cajas navideñas para las familias de Monte Quemado, provincia de Santiago del Estero donde Trenes Argentinos Infraestructura se encuentra llevando a cabo parte de las obras de renovación de vías de la Línea Belgrano; Donación de Juguetes para el Centro Comunitario Rodolfo Coronel, Moreno, provincia de Buenos Aires. En total se donaron 60 juguetes usados en perfecto estado o nuevos.

Taller de Encuadernación en el Museo Nacional Ferroviario, organizado junto a la Asociación Civil Somos, club social y deportivo del barrio Carlos Mugica con sede en Villa 31 bis del barrio de Retiro, generando espacios que promuevan la igualdad y solidaridad como motor transformador de la sociedad. Participaron 45 niños y más de 15 voluntarios de Somos.

COMUNICACIONES

COMUNICACIÓN INTERNA

Para consolidar la comunicación interna de la compañía, desde la Gerencia de Comunicaciones y Relaciones Institucionales, se lanzó un Newsletter digital mensual, dirigido a todos los colaboradores de la compañía. Esta comunicación es enviada el último día hábil del mes. Entre los contenidos, se encuentran una editorial del presidente de la compañía, la información y el avance de las obras más relevantes del mes, novedades de interés interna, y algunos destacados, como una sección donde se presenta de manera informal a un empleado por edición.

Otra acción desarrollada para fomentar el intercambio de los colaboradores con las autoridades de la empresa, se realizaron 8 desayunos de los mandos medios con el presidente, con el objetivo de conversar en un ambiente distendido sobre los distintos temas del desarrollo de sus funciones, sus preocupaciones y propuestas.

Además, se publicaron periódicamente vía e-mail recomendaciones sobre Salud y Seguridad sobre enfermedades respiratorias agudas, incidentes y accidentes, enfermedades transmitidas por vectores, así como campañas de Responsabilidad Social, anuncios de Tecnología y Nuevos Procesos, saludos por cumpleaños y nacimientos, cursos de capacitación y desarrollo, entre otras.

Se implementaron las carteleras fijas y digitales en la planta baja del edificio principal de la Sociedad y en los pisos de oficinas.





COMUNICACIONES EXTERNAS

Así mismo, trabajamos en el fortalecimiento de los vínculos externos, realizando diferentes acciones de acuerdo al público.

Se realizó un evento especial en instalaciones del Museo Nacional Ferroviario para empleados y sus hijos en vacaciones de invierno, al que asistieron 70 personas.

Se avanzó en la organización de los contenidos del sitio web para su lanzamiento en 2017.

Se ha comenzado con la implementación de la plataforma para dar cumplimiento a la Ley N° 27.275 de Derecho de Acceso a la Información Pública.

CONTACTO WEB

Es un formulario de carga online dentro de la página web, donde se reciben consultas de todo tipo de personas externas a la compañía. Las mismas se redirigen al área pertinente y se responde la consulta.

Entre ellas, se realizó la publicación de 90 avisos de licitaciones en medios gráficos. Para completar la difusión, para las licitaciones internacionales se remitieron 126 cartas a Embajadas y cámaras comerciales. También, se organizaron 18 encuentros con agregados comerciales y 7 encuentros con embajadores, para difundir y atraer capitales extranjeros.

A su vez, se organizaron presentaciones técnicas con los contratistas previos a la presentación de ofertas, para que puedan conocer en profundidad el alcance de las obras y el trabajo y los tiempos en los que se espera se desarrolle la obra.

A nivel internacional, se coordinaron dos viajes de promoción comercial de representantes de la compañía a Europa y su participación en INNOTRANS, una feria especializada en la industria ferroviaria para difundir el plan de recuperación de la red ferroviaria argentina.



PARTICIPACIÓN Y ADHESIÓN EN CÓDIGOS E INICIATIVAS DE CARÁCTER SOCIAL Y AMBIENTAL G4-15 Y G416

• CONVENIO DE COLABORACIÓN CON EL EJÉRCITO ARGENTINO

En el marco de la renovación de vías del Belgrano Cargas, fue preciso un relevamiento del estado actual de las vías en la zona de Salta. Para maximizar recursos, se firmó un convenio de colaboración entre el Ejército Argentino y Trenes Argentinos Infraestructura. Se realizará en forma conjunta el relevamiento del campo previo a la obra y concretar el anteproyecto que defina el plan a realizar durante la renovación. Las tareas serán ejecutadas por la Dirección de Ingenieros e Infraestructura del Ejército y los trabajos comenzaron en noviembre del 2016.

• MIEMBROS DE UNIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES (UIC)

A partir de diciembre de 2016, comenzó a formar parte de la Union Internacional de Ferrocarriles como miembro asociado. Es la primera vez, que una compañía ferroviaria del estado argentino, forma parte de una organización internacional que nuclea a los principales referentes del escenario del ferrocarril mundial.

Esto permitirá a la Argentina formar parte del debate global sobre la sustentabilidad del transporte ferroviario, y acceder a las últimas normativas técnicas e innovaciones tecnológicas para construcción, operación y mantenimiento, además de

establecer vínculos permanentes de colaboración con los 195 miembros de la organización.

• CONVENIO CON EL GRUPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Trenes Argentinos Infraestructura firmó un convenio de colaboración bilateral con el Grupo Ferrovie dello Stato Italiane, la compañía nacional de ferrocarriles de Italia.

El acuerdo contempla la cooperación técnica para el desarrollo del sistema ferroviario argentino, incluyendo apoyo en las estrategias de migraciones entre sistemas actuales y futuros (por ejemplo, señalamiento o electrificación), soporte para optimizar la circulación de los trenes en forma segura y colaboración para la certificación de componentes ferroviarios.

• CONVENIO CON SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF)

Trenes Argentinos Infraestructura selló un convenio con la empresa estatal francesa de ferrocarriles Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF). Este acuerdo, al igual que el suscripto con la empresa italiana, busca permitir a la Argentina nutrirse de los conocimientos y de las nuevas tecnologías que utilizan países avanzados en el desarrollo ferroviario.

MUSEO NACIONAL FERROVIARIO

El Museo Nacional Ferroviario es un núcleo cultural que posee un edificio histórico patrimonial con exhibiciones de objetos, maquinarias, locomotoras, coches y un Centro de Estudios Históricos Ferroviarios.

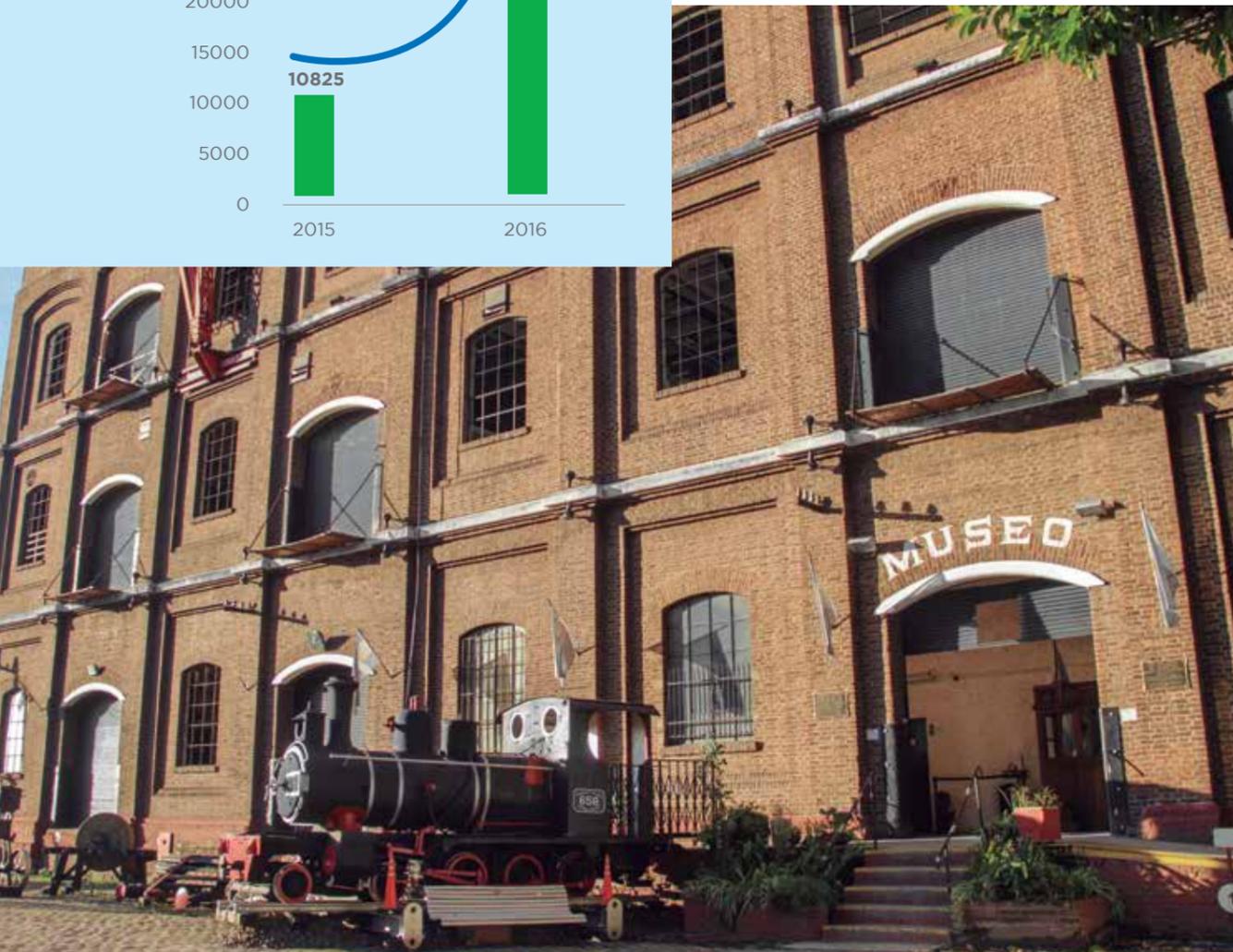
El Museo se dedica a preservar la memoria material, visual y documental del circuito de producción ferroviaria, estrechamente relacionado con los principales debates políticos, sociales, tecnológicos y económicos de la historia argentina. Pensadas como un recorrido por la

memoria ferroviaria de nuestra nación, las exhibiciones que propone el Museo Ferroviario nos invitan a sentirnos parte de la historia compartiendo la experiencia.

Durante el 2016, el museo, además, ofreció las siguientes actividades: visitas guiadas, recorridos por los coches históricos, Ciclo de música, Búsqueda del tesoro para los niños en vacaciones de invierno y un espectáculo teatral para el Día del niño, actividades con el Ferroclub Argentino, muestras de ferromodelismo y participación en La Noche de los Museos.

Todas estas propuestas han generado que, durante 2016, aumentaran las visitas respecto a años anteriores.

VISITANTES 2015 - 2016



TRENES ARGENTINOS EN TECNÓPOLIS

Entre el 18 de julio y el 10 de octubre, Trenes Argentinos estuvo presente en Tecnópolis con un espacio donde se podía recorrer la historia del ferrocarril en la Argentina hasta la actualidad.

Este recorrido cronológico abarcó cinco décadas de historia en fotos y sumó elementos del Museo Nacional Ferroviario. Además, contó con la exhibición de una locomotora y un coche presidencial antiguo.

Por otro lado, se desarrolló una plataforma de realidad virtual que mostraba en 3D la futura Red de Expresos Regionales (RER) y contenido audiovisual sobre los planes para el ferrocarril de carga, que permitió a los visitantes conocer cuál será el futuro del transporte en nuestro país.

Trenes Argentinos Infraestructura se ocupó de desarrollar los contenidos, el diseño, la atención y la gestión de este espacio durante todo el tiempo que duró el evento. Además, en conjunto con la operadora ferroviaria, se ocupó del funcionamiento del Tecnotren, que se utiliza para trasladarse de la entrada al fondo del predio.



VISITANTES

3.000.000



TABLA DE CONTENIDOS GRI

G4-32

CONTENIDOS BÁSICOS GENERALES

CONTENIDOS BÁSICOS GENERALES		PÁGINA	VERIFICACIÓN EXTERNA
ESTRATEGIA Y ANÁLISIS			
G4-1	Declaración del responsable principal de las decisiones de la organización	6-7	
PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN			
G4-3	Nombre de la organización	16	
G4-4	Marcas, productos y servicios más importantes de la organización	16-17	
G4-5	Lugar donde se encuentra la sede central de la organización	Buenos Aires, Argentina	
G4-6	Países en los que opera	Argentina	
G4-7	Naturaleza del régimen de propiedad y su forma jurídica	16	
G4-8	Mercados a los que sirve (con desglose geográfico, por sectores y tipos de clientes y destinatarios)	18-25	
G4-9	Escala de la organización - n° de empleados, n° de operaciones, ventas netas, capitalización desglosada en términos de deuda y patrimonio, cantidad de productos y servicios que ofrecen	36-37, 44-47	
G4-10	Número de empleados por contrato, región, sexo	64	
G4-11	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo	71	
G4-12	Describa la cadena de suministro de la organización	36-37	
G4-13	Cambios significativos durante el período objeto de análisis en el tamaño, estructura, propiedad accionaria o cadena de suministro de la organización	28-29	
G4-14	Principio de precaución	42	
G4-15	Principios o iniciativas externas de carácter económico, social o ambiental que la organización suscribe o ha adoptado	77	
G4-16	Lista de asociaciones y organizaciones a las que la organización pertenece	77	
ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURA			
G4-17	Lista de entidades que figuran en los Estados Financieros	14-15	
G4-18	Proceso para determinar el contenido de la memoria	14-15	
G4-19	Lista de los aspectos materiales	14-15	
G4-20	CoBERTURA dentro de la organización de cada aspecto material	La cobertura de los temas se detalla a lo largo del reporte	
G4-21	CoBERTURA fuera de la organización de cada aspecto material	La cobertura de los temas se detalla a lo largo del reporte	
G4-22	Causas y consecuencias de la reformulaciones de la información facilitada en las memorias anteriores	No aplica por tratarse del primer reporte	

CONTENIDOS BÁSICOS GENERALES

CONTENIDOS BÁSICOS GENERALES		PÁGINA	VERIFICACIÓN EXTERNA
G4-23	Cambios en el alcance y cobertura	No aplica por tratarse del primer reporte	
PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS			
G4-24	Listado de grupos de interés	12-13	
G4-25	Indique en que se basa la elección de los grupos de interés con los que se trabaja	12-13	
G4-26	Descripción del enfoque de la organización sobre la participación de los grupos de interés y la frecuencia	12-13	
G4-27	Cuestiones o problemas que han surgido a raíz de la participación de los grupos de interés	14-15	
PERFIL DE LA MEMORIA			
G4-28	Período objeto de la memoria	10-11	
G4-29	Fecha de la última memoria	No aplica por tratarse del 1º reporte	
G4-30	Ciclo de presentación de las memorias	Anual	
G4-31	Contacto	84	
G4-32	Índice GRI	80-84	
G4-33	Verificación	El reporte no cuenta con verificación externa	
GOBIERNO			
G4-34	Describa la estructura de gobierno	39-41	
ÉTICA E INTEGRIDAD			
G4-56	Describa los valores, principios, estándares y normas de la organización, tales como códigos de conducta o códigos éticos	38-42	

CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS

ASPECTOS MATERIALES	INFORMACIÓN SOBRE EL ENFOQUE DE GESTIÓN E INDICADORES	OMISIONES	PÁGINA	VERIFICACIÓN EXTERNA
DESEMPEÑO ECONÓMICO				
Desempeño económico	G4-DMA EC1- Valor económico directo generado y distribuido		36-37, 43-45 44	
Presencia en el mercado	G4-DMA EC5- Relación entre el salario inicial desglosado por sexo y el salario mínimo local		68-69 El salario mínimo pagado por la empresa para un empleado de jornada completa en el mes de diciembre superó en 112% el SMVM vigente a diciembre 2016	
Consecuencias económicas indirectas	EC6- Porcentaje de altos directivos procedentes de la comunidad local		64-66	
Prácticas de adquisición	G4-DMA EC7- Desarrollo e impacto de la inversión en infraestructuras y los tipos de servicios G4-DMA EC9- Porcentaje del gasto en los lugares con operaciones significativas que corresponde a proveedores locales	Informac. no disp.	72-73 72-73 48-55	
MEDIO AMBIENTE				
Materiales	G4-DMA EN1- Materiales por peso o volumen		57,60 52,59	
Energía	G4-DMA EN3- Consumo energético interno		58 59	
Emisiones	G4-DMA EN16- Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2)		58 59	
Efluentes y residuos	G4-DMA EN23- Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento		58,61 58-60	
Productos y servicios	G4-DMA EN27- Grado de mitigación del impacto ambiental de los productos y servicios		56-57 56-57	
Cumplimiento regulatorio	G4-DMA EN29- Valor monetario de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la legislación y la normativa ambiental		57 Durante el 2016 no se han registrado sanciones y/o multas por el incumplimiento de la legislación y la normativa ambiental	
Evaluación ambiental de los proveedores	G4-DMA EN32- Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios ambientales		50,56 50,56	
PRÁCTICAS LABORALES Y TRABAJO DIGNO				
Empleo	G4-DMA LA1- Número y tasa de contrataciones y rotación media de empleados, desglosados por grupo etario, sexo y región		66,68 66	

CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS

ASPECTOS MATERIALES	INFORMACIÓN SOBRE EL ENFOQUE DE GESTIÓN E INDICADORES	OMISIONES	PÁGINA	VERIFICACIÓN EXTERNA
	LA2- Prestaciones sociales para los empleados a jornada completa que no se ofrecen a los empleados temporales o a media jornada, desglosadas por ubicaciones significativas de actividad		70	
	LA3- Índices de reincorporación al trabajo y de retención tras la baja por maternidad o paternidad, desglosados por sexo		70	
Salud y seguridad en el trabajo	G4-DMA LA6- Tipo y tasa de lesiones, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región y por sexo		56 60,66	
Capacitación y educación	G4-DMA LA9- Promedio de horas de capacitación anuales por empleado, desglosado por sexo y por categoría laboral LA10- Programas de gestión de habilidades y de formación continua que fomentan la empleabilidad de los trabajadores y les ayudan a gestionar el final de sus carreras profesionales		68,69 68 68,69	
Diversidad e igualdad de oportunidades	G4-DMA LA12- Composición de los órganos de gobierno y desglose de la plantilla por categoría profesional y sexo, edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad		64 - 65 64 - 65	
Igualdad de retribución entre mujeres y hombres	G4-DMA LA13- Relación entre el salario base de los hombres con respecto al de las mujeres, desglosada por categoría profesional y por ubicaciones significativas de actividad		67 No existe diferencia entre el salario de los hombres con respecto al de las mujeres	
Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores	G4-DMA LA14- Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relativos a las prácticas laborales		50 50	
DERECHOS HUMANOS				
Evaluación de los proveedores en materia de DDHH	G4-DMA HR10- Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relativos a los derechos humanos		50 50	
SOCIEDAD				
Comunidades locales	G4-DMA SO1- Porcentaje de centros donde se han implantado programas de desarrollo, evaluaciones de impactos y participación de a comunidad local		72-73 72-75	
Lucha contra la corrupción	G4-DMA SO3- Número y porcentaje de centros en los que se han evaluado los riesgos relacionados con la corrupción y riesgos detectados		43 43	
Evaluación del impacto social de los proveedores	G4-DMA SO9- Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relacionados con la repercusión social		50 50	

DMA (por sus siglas en inglés Disclosures on Management Approach) es la información sobre el enfoque de gestión de cada tema material.

En Trenes Argentinos Infraestructura escuchamos todas las opiniones.

Las sugerencias y diferentes opiniones nos hacen seguir evolucionando.

Si tenés comentarios acerca de los contenidos de este Reporte, pedidos de información adicional o preguntas acerca del mismo, no dudes en contactarnos.

El intercambio con nuestros grupos de interés es esencial para identificar oportunidades de mejora y para agregar valor a nuestro trabajo y a nuestro próximo Reporte de Sostenibilidad.

CONTACTANOS

POR CORREO

-----●
Av. Ramos Mejía 1302 - CABA, Argentina

POR MAIL

-----●
comunicacionesexternas@adifse.com.ar

WEB

-----●
www.argentina.gob.ar/adifse

COORDINACIÓN GENERAL Y DISEÑO GERENCIA DE RELACIONES INSTITUCIONALES Y COMUNICACIÓN DE TRENES ARGENTINOS INFRAESTRUCTURA
Asesoramiento externo de PwC.

Buenos Aires, Noviembre de 2017.



www.argentina.gob.ar/adifse

TRENES ARGENTINOS
INFRAESTRUCTURA



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación