

BUENOS AIRES,

SEÑOR MINISTRO:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a efectos de remitirle un detalle de las auditorías practicadas en el ámbito de esta Auditoría General de la Nación con relación al control de las empresas adjudicatarias de los servicios públicos, como resultado de los procesos de privatización. Ello, con el propósito de poner en su conocimiento, a partir de los sucesivos trabajos de auditoría, el nivel de cumplimiento de las obligaciones asumidas por las concesionarias, como así también de las funciones de control a cargo de los entes reguladores, según lo expresado en su requerimiento.

Son muchos los sectores auditados durante estos últimos diez años y la información procesada alcanza un gran volumen (270 informes de auditoría), por lo cual hemos decidido remitir de manera progresiva el material correspondiente a las distintas áreas incluidas en la solicitud. Comenzamos enviando, en esta oportunidad, lo relativo al transporte público terrestre automotor y ferroviario (tanto el de carga como el de pasajeros).

Esta entrega se compone, en primer lugar, de un índice que enumera el conjunto de los cuarenta informes seleccionados para la muestra, seguido por una introducción donde se recuerdan brevemente las funciones que cumple la Auditoría General de la Nación en materia de control, su base legal y constitucional y el control que ejerce en las actividades propias de los entes reguladores, encargados de verificar y exigir el cumplimiento de las obligaciones asumidas por los entes adjudicatarios en los respectivos contratos de concesión.

A continuación, describimos el alcance de los informes y los sectores en que se ha dividido la documentación a entregar, para facilitar una comprensión acabada del material producido. Lo que se intenta de este modo es que los informes de auditoría constituyan un insumo de real utilidad para la labor de evaluación que está llevando a cabo el Poder Ejecutivo Nacional, en la perspectiva de aportar parámetros válidos para medir los niveles de cumplimiento de las empresas adjudicatarias de las empresas públicas de transporte.

La metodología de trabajo adoptada consistió en la transcripción de la parte sustantiva de los distintos informes seleccionados, reseñando las conclusiones, comentarios y observaciones, al igual que el objeto de auditoría de los principales exámenes aprobados por el Colegio de Auditores desde 1993 a la fecha, sobre cada sector en análisis.

Finalmente, para ofrecer una idea precisa del material que sirve de base a la muestra extraída, como Anexo I, se reseña, ordenado por sector, por año y por número de resolución, un detalle de los 270 informes y estudios especiales, elaborados en el ámbito de la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Privatizaciones, y aprobados por la AGN desde 1993 hasta el primer semestre de 2003. Tanto este material, como el que incluye la muestra, queda a su más entera disposición.

Principales hallazgos

A modo de adelanto se resumen a continuación algunas de las principales comprobaciones o hallazgos de auditoría realizados:

a) SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS

Plan de Inversiones y Mantenimiento. Los concesionarios han incumplido con los cronogramas de inversiones comprometidos en el contrato de concesión, ya sea, no ejecutando las obras, ya sea postergando su ejecución. Ello incrementó la necesidad de mayores tareas de mantenimiento, algo que en la práctica tampoco sucedió.

Las Resoluciones 23/02 y 64/03, entre otras, muestran con claridad que dichos incumplimientos abarcan las vías, estaciones, inmuebles y material rodante, utilizándose respecto de este último, metodologías contrarias a lo que establecen las normas técnicas.

Contratación de seguros. Pese a ser otra de las obligaciones básicas vinculadas a toda concesión, las pólizas correspondientes a los diversos seguros que debían contratarse, en muchos casos, ya se encontraban vencidas. (ej. Res 23/02)

Sanciones por incumplimientos contractuales – Penalidades. Resulta significativo el escaso uso que se ha hecho de esta facultad. En los casos en que se ha ejercido, los procesos de tramitación presentan excesivas demoras, evidenciándose una actitud dilatoria permanente (vía recursos administrativos) de parte de los concesionarios, como también una ineficiente actuación del órgano de control. (ej, Res. 64/03, 15/98).

Calidad del Servicio y Seguridad Operativa. Como lógica consecuencia de la falta de inversiones y mantenimiento señalados, se ha visto afectado la calidad de los servicios y se ha deteriorado la seguridad del sistema, generando un perjuicio tanto a los usuarios como al propio Estado Nacional, sobre todo en la hipótesis de que éste deba reasumir la prestación de los servicios concesionados. (ej. Res. 23/02, 64/03, 149/98).

Seguridad pública. Es uno de los objetivos del concedente y al que el concesionario debe contribuir; sin embargo, la escasa presencia de personal de organismos de seguridad ha afectado notoriamente su nivel (ej., Res. 23/02, 147/98).

Actas sobre inventarios iniciales - inventario permanente. También en este caso se registran reiterados incumplimientos a lo estipulado contractualmente. Más aún, en la mayoría de los casos, no existen inventarios definitivos (ej. res. 23/02, 64/99).

Subsidio. Con frecuencia el concedente, no ha cancelado sus obligaciones integralmente o bien no lo ha hecho dentro del plazo contractual. (ej. res. 23/02).

Otros aspectos que merecen una mención particular son los exámenes especiales practicados en los Contratos de Concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros respecto de Trenes de Buenos Aires S.A., Transportes Metropolitanos General Roca S.A. y Metrovías S.A, sobre el grado de cumplimiento de los mismos y de los contenidos propuestos en las respectivas renegociaciones. En ellos se verifica :

- * Aumento del nivel de endeudamiento y simultáneamente, pérdida de solvencia.
- * Pagos de honorarios por asesoramiento técnico a los accionistas, superiores a la magnitud de la utilidad neta de impuestos que acusan los balances, lo que importa un ingreso libre de riesgos para los mismos.
- * Sistemas de Selección de contratistas y proveedores que no cumplen con principios básicos que aseguren transparencia
- * Las inversiones son ejecutadas por el concesionario y solventadas con fondos provenientes del tesoro nacional o de la tarifa que paga el usuario
- * La definición de una metodología de ajuste de precios de los programas de inversiones, contrarias a lo normado por la Ley de Convertibilidad 23.928 (ej. Res 64/03, 84/02, 92/02).

b) SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA

Plan de Inversiones y Mantenimiento. Aquí también se observa un incumplimiento generalizado de las inversiones comprometidas contractualmente y una falta de ejecución de aquellas obligaciones referidas al mantenimiento. Múltiples resoluciones de la AGN acreditan que los concesionarios han incumplido con sus obligaciones en los rubros de Vías y Obras, Comunicaciones y Señalamiento, Infraestructura y Material Rodante.

La consecuencia natural que deriva de este proceder, es la pérdida del valor económico de los bienes del Estado, el creciente deterioro del sistema concesionado y un nivel de calidad que pone en riesgo la propia seguridad del servicio. (ej. Res.104/02, 13/99, 10/99, 64/98, 205/96).

Pago de Canon. Los informes prueban que existe un alto grado de incumplimiento en el pago del canon. En este sentido los Pliegos de Bases y Condiciones establecían como causal de rescisión del Contrato la falta de pago de seis mensualidades acumuladas. No obstante, ya en el pasado, existen múltiples casos en los que, al momento de realizarse las auditorías, los atrasos en el cumplimiento de esta obligación, superaban holgadamente el plazo mencionado. (ej. Res.10/99, 205/96).

Contratación de seguros. Las pólizas correspondientes a los diversos seguros que debían contratarse, se encontraban vencidas, o no cumplían con el monto establecido contractualmente. (ej. Res. 104/02).

c) DESEMPEÑO DE LOS ÓRGANOS DE CONTROL DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR Y TRANSPORTE POR FERROCARRIL.

A través de las diversas estructuras en que se fueron conformando y que confluyen en la actual Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), se evalúa la gestión con respecto al control del cumplimiento de los contratos referidos a los siguientes aspectos: pago de canon, calidad del servicio, seguridad, régimen de sanciones, penalidades y sistema de reclamos y atención de usuarios.

En este sentido, se verificó: un ejercicio ineficaz e ineficiente de sus facultades de control, atento a la falta de acciones en tiempo y forma que permitieran revertir la recurrente actitud de incumplimiento, en que incurrieron los distintos concesionarios de transporte ferroviario, tanto de cargas como de pasajeros.

Un ejemplo puntual refiere a los controles implementados en la concesión de la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro, los que resultaron insuficientes, asistemáticos e inoportunos, señalándose a modo de ejemplo el hecho de no haber intimado en tiempo el pago del canon, ni aplicado sanciones ante el incumplimiento (ej. Res. 152/97).

Además, de los exámenes practicados en las distintas áreas del ente, surgen falencias tales como :

Controles de seguridad. Ante el vencimiento de los contratos con las clínicas prestadoras de servicios de evaluación psicofísica, no llevó a cabo procedimientos de selección adecuados para la adjudicación de esas prestaciones, vulnerando la transparencia y equidad como principios rectores de las contrataciones públicas (ej. Res 63/03).

Reclamo de usuarios. Los tiempos de tramitación exceden plazos razonables. El sistema informático implementado para tal finalidad no responde a las necesidades del organismo. Se observa que la CNRT no garantiza la satisfacción de los usuarios en lo que respecta a la debida atención y resolución de sus reclamos.(ej. Res. 259/01).

Finalmente, si hiciéramos una apreciación de orden general con respecto a las verificaciones practicadas, con relación al sistema ferroviario y a la actuación que le cupo a los distintos órganos de control, podríamos concluir que existen similitudes en cuanto al alto nivel de incumplimientos (respecto al tipo y/o a la gravedad) en que han incurrido los distintos actores involucrados en el proceso de privatización. Ello a su vez pondría de relieve que las debilidades detectadas no son ajenas a los criterios adoptados para llevar a cabo dicho proceso.

Próximas entregas

Como hemos acordado, en los próximos días, le serán enviados los trabajos referidos al sistema nacional de aeropuertos, al sistema postal argentino, a las concesiones viales y de aguas. Luego se completará su solicitud con respecto a las áreas de energía eléctrica, gas y telecomunicaciones.

Saludo al señor Ministro muy atentamente.

AL SEÑOR MINISTRO
DE ECONOMIA Y PRODUCCION DE LA NACION
LICENCIADO D.ROBERTO LAVAGNA
S/D.

AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN

**TRANSPORTE TERRESTRE:
MUESTRA DE LAS PRINCIPALES AUDITORÍAS SOBRE
ORGANOS DE CONTROL Y EMPRESAS ADJUDICATARIAS
DE PROCESOS DE PRIVATIZACIÓN.
Síntesis y Conclusiones
1993-2003**

Buenos Aires, Septiembre de 2003

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
ENTE AUDITADO Y/O EMPRESA	7
CNRT - TRANSPORTES METROPOLITANOS GENERAL ROCA S.A.	7
Objeto	7
Examen especial de los resultados obtenidos de la aplicación del Contrato de Concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros celebrado con Transportes Metropolitanos General Roca S.A., del grado de cumplimiento y de los contenidos propuestos en la renegociación para su modificación.	7
Período	7
Las tareas de auditoría se desarrollaron en el lapso comprendido entre el 9 de junio y el 9 de diciembre de 2002.	7
CNRT	10
Objeto	10
Verificar los controles ejercidos por el Ente sobre las medidas de seguridad en el servicio público de transporte automotor de pasajeros. Seguimiento de recomendaciones.	10
Período	10
El período auditado se extiende entre el mes de Enero de 1998 y Diciembre de 2001	10
CNRT - TRANSPORTES METROPOLITANOS GENERAL ROCA S.A.	11
Objeto	11
Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario Transportes Metropolitanos Roca S.A.	11
Período	11
El período auditado se extiende desde el inicio de la concesión y el 31-07-99.	11
CNRT - METROVIAS S.A.	19
Objeto	19
Examen especial de los resultados obtenidos de la aplicación del Contrato de Concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros celebrado con METROVIAS S.A. (de Superficie y Subterráneos), del grado de cumplimiento y de los contenidos propuestos en la renegociación para su modificación.	19
Período	19
Las tareas de auditoría se desarrollaron en el lapso comprendido entre el 18 de Octubre de 2000 y el 14 de Julio de 2001.	19
TRENES DE BUENOS AIRES S.A.	23
Objeto	23
Examen especial de los resultados de la aplicación del Contrato de Concesión celebrado con TBA S.A. (ex líneas Mitre y Sarmiento), del grado de cumplimiento del mismo y de los contenidos propuestos en la renegociación para su modificación.	23
Período	23
Las tareas de auditoría se desarrollaron en el lapso comprendido entre el 18 de Octubre de 1999 y el 14 de Julio de 2000, y entre el 23 de setiembre de 2001 y el 31 de octubre de 2001.	23
CNRT - BELGRANO CARGAS S.A.	27

Objeto	27
Verificar el cumplimiento de las obligaciones emergentes del Contrato de Concesión que oportunamente celebrara el Estado Concedente y la empresa Belgrano Cargas S.A.	27
Período	27
El examen comprende el período entre la Toma de Posesión (15/11/99) y el 30/05/02.	27
CNRT	32
Objeto	32
Verificar los controles ejercidos por la CNRT sobre las diversas modalidades del servicio de oferta libre.	32
Período	32
El período auditado se abarca desde el 01-06000 y el 31-05-01 .	32
CNRT	34
Objeto	34
Verificar la implementación y funcionamiento del régimen tarifario de ferrocarriles aprobado a través de la resolución M E y O S P N° 17/98, dictada el 8/1/98.	34
Período	34
Las tareas propias del objeto de examen han sido desarrolladas entre el 18/02/98 al 30/06/98.	34
La muestra seleccionada abarcó el período enero de 1998 a junio de 1998	34
CNRT	35
Objeto	35
Verificar las tarifas de ferrocarriles Metropolitanos correspondientes al año 1998 (análisis de la resolución 682/99-MEyOSP que aprueba los índices de calidad a partir de marzo de 1998 (TMR S.A.) y la Resolución 675/99-MEyOSP que aprueba los índices de calidad a partir de septiembre de 1998 (TM Gral. San Martín) y su impacto en la Resolución n° 17/98.	35
Período	35
Las tareas propias del objeto de examen han sido desarrolladas entre el 01/03/99 al 30/06/99	35
CNRT	37
Objeto	37
Verificación del control ejercido por la CNRT sobre las medidas de seguridad en el servicio público de transporte automotor de pasajeros de corta y larga distancia.	37
Período	37
El período auditado comprende el segundo trimestre de 1998.	37
CNRT	39
Objeto	39
Examen del accionar de la CNRT en la atención y resolución de los reclamos de los usuarios del autotransporte de pasajeros, prestado bajo las modalidades de servicio público urbano e interurbano. Verificación de los controles ejercidos por la Comisión sobre las medidas de seguridad en el servicio público de transporte automotor de pasajeros de corta y larga distancia.	39
Período	39
Atención y resolución de reclamos: desde el 1° de Noviembre de 1998 31 de Marzo de 1999.	39
Controles de medidas de seguridad: desde el 1 de enero de 1999 al 15 de abril de 1999.	39
CNRT	41

Objeto	41
Examen del accionar de la CNRT en la atención, tramitación y resolución de los reclamos efectuados por los usuarios del servicio de transporte por ferrocarril.	41
Período	41
Año 1997 y primer semestre del año 1998.	41
CNRT - METROVIAS S.A.	42
Objeto	42
Fiscalizar el cumplimiento de obligaciones a cargo del Concesionario Metrovías S.A., para la explotación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros en relación a la red de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires y Premetro.	42
Período	42
El período auditado abarcó desde el 1/1/94 y el 30/6/98	42
CNRT - METROVIAS S.A.	47
Objeto	47
Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario Metrovías S.A., para la explotación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros en relación a la línea Urquiza - Metropolitano.	47
Período	47
El período auditado se extiende desde el inicio de la concesión hasta 1998, excepto para los aspectos económico – financieros que incluyeron hasta el balance cerrado el 30-06-97.	47
CNRT - FERROVIAS S.A.C.	51
Objeto	51
Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales en relacion a los aspectos legales, contables y económico – financieros por parte del concesionario”.	51
Período	51
El período de análisis comprende desde la toma de posesión (1/4/94) hasta la fecha de terminación del trabajo de campo (30/07/97).	51
CNRT - BUENOS AIRES AL PACIFICO S.A.	52
Objeto	52
Verificacion del cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del concesionario	52
Período	52
El período objeto de auditoría se extendió entre el 26/8/93 y 30/7/97.	52
CNRT - FERROCARRIL MESOPOTAMICO – GRAL URQUIZA S.A.	53
Objeto	53
Cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de la empresa.	53
Período	53
El período abarca el período 23/10/93 al 10/6/98	53
CNRT - FERROVIAS S.A.C.	54
Objeto	54
Cumplimiento de las obligaciones contractuales complementarias y de mantenimiento por parte del concesionario	54
Período	54
Las tareas de auditoría se desarrollaron en el lapso comprendido entre el 10-02-97 y el 30-07-97. El período objeto de análisis abarca desde el inicio de la concesión y la fecha de cierre de las tareas de campo	54

CNRT - TRANSPORTES METROPOLITANOS GRAL. SAN MARTÍN S.A.	56
Objeto	56
Sobre aspectos relacionados a mantenimiento, inversiones complementarias y accidentes referidos a TMS S.A.	56
Período	56
Las tareas de auditoría se desarrollaron en el lapso comprendido entre el 31-05-96 y el 30-09-96. El período de análisis abarca desde el inicio de la concesión y la fecha de cierre de las tareas de campo	56
CNRT - FERROVIAS S.A.C	57
Objeto	57
Cumplimiento de obligaciones contractuales en relación al rubro inversiones de Ferrovias S.A.C.	57
Período	57
El trabajo de campo se realizó desde el 10 de febrero de 1997 hasta el 30 de julio de 1997.	57
CNRT	59
Objeto	59
Accionar del Ente en la atención y resolución de los Reclamos de Usuarios – Transporte Corta y Larga Distancia.	59
Período	59
El período auditado se extiende entre el 1/11/96 y el 31/12/97	59
CNRT - FERROSUR ROCA S.A	60
Objeto	60
Cumplimiento de las Obligaciones Contractuales en relación a las inversiones Comprometidas	60
Período	60
El período de análisis abarcó los dos primeros años de la concesión para las inversiones y los tres primeros para el rubro mantenimiento	60
CNRT	60
Objeto	60
Cumplimiento de las medidas de seguridad del servicio público de transporte automotor de pasajeros de media y larga distancia	60
Período	60
El período auditado se extiende desde el 1-07-96 al 31-12-96	60
CNRT - FERROSUR ROCA S.A.	61
Objeto	61
Cumplimiento de las obligaciones emergentes del contrato de concesión	61
Período	61
El período auditado abarca desde el inicio de la concesión y el 30 de abril de 1996	61
TRANSPORTES METROPOLITANOS GRAL. SAN MARTIN SA	62
Objeto	62
Aspectos técnicos (inversiones)	62
Período	62
El período auditado abarca segundo año de la concesión	62
TRANSPORTES METROPOLITANOS GRAL. SAN MARTÍN S.A.	63
Objeto	63
Aspectos Legales, Contables y Económico Financieros	63

Período	63
El período auditado abarca desde el inicio de la concesión y la fecha de cierre del presente informe (2/12/96)	63
CNRT – TEBA S.A.	67
Objeto	67
Auditoria en la CNRT sobre controles ejercidos en la estación terminal de ómnibus de retiro, respecto de las obligaciones asumidas por la empresa TEBA S.A. en el marco de la concesión	67
Período	67
El período auditado se extiende desde el 01/06-96 hasta el 31-05-97	67
CNRT	68
Objeto	68
Controles realizados por la unidad de coordinacion del programa de reestructuracion ferroviaria (actual CNRT), en relacion a la calidad del servicio en el transporte de pasajeros.	68
Período	68
El período auditado abarca desde el 1-12-95 y el 31-03-96	68
CNTF	69
Objeto	69
Controles ejercidos por la CNTF respecto de la calidad de los servicios de transporte ferroviario prestado por los concesionarios.	69
Período	69
El período auditado abarca el año 1995 y el primer semestre del año 1996	69
CNTA	69
Objeto	69
Controles realizados por la CNRT respecto al transporte urbano de pasajeros.	69
Sanciones aplicadas	69
Período	69
El período auditado se extiende desde el mes de mayo de 1995 hasta el mes de Agosto de 1995	69
CNTF	70
Objeto	70
Auditoria referente a controles realizados por la CNTF con relación al cumplimiento del pago del canon correspondiente a las concesiones ferroviarias de cargas otorgadas para el año 1995	70
Período	70
El período auditado se extiende entre el 1º de Enero de 1995 y el 30 de Abril de 1996	70
COMISIÓN DE CONTROL Y DEL CONCESIONARIO TEBA S.A	71
Objeto	71
Verificar que el Organo de control y la concesionaria (TEBA S.A) cumplan con las obligaciones que en materia de reclamos de los usuarios dispone el marco legal vigente; en lo que respecta la desarrollo de actividades en la Estación Terminal de ómnibus de Retiro	71
Período	71
El período analizado se extiende desde Octubre de 1994 a Marzo de 1996.	71
COMISIÓN DE CONTROL - TEBA S.A.	72
Objeto	72

Concesión de la Administración, Explotación y Servicios Complementarios de la Estación Terminal de Omnibus Retiro de la Ciudad de Buenos Aires – TEBA S.A.	72
Período	72
CNTF	73
Objeto	73
Análisis del régimen tarifario aplicable a los servicios de transporte ferroviario interurbano de pasajeros, en la CNTF	73
Período	73
El período comprende el análisis del régimen tarifario de los servicios concesionados mediante los convenios celebrados en el marco de los regímenes de los decretos 770/93; 1168/92 y 532/91 hasta el 31 de octubre de 1995	73
UNIDAD DE COORDINACIÓN DEL PROGRAMA DE REESTRUCTURACIÓN FERROVIARIA (UCPF)	74
Objeto	74
Análisis del régimen tarifario aplicable a los servicios de transporte ferroviario de pasajeros en el área metropolitana.	74
Período	74
El período auditado abarca desde el inicio de la prestación de los servicios concesionados a los distintos grupos entre enero de 1994-junio 1995 hasta el 31 de octubre de 1995	74
CNTF - FERROEXPRESO PAMPEANO S.A.	74
Objeto	74
Verificación y análisis de los recursos administrativos y judiciales presentados por el concesionario ante las cuestiones suscitadas en el desarrollo de la concesión y la modificación de los estatutos sociales de Ferroexpreso Pampeano y Compañía Inversora Ferroviaria S.A.	74
Período	74
Abarca las presentaciones efectuadas en el período comprendido entre enero de 1994 a la fecha.	74
CONTA	78
Objeto	78
Examen del sector atención de usuarios en el transporte público de pasajeros (automotores y ferrocarriles) Área metropolitana. CONTA	78
Período	78
El período auditado abarca los meses de octubre, noviembre y diciembre de 1994	78
CNTF	78
Objeto	78
Controles efectuados por la CNTF referentes a la seguridad, los accidentes y las comunicaciones en el transporte de carga por vía férrea.	78
Período	78
El período auditado se extiende desde el 1-09-94 hasta el 28-09-95	78
SECRETARÍA DE TRANSPORTE	79
Objeto	79
Examen del área de atención al usuario en el transporte público de pasajeros (ferrocarriles y subterráneos) área metropolitana..	79
Período	79
El período auditado corresponde al último trimestre de 1994	79

FERROEXPRESO PAMPEANO S.A.C	79
Objeto	79
Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del concesionario del Corredor Ferroviario Rosario- Bahía Blanca en lo referente al rubro inversiones y canon desde la iniciación de la concesión hasta el presente. Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones por parte del órgano de control.	79
Período	79
El período analizado comprende los dos primeros años de la concesión para las inversiones y desde el inicio de la concesión hasta el mes de noviembre de 1993	79
ANEXO I	81

Introducción

La reforma constitucional de 1994 incorporó pautas precisas de protección al usuario y consumidor, así como la obligación del Estado de garantizar el cumplimiento y el contenido de la legislación que deba dictarse en consecuencia (artículo 42 de la Constitución Nacional).

Esas pautas responden a un principio básico, rector en la relación del usuario con los prestadores privados de los servicios públicos, que no puede ser soslayado por éstos ni por las autoridades responsables de respetar y hacer respetar aquella exigencia constitucional.

En el marco de esa protección, normas de distinto rango legal (como la Carta Compromiso con el Ciudadano, reglamentos de usuarios) y diversos entes públicos estatales (Defensor del Pueblo de la Nación, Sindicatura General de la Nación, entre otros) coadyuvan y se convierten en instrumentos idóneos para defender los derechos de los usuarios. La acción de estas entidades se complementa con la creciente actividad que desarrollan las Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) y demás asociaciones de la sociedad civil.

En esta perspectiva se ubica la Ley N° 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional –sancionada en 1992–, que previó la protección del usuario otorgando competencia a la Auditoría General de la Nación (AGN) en materia de servicios públicos, además de conferirle el control externo de todo el Sector Público Nacional.

El artículo 117 de la Ley N° 24.156 estableció dentro de su competencia:

“...el control externo posterior de la gestión presupuestaria, económica, financiera, patrimonial, legal, así como el dictamen sobre los estados contables financieros de la administración central, organismos descentralizados, empresas y sociedades del Estado, entes reguladores de servicios públicos..., y los entes privados adjudicatarios de los procesos de privatización, en cuanto a las obligaciones emergentes de los respectivos contratos...” (el destacado es nuestro).

La reforma constitucional de agosto de 1994 reforzó esta evolución, al incluir a la AGN como instituto de la Constitución en el nuevo artículo 85.

De esta forma, el control que ejerce la AGN trasciende a las personas jurídicas públicas o privadas sometidas a su competencia, para incluir también a los

usuarios de los servicios públicos, evaluando, observando y recomendando la corrección de aquellos aspectos de la prestación que afectan sus derechos.

La labor desarrollada por la Auditoría, en consecuencia, ofrece a los responsables de las políticas públicas los elementos necesarios para la toma de sus decisiones, y transforma al control en un efectivo mecanismo retroalimentador .

Para dar cumplimiento a las exigencias de transparencia de los actos públicos y garantizar el acceso a la información –dos componentes inescindibles del proceso de control–, esta Auditoría viene realizando en los últimos años un gran esfuerzo por dar a conocer los informes y estudios especiales en su página Web (www.agn.gov.ar). En ella se encuentra disponible todo el material desde el 2000 a la fecha, mientras que el resto de la documentación se puede consultar en la biblioteca a la AGN.

Al cumplir con sus cometidos públicos, este órgano de control externo se inserta también en las previsiones del artículo 42 de la Constitución Nacional y en los objetivos de la Carta Compromiso con el Ciudadano, en la medida en que permite identificar las deficiencias que se presentan en la gestión de los servicios públicos y que afectan a los usuarios.

Para su tarea de controlar la actividad de los entes reguladores y el cumplimiento de las obligaciones a cargo de las empresas privatizadas, la AGN cuenta con una Gerencia de Control de Entes Reguladores y Privatizaciones, que realiza auditorías de legalidad, de gestión y contables, con carácter “ex post”, de la actividad de los entes.

Los proyectos de auditoría de la Gerencia de Control se definen en el Programa de Acción Anual, donde figuran los objetos de auditoría y las jurisdicciones y entidades a auditar. Su grado de avance se refleja en los informes que en forma trimestral son elevados a la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.

Tipos de auditoría

La Gerencia de Entes lleva a cabo auditorías de legalidad, de gestión y financieras o contables.

Al emitir opinión acerca de la regularidad jurídica de los actos realizados, se analizan e interpretan los marcos normativos que regulan tanto la prestación como el control de los servicios públicos gestionados por las empresas concesionarias, para

comprobar la relación de adecuación entre el hecho auditable y la norma, y para determinar la eficacia misma de aquella.

Las *auditorías de legalidad* implican, entre otras, las siguientes materias:

- * Control de legalidad del ejercicio de la potestad administrativa, jurisdiccional, reglamentaria y sancionatoria delegada en los entes reguladores.
- * Análisis, descripción, aplicación y evolución del régimen tarifario fijado a partir del proceso de privatización del servicio, en función de las características propias de cada ente regulador. También se analiza el funcionamiento de los mercados y mecanismos de ajustes del cuadro tarifario, atendiendo a las particularidades regionales y geográficas establecidas.
- * Auditoría de las resoluciones dictadas por los Entes Reguladores sean de carácter reglamentario o particular, previo al procedimiento de las audiencias públicas.

Las *auditorías de gestión* abarcan el control de las actividades de los Entes Reguladores en función de la economía, eficacia y eficiencia con que deben ejercer la tarea de fiscalización de la prestación de los servicios públicos y sus modalidades de gestión.

Se verifica el cumplimiento de las obligaciones impuestas por los marcos regulatorios, esta vez para evaluar el cometido del servicio público que gestionan las empresas privadas, y los procedimientos aplicados en el ejercicio de la potestad de control con que el Estado los ha dotado al transferirles el poder de policía.

Las temáticas más frecuentemente abordadas por este tipo de auditoría son:

- * Reclamos de los usuarios de los servicios públicos ante la administración, con el objeto de evaluar el grado de cumplimiento de las obligaciones de las licenciatarias.
- * Identificación y evaluación de los circuitos formales o informales aplicados por los Entes reguladores para la fiscalización de las obligaciones que los reglamentos de suministros o de los servicios básicos imponen a los prestadores privados en su relación con el usuario.
- * Seguimiento de los actos contractuales celebrados por los Entes Reguladores a los efectos de opinar sobre la regularidad jurídica y el cumplimiento de los principios aplicables en materia de contratación pública.
- * Verificación de la aplicación de las penalidades estipuladas en los pliegos licitatorios ante el incumplimiento de las obligaciones impuestas contractualmente, o en razón de irregularidades en la prestación del servicio.

* Identificación y evaluación de los sistemas de control aplicados por los Entes Reguladores para la fiscalización del cumplimiento de los planes de obra comprometidos por las licenciatarias y la gestión de las actividades privatizadas.

* Análisis, descripción, aplicación y evolución del régimen tarifario, fijado a partir del proceso de privatización del servicio (en función de las características de cada ente regulador), así como el funcionamiento de los mercados y mecanismos de ajustes del cuadro tarifario.

Contenido del informe

Hemos compilado en este documento los principales trabajos de auditoría realizados por la AGN sobre empresas adjudicatarias de los procesos de privatización y entes reguladores en los temas de transporte terrestre. Es una síntesis de los informes de auditoría y estudios especiales más representativos elaborados desde 1993 a la fecha, en el área de Control de Entes Reguladores y Privatizaciones. Se espera de este modo contribuir a la difusión del trabajo de control de la AGN ofreciendo a la vez elementos que permitan evaluar el desempeño de los prestatarios y órganos de control.

Se presenta, entonces, la síntesis de los comentarios y observaciones más relevantes de 40 informes de auditoría aprobados por el Colegio de Auditores, relacionados con los siguientes temas:

- Concesiones de servicios de transporte ferroviario de pasajeros.
- Concesiones de transporte ferroviario de carga.
- Concesiones en materia de transporte automotor de pasajeros.
- Cuestiones relacionadas con aspectos regulatorios y de desempeño de los órganos de control del servicio público de transporte automotor y transporte por ferrocarril.

La síntesis incluye un resumen de los resultados obtenidos con relación a aspectos tarifarios y particularmente con las diversas dimensiones relativas al cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de los concesionarios de servicios ferroviarios de transporte de pasajeros, ferroviarios de carga y de la Terminal de Ómnibus de Retiro.

Se exponen asimismo las principales conclusiones obtenidas en los exámenes destinados a evaluar la actividad de los órganos de control del transporte ferroviario y automotor en sus distintas modalidades, en:

- Seguridad.
- Pago de cánones.
- Calidad del servicio.
- Control del cumplimiento de los contratos.
- Régimen de sanciones, penalidades.
- Sistemas de reclamos y atención de usuarios.

En el período considerado, se han aprobado más de 270 informes producidos por Gerencia de Control de Entes Reguladores y Privatizaciones relacionados con el proceso de privatización y los entes reguladores de los servicios públicos, y en las otras Gerencias de la AGN se han generado cerca de 100 exámenes vinculados con temas conexos y temáticas afines a los entes reguladores y al proceso de privatización. En consecuencia, éste es el universo en cuyo contexto deben ser ubicados los informes aquí plasmados.

El presente trabajo compila los estudios relacionados con el transporte terrestre, aunque la tarea de control sobre los servicios públicos y los entes reguladores incluye las siguientes áreas: Concesiones Viales y Dirección Nacional de Vialidad, Correo y Mercado Postal, Gas, Agua, Energía, Aeropuertos y Transporte Aéreo, Telecomunicaciones y Radiodifusión y Puertos, Terminales Portuarias y Vías Navegables.

Para la confección del documento, la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Privatizaciones ha seguido las siguientes pautas:

- Se incluyeron los informes que se consideran más importantes, representativos y que enfoquen temas relacionados con gestión, desempeño y cumplimiento.
- Se realizó una síntesis de cada informe, con el siguiente esquema: ente y/o empresa auditada; objeto de auditoría expresado de la forma más sintética y clara posible; período objeto de auditoría o, cuando no corresponde, alguna fecha que sirva de referencia para la ubicación cronológica; número de la resolución de la AGN aprobatoria del informe y una síntesis de las principales comentarios, observaciones y/o conclusiones.

- Los comentarios, observaciones y conclusiones son aplicables al momento en que se realiza la auditoría y reflejan la opinión del auditor, sin embargo, puede ocurrir que las observaciones y comentarios realizados hayan sido subsanados con posterioridad o, también, que el auditado haya realizado observaciones y presentado sus propios puntos de vista al informe de auditoría puesto en su conocimiento antes de la aprobación final mediante la resolución.
- Se ha trabajado con los informes finales aprobados, con síntesis y trabajos previos de compilación y memorias anuales e informes trimestrales de la AGN.

Los informes son expuestos cronológicamente según la resolución aprobatoria, y se han ubicado primero los más recientes.

Ente Auditado y/o Empresa
CNRT - TRANSPORTES METROPOLITANOS GENERAL ROCA S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Examen especial de los resultados obtenidos de la aplicación del Contrato de Concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros celebrado con Transportes Metropolitanos General Roca S.A., del grado de cumplimiento y de los contenidos propuestos en la renegociación para su modificación.

Período

Las tareas de auditoría se desarrollaron en el lapso comprendido entre el 9 de junio y el 9 de diciembre de 2002.

Fuente

Resolución 64/03

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Resultados Económicos, Distribución de Dividendos, Solvencia y Costos de Explotación

El análisis de los balances correspondientes a los ejercicios entre el 01/01/1995 y el cierre del último Balance General el 31/12/2001 evidencian, en su conjunto, un deterioro constante de la situación de la empresa, una expansión elevada del endeudamiento y una pérdida de solvencia, debido a una deficiente gestión económico - financiera, que genera dudas fundadas sobre la viabilidad futura de la misma.

El comportamiento observado de los costos de explotación, los gastos de administración y la relación trenes/Km., pueden constituir un indicio de un importante ajuste en el nivel de calidad del servicio y en las tareas de mantenimiento con posterioridad a 1998 o, alternativamente, un manejo ineficiente con elevados gastos improductivos en los ejercicios previos al finalizado el 31/12/98.

La rentabilidad de la empresa medida respecto del patrimonio fue en los tres primeros años de la concesión relativamente alta: 25,3 % (1995), 13,3 % (1996) y 19,5 % (1997). Con posterioridad se deterioró pronunciadamente. A partir del ejercicio 1999 pasó a ser negativa llegando en el ejercicio 2001 a un valor de – 103,5% sobre el Patrimonio Neto, que medido sobre los ingresos totales representa el – 6,1 %.

Entre 1996 y 1998 el concesionario distribuyó entre sus accionistas gran parte de las ganancias obtenidas, a pesar de ir registrando un constante crecimiento en su nivel de endeudamiento.

Cumplimiento de Principales obligaciones contractuales

Contratación de seguros

Las pólizas correspondientes a los seguros de bienes, responsabilidad civil y accidentes de trabajo se encuentran vencidas.

Sanciones por incumplimientos contractuales – Penalidades

Se constató un monto total de \$ 11.545.266,52 en expedientes originados en la aplicación de sanciones, aunque aquellas que se encuentran firmes sólo ascienden a \$ 7.915. La finalidad de la aplicación de las sanciones se ve desnaturalizada entonces

debido a las demoras verificadas en el trámite de sustanciación y resolución de expedientes.

Terminación de la Concesión - Concurso o quiebra del Concesionario

El Poder Concedente no ejerció acciones tendientes a dar por terminada la concesión ante la presentación en concurso preventivo de acreedores de TMR S.A. ocurrida en diciembre del 2001 y decretada el 27 de febrero del 2002 por el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial N° 1, Secretaría N° 1 de Capital. El contrato estuvo resuelto de pleno derecho durante el período comprendido entre la presentación en Concurso Preventivo de TMR S.A. y el dictado del Decreto 1834/02 de fecha 16/09/02, que suspende como causal de terminación de la concesión la presentación en concurso de acreedores (Art.19.3 del Contrato de Concesión).

Tarifas – Fideicomisos

El Concesionario no ingresó a las cuentas correspondientes la suma de \$ 49.181.160,21, en concepto de fondos derivados de las tarifas que pagan los usuarios con destino a la ejecución del Plan de Inversiones y excedentes sobre créditos devengados a su favor.

Subsidios

El Estado Nacional adeuda al Concesionario en concepto de subsidio operativo el monto de \$ 2.431.029,16.

Actas sobre inventarios iniciales - Inventario permanente

No existe acuerdo definitivo sobre la valuación de los Inventarios Iniciales.

Capital Social - Límite Patrimonial

El concesionario presenta el patrimonio mínimo exigido desde el ejercicio cerrado el 31/12/98. Esto vulnera la disposición que establece un patrimonio no inferior al 20 % del monto de la inversión para los dos primeros años de la concesión (inciso a) del apartado 6.1.5. del Contrato de Concesión. El deterioro patrimonial que exhiben los balances hace que el defecto para cumplir con esta exigencia al 31/12/01 alcance a \$ 5.752.479 en el ejercicio cerrado el 31/12/01, fecha en la cual el patrimonio neto según sus estados contables había descendido a \$ 5.172.873.

Plan de Inversiones

Las obras incluidas en el nuevo Plan de Modernización y Electrificación, a financiarse con fondos provenientes de la tarifa, no han tenido principio de ejecución, a pesar que el Concesionario la ha recaudado íntegramente. Según la norma, una parte de la tarifa debe destinarse a financiar este tipo de obras (Resol Conjunta N° 1007/2000 ME y 18/2000 MIV).

El Concesionario realizó la Obra de Electrificación del tramo Glew-Alejandro Korn alterando sustancialmente las características técnicas y el cronograma de ejecución comprometidos. Esto hizo que la CNRT catalogara de “incumplimiento grave” dicha conducta, no obstante no haber iniciado trámite de sanción alguno.

La obra “Modernización de Coches Remolcados MATERFER”, incluida a partir de la renegociación en el Plan de inversión a financiar con la tarifa, contiene tareas de Mantenimiento que deben ser solventadas de acuerdo al contrato por el Concesionario.

Sistema de Selección, diseño, ejecución y financiamiento de las Inversiones

Las características que han definido el proceso de inversión no sólo en esta concesión sino en general en todo el sistema de transporte de ferrocarriles de pasajeros, demandan incluir en la agenda de temas pendientes hacia el futuro, el rediseño y la reestructuración del mismo, de modo tal que asegure no sólo transparencia sino también eficiencia y minimización de costos de las inversiones realizadas. Las características del sistema vigente que exigen su revisión en la búsqueda de transparencia, y para evitar sobredimensionamientos, son las siguientes:

- la inversión es ejecutada por el concesionario y solventada por terceros, ya sea con fondos provenientes del tesoro nacional o con aquellos provenientes de la tarifa que paga el usuario, limitándose el concesionario a reclamar el pago mediante el certificado de obra;
- el procedimiento establecido para la selección de contratistas y proveedores no satisface los principios de publicidad, transparencia y razonabilidad que deben estar presentes en toda contratación que utiliza fondos provenientes de tarifas para la prestación de servicios públicos;
- el régimen de selección y adjudicación es definido como de derecho privado, por lo que la autoridad de aplicación no tiene una participación decisiva en el proceso de selección y de diseño del mecanismo y, para el supuesto de tenerla, tal participación para ser eficaz demandaría una dotación apropiada de recursos técnicos y humanos que realicen la tarea en los tiempos necesarios; y
- el concesionario percibe a partir de la renegociación, una situación extensiva a otras concesiones, una remuneración en concepto de Desarrollo y Gerenciamiento de los planes de inversiones del 16,15 % del monto en los casos de las obras de infraestructura y del 8 % en inversiones en material rodante. En algunos casos, estos valores asumen valores relativamente muy elevados.

Mantenimiento

Los incumplimientos del Concesionario en materia de mantenimiento han afectado directamente los niveles de calidad del servicio y de seguridad del sistema Concesionado.

Las reparaciones previstas en los planes de mantenimiento anual para el año 1999 no alcanzan a devolver el Kilometraje a consumir por los coches remolcados.

En el año 2000 se efectivizó sólo una de las 15 reparaciones generales que previó realizaren coches remolcados. Tampoco concretó en su totalidad las revisiones periódicas programadas. A marzo de 2000 de las 196 unidades registradas solo 28 unidades cuentan con kilometraje remanente, 27 vehículos se encuentran fuera de servicio y el resto del parque se encuentra diferido.

El Concesionario no presentó los planes anuales de mantenimiento en los años 2001 y 2002 impidiendo realizar cualquier tipo de seguimiento e incumpliendo lo pautado contractualmente.

Las dos inspecciones realizadas por la CNRT a lo largo del año 2002 revelaron un alto grado de deterioro de la flota

El control ejercido por la CNRT resultó ineficaz toda vez que las acciones llevadas a cabo no han revertido los reiterados incumplimientos del concesionario

Los incumplimientos del Concesionario resultan recurrentes desde el inicio de la concesión, lo que fuera constatado en el Informe de Auditoría aprobado por Resol. AGN 023/2002.

La CNRT no ejerció debidamente sus funciones, al no intervenir en forma eficaz y sistemática en el control de las obligaciones del concesionario.

Ente Auditado y/o Empresa

CNRT

Características de la Auditoría

Objeto

Verificar los controles ejercidos por el Ente sobre las medidas de seguridad en el servicio público de transporte automotor de pasajeros. Seguimiento de recomendaciones.

Período

El período auditado se extiende entre el mes de Enero de 1998 y Diciembre de 2001

Fuente

Resolución 63/03

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Se pudo determinar que el Ente auditado:

No aplica las sanciones para las cuales esta facultado, debilitando así, el sistema de control, por ausencia de consecuencias ante incumplimientos.

No vela por el cumplimiento de la normativa aplicable, en algunos casos dictada por el propio Ente; generándose expedientes o bases de datos incompletas que obstaculizan el buen funcionamiento del organismo de control. Se destaca particularmente la falta de control de las presentaciones que deben realizar, mensual y trimestralmente, las entidades aseguradoras, adquiriendo especial importancia la relativa a los siniestros denunciados, toda vez que el ente elabora las estadísticas con estos datos remitidos por las entidades aseguradoras, y en algunos casos con denuncias presentadas por las transportistas o usuarios damnificados, que no son confrontados con otras fuentes de información, lo que les otorga muy baja confiabilidad al no efectuarse pruebas de consistencia de los datos originales

No cumple con las formalidades para la confección de los expedientes, ni tampoco lleva a cabo un seguimiento y actualización de los legajos de inscripción de las empresas Carroceras y Talleres ante el Registro Nacional de Fabricantes de Carrocerías y Talleres (RNFCyT)

Ante el vencimiento de los contratos con las clínicas prestadoras de servicios de evaluación psicofísica, implementó un mecanismo de prórrogas automáticas que trajo

como consecuencia la involución del proceso de control interno, imposibilitando la incorporación de mejoras y estándares que tiendan a dotar de eficiencia y eficacia al sistema.

No llevó a cabo un nuevo concurso público para la adjudicación de las mencionadas prestaciones, vulnerando la transparencia y equidad como principios rectores de las contrataciones públicas, también reconocidos en el marco del orden supranacional (Convención Interamericana contra la Corrupción aprobada por ley 24.759, artículo III punto 5 - Medidas Preventivas).

No cuenta con sistemas de información completos, integrados y confiables, toda vez que las bases de datos consultadas contienen falencias, y resultan exclusivas de cada sector dado que no se genera un proceso de interrelación entre las mismas.

Los archivos no resultan seguros y adecuados. No se ha adoptado la tecnología mas apropiada para el archivo y resguardo de la planera, y se pudo constatar la falta de documentación.

Diversas áreas funcionan como compartimentos estancos no generando una adecuada intercomunicación de datos procesados por cada una de ellas, como en el caso de la Subgerencia de Fiscalización y Supervisión de Servicios (SF y SS) y la Gerencia de Asuntos Jurídicos (GAJ) o la misma Subgerencia y la Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT).

Utiliza manuales de procedimientos elaborados por cada una de las áreas que no se encuentran aprobados y en algunos casos no contienen estándares de calidad.

Existe una excesiva demora en la tramitación de expedientes iniciados por irregularidades en los Talleres de Revisión Técnica (TRT), resultando que el promedio ponderado para los expedientes analizados supera los 30 meses de demora.

No cuenta con un organigrama actualizado y adecuado a las disímiles tareas que desarrolla.

Ente Auditado y/o Empresa

CNRT - TRANSPORTES METROPOLITANOS GENERAL ROCA S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario Transportes Metropolitanos Roca S.A.

Período

El período auditado se extiende desde el inicio de la concesión y el 31-07-99.

Fuente

Resolución 23/02

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Análisis Contable y Económico - Financiero

Límite Patrimonial

TMR S.A. cumple con el requisito fijado en el Contrato con referencia al límite mínimo que debe mantener su patrimonio con el pasivo total. Respecto al límite de su patrimonio con el monto de las inversiones para los dos primeros años de la concesión se señala que la relación no se cumple en el ejercicio finalizado el 31/12/98

En cuatro años de concesión, el patrimonio neto se redujo en \$ 1.274.874, con respecto al del primer ejercicio y el pasivo total aumentó en el mismo período \$ 25.590.002.

Balances Generales

La Sociedad Concesionaria ha presentado los Balances Generales en la forma establecida en el Contrato de Concesión pero no en el plazo estipulado en los cuatro años de vigencia del contrato. El Organismo de Control ha aplicado una multa por la demora en la presentación del Balance General correspondiente al primer ejercicio (31/12/95), como consecuencia de una Orden de Servicio emitida intimando la presentación de la documentación.

Los inventarios iniciales de bienes muebles e inmuebles no están conformados entre el Concedente y Concesionario al 31/12/98, no permitiendo confeccionar los inventarios anuales actualizados de los bienes recibidos en concesión, sus mejoras, deterioros, bajas o modificaciones, tal como lo exige el Contrato.

La Sociedad Concesionaria ha otorgado préstamos a Sociedades vinculadas y accionistas, que al 31/12/98 ascienden a \$ 7.549.078; el rubro Inversiones Corrientes incluye \$ 3.499.599 correspondiente a un depósito a plazo fijo realizado el 24/12/98 a un año de plazo, o sea que el total de préstamos e inversiones representan el 32 % del Activo Corriente.

El incremento otorgado por el MEyOySP por efecto del ajuste de la oferta en base a lo estipulado en el Contrato de Concesión (art. 7.4.1.) fue del 22,09 % de los costos de explotación ofertados originalmente, no obstante que en el período que comprende el ajuste (dos meses anteriores a la Oferta-junio/92- y dos meses anteriores a la Toma de Posesión-nov./94) no se registraron índices de inflación de la magnitud incorporada al contrato de concesión.

La oferta computa un porcentual de cargas sociales sobre sueldos del 52 % y no contiene el desagregado, que permita verificar la consistencia de tan alto porcentaje.

La CNRT. no tiene antecedentes que avalen el 52 % de cargas sociales, según surge de lo informado a consultas. (Nota CNRT 3607/99 y 03155/99).

El efecto del reconocimiento del 22,09 % significó que el Concesionario perciba subsidio durante los 10 primeros años de la Concesión, cuando en la oferta original requería subsidio por tres años y pagaba canon a partir del cuarto año y hasta el año 10 de la Concesión

TMR S.A. ha computado en los informes trimestrales un 26 % de cargas sociales sobre sueldos desde el inicio de la concesión, cuando la oferta incorporaba en su estructura de costos un porcentual del 52 %.

Ello determinó que el Estado Nacional pagara subsidios durante cuatro años en base a una estructura de costos que en la realidad duplica el porcentual aprobado en el contrato y que determinó el monto del subsidio requerido.

TMR S.A. no ha solicitado la reducción de cargas sociales que dispone el Decreto 292/95 (art. 22 y 23) y Decreto 1520/98.

En el ejercicio 1998 se ha incorporado el "leasing" por compra de locomotoras por un importe de \$ 3.736.254 como integrante del costo. El Pliego de Bases y Condiciones no prevé esta circunstancia atento que al momento de la privatización no era una modalidad usual de compra de bienes en el país.

TMR. S.A. ha suscrito el contrato de "leasing" el 12-05-97 por un plazo de 86 meses y por un monto de U\$S 18.990.730, estando prevista la opción de compra en la cuota 43. Además el 28-08-97 asumió todos los derechos, títulos y obligaciones del contrato de "leasing" que originalmente había suscripto TMS. S.A., con características semejantes al ya citado y por una suma de U\$S 32.244.503.

Subsidio

El Concedente no ha cancelado su obligación dentro del plazo contractual, habiéndose producido demoras de 1 a 8 días, determinándose la aplicación de intereses por mora. En el período analizado (48 meses), ha resultado un cargo por intereses por mora en el pago del subsidio, a la tasa estipulada en el contrato, del 14,11% más IVA (21%), resultando un porcentual del 17,073% de cargo por los pagos fuera de término.

Plan de Inversiones y Mantenimiento

Cronograma de Inversiones

Subprograma N° 8-Mejoramiento de vía y trabajos complementarios entre Km.35 y Km.52 (Pereyra - La Plata).

La obra se encuentra atrasada con respecto a lo programado.

De la comparación entre el plan de trabajo vigente y lo realmente ejecutado surge que el avance de la obra es de aproximadamente un 88 %.

Subprograma N° 12-Ampliación naves de alistamiento diario Depósito Llavallol

Resta la presentación - por parte del Concesionario - de la documentación conforme a obra, trámite necesario a partir del cual el Concedente está en condiciones de firmar la "Recepción Provisoria de Obra".

Subprograma N° 14-Reparación Viaducto Sarandí.

Se verificó el atraso de obra registrado en los certificados relevados, como así también el grado de ocupación de espacios bajo el viaducto, que impide la ejecución de las tareas programadas. Se constató un alto grado de deterioro de la estructura del viaducto a lo largo de toda su extensión. Por lo tanto existe la posibilidad de que la estabilidad de ciertas piezas de la estructura se encuentren comprometidas, con el agregado de que el atraso en la realización de las obras pueda agravar aún más la situación.

Según Cronograma de Inversiones aprobado, este Subprograma debió haber finalizado en diciembre de 1998; señalando que el grado de avance al 31-07-99 es del 27,53%.

Subprograma N° 31-Provisión de cinco locomotoras nuevas G.T. 22 C.W.

La obra se encuentra físicamente concluida, restando que el Concesionario de cumplimiento a las observaciones emitidas por la Autoridad de Aplicación. Se

registraron atrasos en la entrega y puesta en funcionamiento de las locomotoras y en la Recepción Provisoria posterior por parte del Concedente.

Plan de Mantenimiento

Programas de mantenimiento presentados por el Concesionario y aprobados por la Autoridad de Aplicación, períodos 1996/97/98.

Las siguientes observaciones surgen del análisis de la documentación utilizada por el Organo de Control en el seguimiento de estas obligaciones, denotando incumplimiento del Contrato por parte del Concesionario en lo referido al mantenimiento de los bienes concesionados (art.4° del Contrato en su punto 4.2.2).

Período 1996/97

Coches electromotores: No se cumplen los programas de mantenimiento aprobados.

Coches remolcados: Cantidad importante de reparaciones diferidas.

Locomotoras Diesel Eléctricas: El Concesionario no cumple con la propuesta presentada por su Asistente Técnico en lo referente a la cantidad de reparaciones generales a realizar

Período 1998

Se verificaron atrasos en la presentación de las planillas de avance del Plan de Mantenimiento de Material Rodante, lo cual es señalado por la Autoridad de Aplicación, bajo apercibimiento de aplicar sanciones.

Coches eléctricos: No se cumple con la secuencia de reparación establecida. Está determinado el cumplimiento de un ciclo de 2 años entre reparaciones, alternando las bienales con las generales. Las unidades intervenidas en el ejercicio '96 no fueron incluidas en el año '98 y sí lo fueron en el programa '99, lo que configura una modificación a la secuencia de las normas de reparaciones, omitiéndose reparaciones bienales y repitiéndose las generales.

Locomotoras Diesel Eléctricas: no obstante estar previsto el reemplazo de siete de ellas por unidades nuevas, continúan en servicio no integrando los programas de reparación. Se demora el ingreso a reparación de unidades con kilometraje excedido para el último cuatrimestre de 1998.

Coches remolcados: Se traslada para 1999 una importante cantidad de reparaciones originalmente previstas para 1998.

TMR S.A. debe efectuar, conforme a lo previsto en los cronogramas, el mantenimiento de los coches remolcados cada 20.000.000 de Km anualmente. Ante su incumplimiento se acumularon a Enero/99, 32.936.432 Km. pendientes de mantenimiento.

Calidad del Servicio

En cuanto a los índices que miden la “calidad del servicio” se cumple con los requisitos fijados contractualmente, es de observar que de las verificaciones efectuadas por esta auditoría en distintos puntos de la red surgen indicios que denotan que la “calidad del servicio” no resulta satisfactoria.

Debe aclararse que las muestras efectuadas en el relevamiento deben considerarse como ejemplo de la situación a la que se encuentra sometido un usuario en una estación, en un momento y situación determinado, en forma “puntual”.

Simultáneamente, se evaluaron los mecanismos de contralor que utiliza la CNRT y que se detallan en cada ítem en caso de corresponder.

Calidad del servicio de trenes

La información que el Concesionario eleva a la CNRT no es consistente. En los casos de quejas de usuarios, la respuesta del Concesionario a las mismas no satisface la expectativa del usuario, ya que se han “estandarizado” las respuestas para cada tipo de queja.

Sector Temperley - Bosques - Villa Elisa:

El Concesionario no dio cumplimiento a la puesta en marcha del sector de referencia que, de acuerdo a lo estipulado en el Anexo X/1 del Contrato de Concesión, debía haberse puesto en funcionamiento a partir del 3º trimestre del año 2 de la concesión. A la fecha dicho sector solo se extiende desde Temperley a Gutiérrez. La falta detectada redundaba en la limitación del servicio que el Concesionario ofrece al público usuario. Este incumplimiento fue motivo de la aplicación de una sanción por parte de la CNRT

Respecto a los otros componentes que se incluyen para medir la calidad del servicio contenidos en el art. 4.4.6. del PBCP., se efectuó la verificación en 38 estaciones sobre un total de 68, representando la muestra el 55,88 % de las estaciones de la red, observándose lo siguiente:

Mantenimiento y Conservación de Inmuebles

La evaluación de la muestra verificada dio como resultado que el 63,16% de las estaciones se encuentra en malas condiciones, el 13,16% en regular estado, y el 23,68% se halla en buen estado de conservación. El 18,43% de las estaciones son sólo paradas sin existencia de inmuebles, o con los mismos clausurados y en mal estado de conservación.

Conservación de Andenes y Zona de Vía

Buen estado general de ambos. Se detectó en la estación Lanús un excesivo espacio entre el andén y la puerta de acceso al tren, lo que resulta peligroso para la seguridad del pasajero; en estaciones como A. Korn y Gutiérrez (andenes diesel) el acceso al tren se ve dificultado por la altura existente entre el primer peldaño de la escalera de éste y el andén, situación que no sólo pone en riesgo la seguridad del usuario, sino que prácticamente lo hace inaccesible para niños, personas mayores y discapacitados. (Ver Anexo XXI).

Limpieza

El estado de limpieza de las estaciones verificadas es de variada calificación, ya que si bien en algunas es bueno, se detectó su falta en otras, en especial en los baños, no sólo por falta de higiene sino también por encontrarse sus artefactos sanitarios deteriorados e incompletos. Debe destacarse además que el uso de los mismos se permite con un horario restringido (06.00 a 20.00 hs.), alegando el Concesionario cuestiones de seguridad. En relación a la limpieza y a la restricción horaria del uso de baños públicos, se detectaron gran número de quejas en toda la red.

Atención de los Pasajeros en Boleterías

Si bien se detectaron quejas sobre este tema en varias estaciones de la red (insuficiencia de ventanillas habilitadas, falta de cambio en boleterías, expendio de boleto erróneo, etc.), en la verificación efectuada no se constataron irregularidades, tanto en lo que hace a la demora en la adquisición de pasajes como al acceso de los pasajeros a los andenes.

Información al Público

Se certificaron quejas por demoras y modificaciones en el servicio sin ningún tipo de aviso.

Se pudo constatar en varias estaciones de la red la inexistencia de Cuadros Horarios, Letreros Orientadores y Sistemas de Comunicación, como así también que en otras, se hallan deteriorados e incompletos, dificultando al público la combinación de servicios y ocasionando pérdidas de tiempo innecesarias.

Alistamiento, presentación y limpieza del material rodante

Si bien en las inspecciones realizadas en los talleres de alistamiento se constató que se efectúan tareas de presentación, limpieza y reparaciones ligeras de los coches para entregar las formaciones al servicio en buenas condiciones, esto no se ve reflejado en la realidad ya que cuando se inspeccionaron las formaciones en servicio en las distintas cabeceras (Constitución, Glew, Ezeiza, Alejandro Korn, Cañuelas, Temperley y Haedo), se han observado deficiencias en cuanto a la presentación y limpieza de las mismas, sobre todo en las traccionadas por locomotoras Diesel-Eléctricas. Dichas deficiencias, que abarcan falta de limpieza, deterioros tanto en los asientos como en las paredes interiores de los vagones, poca iluminación artificial, barrido de los coches con usuarios en los mismos etc., dan cuenta que el Concesionario no sigue el criterio establecido, en cuanto a la limpieza y presentación del material rodante, en el Anexo XX de PBCP y el art. 15.4 del mismo plexo normativo.

Prueba de ello son las quejas realizadas por los usuarios y las penalidades aplicadas en distintas oportunidades por la CNRT

Seguridad

Tal como lo establecen el PBCP y el Contrato de Concesión, la seguridad pública es un objetivo del Concedente. En las distintas verificaciones realizadas por esta auditoría en toda la red (estaciones y trenes), se ha podido constatar que la presencia de personal policial en el ámbito de la Capital Federal es escasa, y prácticamente nula en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires; esto denota que la seguridad que se brinda a los pasajeros, terceros y al personal de TMR S.A. no es la adecuada, incumpliendo el Concedente, en este sentido, lo dispuesto contractualmente. De acuerdo a lo expresado por el Concesionario en respuesta al cuestionario que se le formuló, esta situación fue advertida por él mismo, tanto a la C.N.R.T. como a los más altos niveles de la Administración.

Cabe señalar que se verificó la presencia de personal contratado por el Concesionario, perteneciente a Empresas de Seguridad, y que cumplen funciones de control de pasajes y vigilancia en estaciones y trenes. Dicha presencia resulta ineficaz toda vez que se observó que ese personal no impide, por ejemplo, el cruce peatonal entre andenes (prohibido por Ley 2873) ni tampoco desaloja las jaurías de perros que pululan en casi todas las estaciones de la red; su insuficiencia es también corroborada por la gran cantidad de quejas de los usuarios por falta de seguridad.

En definitiva, la casi inexistente presencia de personal policial sumada a la insuficiencia del control llevado a cabo por el personal contratado por TMR S.A., va en desmedro de la calidad del servicio.

Si bien se ha podido constatar que el Concesionario ha adoptado algunas medidas positivas en cuanto al mejoramiento de la imagen de la empresa como en la comunicación con el público usuario, que se ve reflejado por ejemplo en la colocación de afiches en estaciones y trenes, que advierten sobre los cuidados para prevenir

accidentes o sobre el mantenimiento de la higiene en andenes y coches, folletería informando los cuadros horarios, etc., se ha observado que son reiteradas las quejas asentadas en el libro respectivo, motivadas en malos tratos, mala atención en boleterías, falta de respeto e inclusive insultos por parte del personal que tiene a su cargo.

Control del Libro de Quejas

Con respecto al primer párrafo del art. 5° del PBCP, si bien se constató que el Concesionario dispone de los libros de quejas habilitados por la CNRT en las estaciones, se ha observado que en la estación cabecera Constitución, los libros en uso al momento de realizarse la verificación, se hallaban sin la correspondiente rúbrica de la CNRT, como así también en la estación Ezeiza y De Elía (libro anterior); por otra parte, en varias paradas no disponen del libro respectivo, por carecer las mismas de instalaciones y personal para la atención del pasajero. Por ejemplo: Estaciones como Petión, Levene, Kloosterman, Km. 34, etc. o, Casares y Santa Catalina, que cuentan con instalaciones, pero las mismas se hallan clausuradas. Esto dificulta y limita el registro de la queja por parte del usuario, toda vez que para asentar la misma debe trasladarse a la estación más cercana que posea instalaciones habilitadas y personal que lo atienda.

Tramitación de las quejas

En referencia al párrafo tercero del art. 5° del mismo plexo normativo, esta auditoría efectuó relevamiento de las quejas realizadas por los usuarios. Del análisis de la documentación remitida por el Concesionario y los controles efectuados en la CNRT, se pudo observar que TMR S.A. y el Organismo de Control no poseen comprobante alguno que deje constancia de la recepción de la respuesta brindada por parte de la empresa a la queja interpuesta por el usuario; en ambos casos se pudo constatar lo siguiente:

Existencia de notas dirigidas a los usuarios en virtud de las quejas realizadas por ellos, carentes de comprobantes de expedición de las mismas.

Inexistencia de comprobantes que acrediten la recepción por parte de los usuarios de dichas notas.

Lo expuesto indica que el procedimiento adoptado por el Concesionario para la contestación de las quejas resulta poco confiable ya que de los contactos telefónicos que este grupo de auditoría ha mantenido con los usuarios a los efectos de verificar la recepción de la respuesta enviada por la Empresa se desprende que en un 21,67% de los casos los usuarios niegan haber recibido cualquier tipo de comunicación de TMR S.A.

Por otra parte, surge de las contestaciones que el Concesionario envía a los usuarios, que éstas cumplen solo en forma parcial con lo dispuesto en el párrafo 3° del art. 5° del PBCP ya que las mismas, aunque son enviadas en el plazo establecido, no informan en todos los casos sobre las medidas adoptadas para evitar la reiteración de las situaciones que dieron origen a la queja. Prueba de ello es la insatisfacción expresada por el 60,34% de los usuarios consultados, en relación a la respuesta recibida de la empresa.

Un dato significativo que surge de las consultas telefónicas realizadas, es que el 84 % de los consultados no ve una mejoría en las situaciones que motivaron su queja.

La CNRT impuso al Concesionario, en virtud de lo dispuesto en el art. 15 del Pliego de Bases y Condiciones y art. 16 del Contrato de Concesión, penalidades por incumplimiento de servicio e incumplimiento contractual. Asimismo, esta auditoría verificó la falta de pago de la mayoría de ellas por parte del Concesionario.

Con respecto al incumplimiento de servicio, se han reunido en el Expediente C.N.R.T. 7806/97 las penalidades por calidad de servicio y falta de limpieza, iluminación, etc. del período mayo '95 a diciembre '96.

En lo referido a la cuestión de fondo, el Concesionario realiza en primer término un descargo por nota, que en algunos casos no es contestada por la CNRT, e insiste con este planteo en sendos recursos de reconsideración que se adjuntan a ese expediente.

Asimismo, el Concesionario impugnó los montos determinados en base a la Unidad de Penalización aplicable, ya que difieren dichos valores base entre los que entiende la CNRT y la Concesionaria. Así también en otros casos impugna el porcentaje para el cálculo de las penalidades por suspensión, cancelación y falta de puntualidad en el servicio.

En algunos casos los informes técnicos de la CNRT determinan reducir el monto de las multas o dejarlas sin efecto por no corresponder la aplicación de penalidad.

La CNRT emite un proyecto de Resolución estableciendo penalidades por el monto de \$864. - (pesos ochocientos sesenta y cuatro) por el mes de agosto de 1995, \$6.816. - (pesos seis mil ochocientos dieciséis) por marzo de 1996, y \$64.- (pesos sesenta y cuatro) por septiembre de 1996, las que se encuentran impagas a la fecha de esta auditoría.

Se verificó el pago de las penalidades de los meses de octubre de 1995 y enero, noviembre y diciembre de 1996 por un monto total de \$7.915 (pesos siete mil novecientos quince) en concepto de capital y que fueran canceladas el 23/07/97, dejando constancia el Concesionario, que dicho pago no implicaba reconocimiento de la exigibilidad del importe abonado.

El Concesionario reclama, a fin de perfeccionar el pago, la emisión de la factura pertinente y aduce no incurrir en mora desde que la Autoridad de Aplicación no la emite como expresamente lo determina en el Anexo XXX/1. 8 b) del Contrato de Concesión.

Ante este planteo, la CNRT responde que no le es posible emitir las facturas referenciadas y que la simple notificación escrita es válida para constituir en mora al Concesionario.

Sanciones por incumplimiento del servicio e incumplimiento de la presentación y limpieza de coches correspondientes al período enero '97 - diciembre '98

Se verificó la inexistencia de pago.

Sanciones por incumplimiento contractual

Se ha constatado la imposición de una sanción por no ajustar el Concesionario, hasta el 31/12/97, la estructura de servicios del corredor Temperley - Bosques - Villa Elisa.

Por Resolución C.N.R.T. N° 908/98 se aplicó una penalidad de \$131.625. - ante la cual el Concesionario interpuso Recurso de Reconsideración con Alzada en Subsidio, no sustanciado por la Autoridad Competente, encontrándose impaga la multa aplicada a la fecha de esta auditoría.

Multas por incumplimiento del programa de inversiones

No se ha verificado la aplicación de multas por el concepto de marras.

Multas por incumplimiento de los estándares de servicio

No se ha verificado la aplicación de multas en este rubro.

Penalidades por incumplimiento de órdenes de servicio

Se verificó la aplicación de tres penalidades en este rubro, las que se detallan en Anexo y que a la fecha se encuentran recurridas e impagas.

Ente Auditado y/o Empresa
CNRT - METROVIAS S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Examen especial de los resultados obtenidos de la aplicación del Contrato de Concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros celebrado con METROVIAS S.A. (de Superficie y Subterráneos), del grado de cumplimiento y de los contenidos propuestos en la renegociación para su modificación.

Período

Las tareas de auditoría se desarrollaron en el lapso comprendido entre el 18 de Octubre de 2000 y el 14 de Julio de 2001.

Fuente

Resolución 84/02

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Objeto de la Concesión

La posibilidad de prestar servicios como operador de sistemas ferroviarios es una ampliación del objeto no prevista en el Decreto N° 543/97.

Patrimonio neto

Sería necesario establecer un patrimonio neto mínimo que asegure la viabilidad y operación eficiente de la concesión. Más aún cuando la Addenda reduce los requerimientos del Patrimonio Neto con respecto al total del pasivo de la Concesionaria.

Resultados económico financieros

El análisis de los estados contables muestra a lo largo del período analizado:

Una evolución favorable en los indicadores de liquidez. Una reducción en los indicadores de solvencia en los ejercicios posteriores al finalizado el 30/6/98. Una creciente apelación al endeudamiento como instrumento de financiación de las actividades, particularmente en el pasivo de corto plazo en los últimos tres ejercicios

Una rentabilidad neta de impuestos en relación al patrimonio neto relativamente alta, a excepción de las pérdidas verificadas en el segundo ejercicio, oscilando entre el 10,41 % en el primer ejercicio y el 42,13 % en aquél finalizado el 30/6/00

Una rentabilidad neta de impuestos con relación a los ingresos oscilando entre un mínimo del 1,49 % (ejercicio finalizado el 30/6/97) y un máximo del 7,48 % (ejercicio finalizado el 30/6/00) a excepción de la rentabilidad negativa observada en el segundo ejercicio del 0,12 % (ejercicio finalizado el 30/6/95), valores que crecen significativamente si se deducen de los ingresos totales del concesionario, aquellos provenientes de subsidios y el resultado neto de los programas de inversión.

Los pagos efectuados a los accionistas por Honorarios resultan considerablemente superiores a la magnitud de la utilidad neta de impuestos que acusan los balances de la empresa. Estos honorarios garantizan ingresos a los accionistas libre de riesgos y remuneran su participación en el “desarrollo del plan comercial”, la administración de

los programas de inversión” y el “mantenimiento de la red ferroviaria” tal como afirman las notas de los balances. La utilidad neta de impuestos que acusan los balances en cambio es la retribución a los accionistas por la explotación del servicios concesionado e incluye el riesgo empresario. En términos relativos, aquellos conceptos son en la mayoría de los ejercicios superiores a los propios beneficios netos de la empresa Metrovías S.A. Para el concesionario, sin embargo, dichos honorarios de los accionistas son en cambio un costo. Si se agregan ambos conceptos , (honorarios de accionistas por su participación en el “desarrollo del plan comercial” y las otras actividades, y los beneficios netos de impuestos de Metrovías) y se expresan como porcentaje del Patrimonio Neto, se obtienen los resultados que se exponen a continuación:

Honorarios de Accionistas por conceptos diversos y Beneficios neto de impuestos del Concesionarios como Porcentaje del Patrimonio Neto:

Ejercicio 1996	Ejercicio 1997	Ejercicio 1998	Ejercicio 1999	Ejercicio 2000
50,04 %	45,91%	64,69%	88,48%	82,49%

Cesión del derecho de cobro de tarifas

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

Estructura Patrimonial y Empresaria Necesaria

Al momento de la firma del Contrato de Concesión, el Estado se comprometió a financiar las Inversiones por un monto aproximado de \$ 436,201 millones. Con las modificaciones introducidas por la Addenda, la inversión asciende ahora a \$ 1.617,742 millones aproximadamente, que representa un incremento del 270% con respecto al monto original. En consecuencia, debería prestarse especial atención sobre la evolución de la estructura patrimonial y empresaria necesaria para gerenciar la Concesión, más aún cuando la Addenda redujo considerablemente el límite del patrimonio neto.

Diversos factores dejan en evidencia la necesidad de una intensa y creciente labor de seguimiento y control por parte de la autoridad de aplicación. Entre ellos merecen citarse: la evolución de la estructura patrimonial reflejada en los guarismos alcanzados por los índices de Solvencia/Endeudamiento; la posibilidad de preñar ciertos bienes como garantía de créditos y las acciones de los socios fundadores o sus cesionarios autorizados como garantía del financiamiento de las obras de inversión; y la posibilidad de cesión de los derechos de cobro de la parte de la tarifa que le corresponde como propia..

Terminación de la concesión-rescate o extinción por incumplimiento del Concedente

La incorporación de los conceptos que integran el monto indemnizatorio para los supuestos referidos:

- el valor no amortizado de los bienes del Concesionario que hubiere afectado a la concesión, directamente vinculados a la explotación habitual del Grupo de Servicios Concedido

- el valor de cancelación de los créditos que en cumplimiento de las inversiones programadas hubiere tomado a su cargo,
- el rescate de las obligaciones o títulos valores y de los acuerdos celebrados con terceros por hecho o en ocasión de la operación de los servicios, de la ejecución del programa de inversiones o en cumplimiento de la Addenda modificatoria del Contrato.
- Implica un incremento en el monto indemnizatorio respecto del previsto originariamente en el Contrato de Concesión.

Estructura de costos

Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde el inicio de la Concesión, la Addenda debería adecuarse a la estructura de costos reales incurridos por la Concesionaria, con una exposición y análisis desagregado que permita su comparación con la información trimestral que debe presentar al organismo de control.

El nivel de desagregación de la información que remite la Concesionaria en cumplimiento de lo dispuesto en el punto 14.2.1 del Contrato de Concesión por su parte no se corresponde con el estipulado en los Anexos XVIII 1-3 del mismo. Sobre el tema, se señala en especial la presentación de los ítems relacionados con los Gastos en Personal que no permite la desagregación de Sueldos y Jornales, Sueldos y Salarios y Cargas Sociales.

Silencio positivo

Se estima oportuno señalar que sería necesario dotar al Organismo de Control de los recursos necesarios para lograr eficiencia y ejecutividad en su gestión con el objeto de evitar la aplicación del “silencio positivo” por parte del Concedente

Evolución de los precios

En el análisis comparativo efectuado a la obra “Renovación integral de vía Etapa II.1 Km 6,306 al 17”, se detectaron diferencias de consideración entre el contrato básico y las obras contratadas según Addenda para ítems comparables, como así también entre éstas últimas y otras de idénticas características analizadas oportunamente al realizarse la auditoría al contrato de Concesión del ex – Línea Ferrocarril Gral. Roca.

Debido a la magnitud de dichas diferencias, y teniendo en cuenta que el presente estudio no ha tenido como objeto principal el control del proceso de contrataciones, se estima oportuno dejar asentado que, a efectos de determinar la razonabilidad de los importes que surgen de las comparaciones realizadas, sería necesario un estudio pormenorizado y específico de cada una de las actuaciones involucradas en el mencionado proceso. Esto es particularmente relevante si se recuerda que es el Estado y los usuarios quienes financian el programa de inversiones y el concesionario quien contrata y ejecuta las mismas.

Cumplimiento de los Cronogramas de Inversiones

Obras por reinversión del canon

El concesionario no cumple con los cronogramas previstos en la Addenda al contrato para las inversiones correspondientes a Reinversión del Canon. Asimismo la contratación a través del sistema de "leasing", genera incertidumbre acerca de la incorporación al patrimonio del Estado de dichos bienes al término de la Concesión.

Obras con cargo a la tarifa.

El avance físico de estas obras se desarrolla con ajuste a lo estipulado en la Addenda, adecuado a los montos recaudados. Se verificaron atrasos respecto a lo previsto inicialmente en el cronograma de inversiones, alcanzando las obras realizadas el 30% de lo programado.

Régimen de compras - Anexo VI de la Addenda:

Lo prescripto por el referido Anexo, no prevé la participación del Organismo de Control en el proceso de selección de ofertas.

Variación de los precios del Programa de Inversiones

Se aprobó una metodología de ajuste de precios en violación a lo establecido por la Ley de Convertibilidad, 23928.

Cumplimiento de los programas de mantenimiento

Se detectaron diferimientos en el cumplimiento de las rutinas de mantenimiento del material rodante establecidas contractualmente.

No existen constancia que en la instancia renegociadora se ha tenido en consideración la incidencia económica que estos incumplimientos representan.

Ahorro en mantenimiento por las nuevas obras de inversión

La metodología para estimar los importes del ahorro, no ha tenido en cuenta los montos contractuales oportunamente ofertados por el Concesionario. En caso de convalidar la misma a partir de valores actuales denunciados, esta no contempla la totalidad de los componentes del precio final, como gastos generales, indirectos e impositivos.

Resulta procedente finalmente señalar que las conclusiones del presente informe deberán ser consideradas por el PEN a la luz de la ley 25561, que en el art. 9° lo autorizó a renegociar los Contratos de Concesión de Servicios Públicos, (la empresa Metrovías S.A. se encuentra comprendida, dentro de los mismos, en el anexo II de la Res. 20/2002-ME), fijándole pautas a tomar en consideración en dicho proceso, incluyéndose entre ellas: 1) el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos; 2) la calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente; 3) el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios; 4) la seguridad de los sistemas comprendidos; y 5) la rentabilidad de las empresas.

Ente Auditado y/o Empresa
TRENES DE BUENOS AIRES S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Examen especial de los resultados de la aplicación del Contrato de Concesión celebrado con TBA S.A. (ex líneas Mitre y Sarmiento), del grado de cumplimiento del mismo y de los contenidos propuestos en la renegociación para su modificación.

Período

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

Fuente

Resolución 92/02

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Fundamentos de la renegociación-demanda insatisfecha

El estudio que la determina fue realizado por el Concesionario en base a un nivel de desarrollo económico-año 1996- que se ha modificado sustancialmente. Para orientar la renegociación de un contrato que implica multiplicar varias veces el monto de la inversión y triplicar la duración del mismo, se requiere un estudio que contemple situaciones de distintos niveles de demanda con el efecto consiguiente en la financiación e inversión del Plan.

Objeto de la Concesión

La prestación del servicio Retiro-Rosario excede el marco del Decreto N°543/97, por encontrarse fuera del “área metropolitana” al que refiere la norma citada y la posibilidad de prestar servicios como operador de sistemas ferroviarios es una ampliación del objeto no prevista en el decreto de referencia.

Resultados económico financieros

El análisis de los estados contables muestra a lo largo del período analizado:

Valores razonables en lo que respecta a la liquidez (ya sea liquidez ordinaria, la prueba ácida o liquidez absoluta) hasta el 31/12/98, con marcada tendencia decreciente al 31/12/1999.

Una creciente apelación al endeudamiento como medio de financiación de las actividades, evidenciado en un aumento del pasivo a corto y largo plazo. Esto determina un incremento en los valores del índice de endeudamiento del 1,02 al 4,12 y un deterioro de los indicadores de solvencia, toda vez que los mismos decrecen de 0.98 a 0.24 a lo largo del período bajo análisis.

Del informe del auditor de los Estados Contables correspondientes al ejercicio 1999, surge que la “situación económico-financiera de la Sociedad está comprometida a raíz de diferimientos generados en la ejecución de la “addenda” modificatoria del contrato de concesión con el Estado Nacional y el perfil de los vencimientos de sus cuentas a cobrar y a pagar que generan una situación de capital de trabajo negativo. Asimismo las notas N° 6 y 7 adjuntas al Balance que indican las “Restricciones a la distribución de utilidades” y “Restricciones y Compromisos” denotan una situación patrimonial muy comprometida, dado que en virtud de los préstamos bancarios vigentes, la Sociedad

debe mantener una determinada estructura patrimonial, financiera y de resultados, que le permitan cumplir con los ratios que se detallan en las citadas notas.

Una rentabilidad neta de impuestos medida sobre el Patrimonio Neto relativamente alta, superando al 15% a lo largo del período 1996-1998. Al respecto cabe señalar que TBA SA tuvo rentabilidad negativa el primer ejercicio y el cerrado el 31/12/99. El incremento de los resultados financieros negativos generados por los elevados pasivos resulta determinante en la caída de rentabilidad para este último período

Las inversiones financieras realizadas por el concesionario han crecido a un ritmo elevado y representan entre el 23 y el 38 % del activo de TBA S.A. según el año considerado, superando el patrimonio neto en los dos últimos años. Tal política de inversiones resulta poco consistente con el alto endeudamiento bancario observado, agravado por la no cancelación de las obligaciones al vencimiento, tal como lo señalan el Informe del auditor y el Informe de la Comisión Fiscalizadora que firman el Balance al 31/12/1999.

Patrimonio neto

En base a las consideraciones expuestas en la referencia a la situación económico financiera de TBA S.A. al 31-12-99, se considera necesario que se establezca un patrimonio neto mínimo para operar con solvencia la concesión. La Addenda reduce los requerimientos de Patrimonio Neto con respecto al total del pasivo de la Concesionaria.

Capacidad empresarial

Al momento de la firma del Contrato de Concesión, el Estado se comprometió a financiar las Inversiones por un monto aproximado de \$ 349 millones. Con las modificaciones introducidas por la Primera Addenda, la inversión ascendía a \$ 2.140 millones aproximadamente, que representaba un incremento del 612% con respecto al monto original. y con las de la Segunda Addenda a \$ 1.467.388.000,00, que representa un incremento del 420% con respecto al monto original. Cabe reflexionar sobre la estructura empresarial requerida para gerenciar inversiones de tamaño envergadura.

Honorarios por asesoramiento técnico

Los pagos efectuados a los accionistas en concepto de "Honorarios por Asesoramiento Técnico para la preparación, análisis y estudio del Plan de Inversiones y del Material Rodante" y "Honorarios por asesoramiento técnico puesta en marcha", para el período 1995-1999, resultan muy superiores a la utilidad neta de impuestos que surge de los balances de la empresa para el mismo período, importando ello un ingreso libre de riesgos para los mismos mientras que para el Concesionario forman parte del costo de explotación. Si se agregan ambos conceptos y se expresan como porcentaje del Patrimonio Neto, se obtienen los resultados que se exponen a continuación:

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

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

Balance 31-12-99

El Balance General al 31-12-99 presentado por la Sociedad denota una situación financiera comprometida, situación que se agudiza con las restricciones que le imponen entidades bancarias sobre los ingresos futuros en concepto de tarifas (38% sobre ingresos por tarifas del año 2000) y el compromiso de reducir los préstamos otorgados a Cometrans u otras sociedades controladas o vinculadas. Tanto el informe del auditor como el de la Comisión Fiscalizadora sujetan la opinión a la resolución de las incertidumbres referidas a los créditos con la C.N.R.T. y al cumplimiento de los compromisos bancarios.

Estructura de costos

Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde el inicio de la Concesión, la información debería adecuarse a la estructura de costos reales incurridos por la Concesionaria, con un análisis desagregado que permita su comparación con la integración que presentan los Balances Generales de la Sociedad y la información trimestral que deba presentar a la autoridad de control. Sobre el tema, se señala en especial el ítem “Cargas Sociales” y “Mantenimiento”.

Indeterminación de los precios finales de cada obra y/o provisión previstos

Del estudio de la Addenda no surge que se haya efectuado un análisis sobre la razonabilidad de los precios determinados por el Concesionario para cada obra. Asimismo las obras a largo plazo, cuyo costo total se fijó en \$363.149.000, si bien posteriormente fueron eliminadas en la segunda Addenda, no estaban identificadas en la Primera Addenda.

Indeterminación de la factibilidad técnica de ejecución de las obras propuestas

Del estudio de la Addenda no surge que se haya efectuado un análisis sobre la factibilidad técnica de las obras propuestas por el Concesionario.

Cruces a diferente nivel

El Estado resultaba comprometido a inversiones indefinidas en monto, pero condicionadas a plazos perentorios, previendo la Primera Addenda que ante el incumplimiento el Concesionario ejecute la obra a costo y cargo del Concedente, originando además, reclamos por “improductivos” y “mayores costos de explotación” en detrimento del Estado. Si bien se modifica en la segunda Addenda, ello no obsta a concluir que debió haberse analizado al momento de tratarse la primera Addenda.

Aprobación de tramitaciones por silencio del Concedente

La Addenda condiciona al Estado Concedente, fijando términos perentorios. Los plazos estipulados debieran responder a un análisis de la eficiencia del circuito interno de la Autoridad de Aplicación (A.A) a fin de no quedar expuesta la misma a la consideración del Concesionario.

Selección de contratistas y proveedores para efectuar las Inversiones

La metodología prevista en la Addenda limita la intervención de la A.A. solamente al “visado” de los Pliegos de Bases y Condiciones y en la Preadjudicación.

Inversiones en Material Rodante

El Plan de Modernización incluía como Inversiones “costos de mantenimiento” que debían estar a cargo del Concesionario.

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

Variación de los Precios de los Programas de Inversiones:

Los ajustes establecidos en las Addendas suscriptas, son violatorios de lo establecido en la ley de convertibilidad.

Sin perjuicio de que con posterioridad, la ley 25561 derogó la actualización por índices de precios, se destaca que las autoridades intervinientes no debieron haber convalidado un sistema de ajuste contrario a la normativa legal vigente al momento de suscribir las respectivas Addendas.

El monto nominado como "Gerenciamiento de las obras del Plan de Modernización" representa un 10% del monto total de las obras, superior al estipulado en la Primera Addenda (6,5%).

Mantenimiento

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

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

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

Las conclusiones del presente examen finalmente deben ser enmarcadas en el proceso abierto por el decreto 293/2002 que encomienda al Ministerio de Economía la renegociación de los contratos de concesión que tengan por objeto la prestación de servicios públicos, entre los que se encuentra el correspondiente a la empresa TBA S.A (Anexo II de la Res. 20/2002-ME). En este sentido es necesario señalar que la renegociación objeto de este estudio especial se concretó cuando se cumplía el quinto año de ejecución e importó la modificación de los parámetros estructurales del contrato original (v.g. plazos, montos de inversiones y financiamiento), en el marco de una relación bilateral ajena a la competencia de la etapa previa a la concesión (licitación pública) y fundado en un estudio del concesionario que determinó la existencia de una demanda insatisfecha y a cuya satisfacción apuntó el nuevo programa de inversiones. Por ello en el marco señalado, deberá priorizarse fundamentalmente los derechos de los usuarios del servicio público, poniendo especial énfasis en las inversiones en mantenimiento que apunten a la seguridad del servicio.

Ente Auditado y/o Empresa
CNRT - BELGRANO CARGAS S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Verificar el cumplimiento de las obligaciones emergentes del Contrato de Concesión que oportunamente celebrara el Estado Concedente y la empresa Belgrano Cargas S.A.

Período

El examen comprende el período entre la Toma de Posesión (15/11/99) y el 30/05/02.

Fuente

Resolución 104/02

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Sanciones por incumplimiento del contrato.

De la documentación analizada como de las respuestas dadas por el Organo de Control, al 17-4-02 no surge que se hayan aplicado las sanciones previstas en el art. 21 del Contrato de Concesión.

En virtud de los incumplimientos detectados por esta AGN y no obstante lo informado por la CNRT, se considera que están dados los extremos para la aplicación de las sanciones previstas en el mismo.

Resolución de la concesión por culpa del concesionario

La AGN ha verificado los incumplimientos que a continuación se detallan:

- el Concesionario incumplió en el monto asegurado para garantizar el cumplimiento del contrato, póliza de caución contratada -al inicio de la Concesión- por la cuarta parte de lo que el Contrato de Concesión le obligaba;
- el Concesionario contrató seguro de bienes sólo en relación a dos inmuebles y veintidós vehículos, dejando sin cobertura el resto de los bienes dados en concesión de los que detenta la tenencia y que al término del plazo contractualmente estipulado, deberán volver al Estado Concedente.
- el Concesionario celebró contrato de seguro de responsabilidad civil, por un monto inferior al estipulado contractualmente.
- el último pago realizado por el Concesionario a la AFIP de sus obligaciones para con la ART corresponde al período septiembre de 2000, de modo que la mora en este aspecto se extiende desde Octubre de ese año hasta la fecha.
- el Concesionario no cumple la obligación contractual de presentación de informes sobre demanda de transporte.
- el Concesionario no cumple con el Mantenimiento de Material Rodante comprometido en su Propuesta.

Por ello estarían dados los extremos previstos por el art. 22.2 inc. d). del Contrato de Concesión. No obstante dicha norma determina que es una facultad del M.E.yO.yS.P. quien -previa y fehaciente intimación- podrá dar por resuelto el Contrato por culpa del Concesionario. En este sentido, se destaca que el M.E.yO.yS.P. no ha procedido a intimar a Belgrano Cargas S.A.

Aspectos contables y económico financieros

Análisis del Límite Patrimonial

De los Estados Contables de Belgrano Cargas S.A. al 31-12-2000 y al 31-12-2001, surge que la inversión en Bienes de Uso ha sido nula y como consecuencia de este hecho el cálculo del límite patrimonial resulta también nulo, haciendo inaplicable el control establecido en el contrato de concesión.

Ello implica la desnaturalización de la finalidad perseguida en la cláusula contractual, imponiendo esta verificación un replanteo sobre la definición de dicho límite que representa un seguro para el Estado, respecto de la solvencia del concesionario.

Conformidad sobre inventarios iniciales

Se incumplió con la obligación contractual de concluir la verificación del inventario de los activos afectados a la concesión.

La toma de posesión se produjo el día 15-11-1999, por lo tanto el plazo indicado venció el 15-11-2000.

Al 31-12-2000 según Nota N° 7 a los Estados Contables, aún no se habían refrendado las actas correspondientes a bienes muebles; pasos a nivel públicos y particulares; desvíos particulares; material remolcado; locomotoras; otros vehículos de vías; aparatos de fin de tren; sistemas de operación ferroviaria y comunicaciones satelitales (Belsat) debido a que tenían algunas imprecisiones.

Al 24 de abril de 2002, de acuerdo a lo informado tanto por el concesionario como por la C.N.R.T., la situación se ha mantenido invariable, acumulando a dicha fecha una mora de 17,5 meses.

De persistir el incumplimiento sobre las actas de inventario de los bienes cedidos hasta la finalización del contrato -momento en que dichos bienes deben ser restituidos al Estado- este se encontraría impedido de efectuar cualquier reclamo sobre los mismos.

Integración del Capital Social

La Concesionaria no cumplió con la integración del capital social.

El plazo para efectivizarlo (integración del 75% del Capital Social), venció el 26 de noviembre de 2001.

Aspectos técnicos

Inversiones

El Concesionario no efectivizó el programa de inversiones pactado, alegando la falta de afectación presupuestaria del Estado Nacional de los montos comprometidos contractualmente. Al respecto, el Concesionario ha remitido diversas notas al Ministerio de Economía, a la Secretaría de Transporte y a la CNRT reclamando la efectivización de los mismos.

Asimismo y ante el requerimiento efectuado a la Subsecretaría de Presupuesto del Ministerio de Economía, se informó que los montos asignados a esta concesión para los ejercicios 2000 y 2001 en concepto de inversiones, ascienden a \$20.000.000 para cada ejercicio, los cuales no fueron ejecutados ni pagados.

De lo expuesto se desprende el incumplimiento de ambas partes, a sus respectivas obligaciones.

Mantenimiento

Material Rodante, Locomotoras Diesel Eléctricas y Locotractores Diesel Hidráulicos.

La conservación y el mantenimiento de las locomotoras se encuentra tercerizada a una Cooperativa de trabajo.

Respecto a la relación entre la Empresa Concesionaria y la Cooperativa de trabajo encargada de las tareas de mantenimiento de locomotoras, la Concesionaria ha informado que no existe contrato formal entre ambas.

La Concesionaria posee documentación estadística del parque de locomotoras, permitiéndole establecer disponibilidad de unidades, estado y ubicación de cada una.

El Contrato no establece un sistema de programación y seguimiento de cada tipo de mantenimiento como tampoco un control secuencial por parte del Concedente. Por su parte este no ha establecido un mecanismo para sustituir esa falencia.

En virtud de la informal relación existente entre Belgrano Cargas S.A. y la cooperativa a cargo de realizar estos servicios, y por no encontrarse establecidas ni delimitadas las tareas de mantenimiento que la primera le encomienda a la segunda, fue necesario recurrir al análisis de documentos de la Concesionaria y la Cooperativa Talleres Mecánica Belgrano (TMB.), además de la realización de verificaciones “in situ” de los Talleres Alta Córdoba.

De 50 locomotoras General Motors modelos GT22 y G22, intervenidas en el año 2001, se analizaron 14 unidades, surgiendo las siguientes observaciones:

De la documentación suministrada por el concesionario, no surge que exista un sistema de control integral ni eficaz para ser utilizado por los sectores intervinientes capaz de contener los datos de las rutinas, en forma sistematizada, además de no estar conformada por responsable técnico que avale las distintas tareas descritas en los mismos.

No existe registro de kilometrajes de cada unidad (locomotoras). La periodicidad de las rutinas se establecen tomando como parámetro el tiempo, metodología contraria a la determinada en normas contractuales.

Con las salvedades citadas en el punto anterior, y utilizando valores promedio de km anuales recorridos, de la documentación suministrada por el concesionario surge que el mismo realiza las rutinas de mantenimiento Preventivo “A” y “B” en la muestra seleccionada.

De la documentación analizada, no surge la ejecución de las tareas denominadas como Preventiva “C”, a los 105.000 km. y las reparaciones numerales 1 a 6 (desde los 210.000 km a los 2.510.000 Km.) durante el año 2001.

Material remolcado (vagones)

La conservación y el mantenimiento de vagones es realizado en los Desvíos y Estaciones Revisoras.

Se verificó que no obstante que el Concesionario en su Propuesta previó que el mantenimiento de vagones lo realizaría a través de la Cooperativa Laguna Paiva, los mismos se realizan con personal propio.

Del mismo modo que para el caso de las Locomotoras, el Contrato no establece un sistema de programación y seguimiento de cada tipo de mantenimiento como tampoco un control secuencial por parte del Concedente, quien asimismo no ha establecido un mecanismo para sustituir esa falencia. Por ello, fue necesario recurrir al análisis de documentos de la Concesionaria y a la realización de verificaciones “in situ” en los Desvíos San Cristobal y Córdoba.

Para la verificación del cumplimiento de las rutinas contractualmente establecidas, se seleccionó una muestra representativa de 1032 vagones del tipo tolva granera y cubierto granero, por ser los de mayor utilización por el tipo de carga transportada, sobre un total de parque activo de 2749 vagones. Examinado el período 2001 se realizaron las siguientes constataciones:

No existe registro de kilometrajes de cada unidad, lo que origina que la periodicidad de las rutinas se establecen tomando como parámetro el tiempo.

De un total de 3910 intervenciones registradas en el año 2001, aproximadamente el 65% de las mismas resultan ser accidentales, mientras que solo un 30% aproximadamente son reparaciones periódicas programadas y un 5% no identificadas.

De un total de 3910 intervenciones registradas en el año, solo se identificó una del tipo General.

Los puntos antes expuestos, permiten asegurar que el concesionario no cumple en su totalidad con las rutinas de mantenimiento previstas en contrato.

Se reitera lo expuesto supra, relacionado al sistema de control.

La alteración de lo oportunamente propuesto en cuanto a efectuar este servicio a través de terceros, reemplazándolo por personal propio en cantidades inferiores a las apropiadas y en instalaciones con deficiencias, impide al Concesionario cumplir sus obligaciones eficientemente.

Asimismo del expediente N° E.39904/98 CNRT, surgen falencias en vagones debidamente identificados, incluyendo la falta de habilitación técnica para circular.

Infraestructura.

Como surge de la Propuesta de la Unión Ferroviaria, al momento de adjudicarse esta Concesión el estado general de la infraestructura y de la vía eran deficientes lo que originó el Plan de Inversiones incorporado al Contrato de Concesión a los fines de sustituir el mantenimiento diferido históricamente.

Si bien las Condiciones Técnicas Operativas determinaban que la propuesta debía contar con un programa de mantenimiento para este rubro; tanto la Propuesta como el Contrato no previeron la programación del mantenimiento de vía. Por tales motivos no existen documentos de control y seguimiento de dicha obligación que permitan certificar ante el Concedente la ejecución de las distintas rutinas.

Por su parte la CNRT. no ha intervenido en forma secuencial y sistemática en el control de esta obligación. Se comprobó su intervención en inspecciones puntuales sobre el estado de las instalaciones, de las cuales se denuncian falta de mantenimiento.

La conservación y mantenimiento de la infraestructura de vía, se encuentra tercerizada a la Cooperativa de Trabajos Ferroservicios Ltda. que cuenta con agentes distribuidos en toda la red.

El Concesionario ha informado que la situación contractual con la referida Cooperativa responsable de dichos trabajos no se encuentra formalizada. La unidad de medida de dicha contratación es el jornal, distribuido en distintas cuadrillas, las cuales son controladas por los Distritos Operativos en que se encuentra organizado el Concesionario.

Analizados los documentos de control interno del Concesionario de las tareas de mantenimiento realizadas, se emiten las siguientes observaciones:

El Concesionario no cuenta con un programa de mantenimiento preventivo.

El Concesionario utiliza la metodología de “puntada a tiempo”; modalidad que implica trabajos sobre la estructura de vía únicamente en aquellos sectores que presenten una degradación tal que ponga en grave riesgo la carga transportada. Este sistema de trabajo provoca un notable deterioro de la infraestructura de vía.

Se reitera lo expuesto supra, en relación al sistema de control.

Conclusión

Como conclusión, se resalta que, la auditoría practicada para verificar el cumplimiento de las obligaciones emergentes del Contrato de Concesión celebrado entre el Estado Concedente y Belgrano Cargas S.A. permite establecer que existen incumplimientos por parte del Concesionario en cuanto al monto asegurado para garantizar el cumplimiento del contrato, seguro de bienes, seguro de responsabilidad civil, mora en el pago de ART, presentación de informes sobre demanda de transporte, mantenimiento de Material Rodante comprometido en su Propuesta y que el Estado no realizó los aportes de fondos comprometidos para realizar las inversiones previstas.

La CNRT no ejerció debidamente sus funciones de órgano de control, sin intervenir en forma sistemática en el control de las obligaciones del concesionario, omitiendo fiscalizar aspectos relevantes del Contrato de Concesión tales como la constitución de seguros por parte del concesionario, la falta de cumplimiento por parte de este de su obligación estatutaria relativa a la integración del capital societario suscripto, la no celebración de los acuerdos sobre inventario de inicio, la falta de remisión de los informes de demanda, la inexistencia de una metodología que permita comprobar el cumplimiento del concesionario de sus obligaciones de mantenimiento, etc. Asimismo, en lo referido al régimen de penalidades, la CNRT no ha aplicado sanciones ante los graves y reiterados incumplimientos del concesionario.

Por ello, deviene necesario articular las acciones conducentes para lograr un correcto y efectivo funcionamiento de dicho sistema. A tal efecto se vislumbran las siguientes alternativas que deberán sin embargo ser sopesadas y evaluadas con el objeto de determinar la dirección correcta que preserve el interés común:

Que el Estado Nacional exija al Concesionario el cumplimiento efectivo de todas sus obligaciones y a su vez ejecute el Programa de Inversiones comprometido contractualmente;

Que el Estado Nacional evalúe la viabilidad del contrato y las posibilidades de renegociación en las actuales circunstancias de emergencia, teniendo en cuenta que el decreto 293/02 encomendó al Ministerio de Economía la renegociación de aquellos que tengan por objeto la prestación de obras y servicios públicos. Más aún cuando el contrato con la Empresa Belgrano Cargas S.A. no está incluido en el “Listado de Contratos de Prestación de Obras y Servicios Públicos” objetos de renegociación que como Anexo II forma parte de la Resolución 20/2002 M E.

Que el Estado Concedente impulse la rescisión contractual.

Independientemente de la resolución que el Estado concedente adopte respecto de la continuidad de la concesión, la CNRT debe dar estricto cumplimiento a sus funciones orgánicas, llevando a cabo los controles correspondientes sobre los servicios de transporte ferroviario que en el presente caso no ha ejercido.

Ente Auditado y/o Empresa
CNRT

Características de la Auditoría

Objeto

Verificar los controles ejercidos por la CNRT sobre las diversas modalidades del servicio de oferta libre.

Período

El período auditado se abarca desde el 01-06000 y el 31-05-01 .

Fuente

Resolución 61/02

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones:

Manuales

Existe un manual de procedimientos que a la fecha de cierre de las tareas de campo no se encontraba aprobado por el Directorio del organismo.

Empresas habilitadas

El sistema de control de garantías implementado resulta precario y se encuentra librado a la discrecionalidad del personal del sector (Dpto. Estadística y Seguros). El mismo se limita a una planilla en Excel, confeccionada por los agentes del sector, que contempla la variación en el parque móvil y/o la variación del boleto mínimo a los efectos de regularizar y actualizar la garantía. Dicho programa carece de seguridad a los efectos de resguardar la información, sin contemplar además, entre otros aspectos: la antigüedad de los vehículos, las infracciones labradas, las multas impuestas, la reincidencia.

Hasta la fecha de fin de las tareas la CNRT no reglamentó el art. 12 de la Resolución 328/99-ST, el cual debe instruir las características que deberán contener los talonarios de Constancias de Viajes.

La CNRT no implementó un sistema informático de recepción y aprobación de solicitudes realizadas a distancia tal cual lo dispone el art. 8 de la Resolución N° 328/99-ST.

Inspecciones

Los inspectores utilizan una Hoja/Formulario para dejar constancia de la infracción cometida que es denominada “acta” y se encuentra agregada en talonarios de 25 ejemplares numerados correlativamente. Los inspectores utilizan tantas actas de acuerdo a la extensión de la redacción de las infracciones, por lo que un vehículo infraccionado puede tener una o más actas. Este procedimiento dificulta el control como así también la elaboración de estadísticas en base a las infracciones según las actas labradas.

La información de las actas no puede ser utilizada en forma óptima debido a que En la mayoría de los casos, los duplicados, triplicados y cuadruplicados resultan ilegibles por el uso de carbónicos.

Las infracciones, en las actas, son detalladas minuciosamente (tal como se expresó en la observación anterior), generando demoras en la confección de las mismas.

Debido a las razones expuestas y a que cada grupo de inspección emplea distintos talonarios de actas, un vehículo infraccionado puede poseer dos actas que no guardan correlatividad alguna, dificultando el control sobre los talonarios, actas, etc.

Sumarios

La foliatura de los expedientes no se ajusta a lo establecido en el art. 9° del Decreto N° 1759/72, reglamentario de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos.

La modalidad adoptada por la CNRT en la tramitación de las infracciones, impide la correcta aplicación de lo dispuesto por el artículo 8 del Decreto n° 253/95 (Régimen de penalidades) sobre reincidencia de infracciones.

Cada Gerencia interviniente se comporta en general como un compartimento estanco, no existiendo comunicación fluida y/o un Programa Integrado entre ellas, produciendo demoras innecesarias en el circuito.

De 15 expedientes (y sus agregados) analizados, el 37,5 % (6 expedientes) no posee, hasta la fecha de esta auditoría, constancia alguna de multas aplicadas.

Los tiempos de tramitación exceden lo razonable toda vez que el plazo promedio se aproxima a los 106 días hábiles.

Liberación

El Centro de Asistencia de las Ciencias Económicas al Transporte Automotor (CACETT) no recibe ninguna documentación de los vehículos que la CNRT retuvo por inspecciones realizadas. El sector toma conocimiento recién cuando el titular de la unidad retenida se presenta y solicita que se libere la unidad. Esto se corresponde con lo expresado más arriba respecto de que cada sector no actúa interrelacionadamente.

De los expedientes analizados no surge la cantidad de días de retención impuesto a los vehículos infraccionados, como tampoco el criterio utilizado a ese efecto. Si bien existe un plazo máximo para mantener retenido un vehículo (Decreto n° 253/95) por deficiencias individualizadas, la CNRT no reglamentó aun plazos de retención intermedios que dependan del tipo de deficiencia o infracciones detectadas, como así también a su gravedad, quedando a criterio del encargado del sector determinar los días de retención.

De los expedientes analizados no surge que la deficiencia detectada en la unidad retenida, haya sido subsanada al momento de la liberación. Esta situación permite que en muchos casos el vehículo vuelva a circular en infracción.

Las constancias de pago por la liberación de los vehículos no se encuentran debidamente conformadas.

De 15 expedientes analizados 10 poseen la correspondiente constancia de pago de la liberación del vehículo, De esos 10 recibos, el 100% carece de la firma del cajero y el 20% carece de la correspondiente autenticación.

Verificación in situ

En el caso de que la unidad inspeccionada sea retenida, el acta como la planilla de inventario no se confecciona en el lugar de detención sino que se traslada el vehículo y después se procede a elaborar ambos documentos en el lugar de retención.

Los grupos de inspección se encuentran conformados por dos o tres inspectores y uno o dos agentes de policía. Estos, a efectos de desarrollar su tarea, se dividen en dos turnos, uno por la mañana y otro por la tarde. Si en el momento de la inspección se determina que un vehículo adolece de faltas que afectan la seguridad de la unidad o de los pasajeros, es acompañado por uno de los inspectores al lugar de retención a efectos de confeccionar la documentación respectiva, situación que se repite con cada uno de los vehículos que guardan las mismas características. Cuando son más de tres las unidades retenidas se termina el control por falta de agentes que realicen la registración de los vehículos. Es decir que el tiempo que dura la inspección queda sujeto a la cantidad de agentes afectados a la misma y a la cantidad de vehículos retenidos en cada operativo.

Ente Auditado y/o Empresa

CNRT

Características de la Auditoría

Objeto

Verificar la implementación y funcionamiento del régimen tarifario de ferrocarriles aprobado a través de la resolución M E y O S P N° 17/98, dictada el 8/1/98.

Período

Las tareas propias del objeto de examen han sido desarrolladas entre el 18/02/98 al 30/06/98.

La muestra seleccionada abarcó el período enero de 1998 a junio de 1998

Fuente

Resolución 204/01

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

El personal encargado de los controles propios del organismo (inspectores encargados de realizar los controles a las empresas concesionarias) al momento de realizarse la auditoría es insuficiente. La consecuencia de lo establecido, se traduce en el escaso mecanismo de control implementado en el organismo auditado.

Las planillas presentadas por los distintos concesionarios donde constan la cantidad de trenes programados, corridos, cancelados, impuntuales, índices de coches despachados, de cumplimiento y de puntualidad, resultan finalmente, por las causas arriba apuntadas, tomadas como valederas en casi su totalidad.

Al no existir un Manual de procedimientos aprobado, debe destacarse que no surge claramente que reglas se aplican en lo que hace a controles ni cómo se sistematizaron los mismos. Insuficiente muestreo por la escasa cantidad de los casos tomados, ya que para la línea General Belgrano, ramal Bs.As.- G. Catán alcanza el 3.05 % del total de los trenes corridos en el período de 365 días lo que no da una acabada muestra del control de calidad que nos ocupa. Esto puede traer como consecuencia graves distorsiones con referencia al total de las anomalías verificadas.

Respecto de los atrasos o cancelaciones de trenes

El control es escaso. Por ello, el mismo adquiere un carácter casi formal.

Del relevamiento efectuado se desprende que la tarifa de aplicación, es decir el precio de los viajes que se aplica a los usuarios de las concesiones ferroviarias metropolitanas estudiadas, se encuentra dentro de los parámetros establecidos en el Contrato de Concesión.

Se concluye que los índices promedios globales superarían a los índices de referencia, hecho que no se ha podido corroborar, según surge de la observación detectada, en todos los casos, excepto el ramal Bue-Marino donde el índice promedio global es inferior al índice de referencia; por ello el aumento tarifario no fue concedido

Se ha podido comprobar paralelamente una ausencia de control integral adecuado. Esto está referido tanto a los operadores de servicio como al control cruzado de inspección en lo atinente a atraso, no despacho, etc., de trenes.

Las razones aducidas para la falencia indicada convergen a una falta de recursos necesarios para afectar a tareas de inspecciones.

La ausencia de los controles adecuados revistan seria importancia y obliga a tomar como buenos las planillas presentadas por el concesionario, sin el debido chequeo aconsejable. No se alcanzan en consecuencia los objetivos básicos definidos en toda auditoría y no es plenamente desempeñada la función del organismo auditado de acuerdo a las normas vigentes.

Ente Auditado y/o Empresa CNRT

Características de la Auditoría

Objeto

Verificar las tarifas de ferrocarriles Metropolitanos correspondientes al año 1998 (análisis de la resolución 682/99-MEyOSP que aprueba los índices de calidad a partir de marzo de 1998 (TMR S.A.) y la Resolución 675/99-MEyOSP que aprueba los índices de calidad a partir de septiembre de 1998 (TM Gral. San Martín) y su impacto en la Resolución n° 17/98.

Período

Las tareas propias del objeto de examen han sido desarrolladas entre el 01/03/99 al 30/06/99

Fuente

Resolución 218/01

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Aún no existe en el organismo un Manual de procedimientos aprobado, motivo por el cual hay que destacar que no surgen claramente que reglas se aplican en lo que hace a controles ni cómo se sistematizaron los mismos. Dicha observación se mantiene del informe anterior (RES-AGN 204/01).

La Resolución N° 682/99-MEyOSP, aprueba el índice de calidad a partir del 19 de marzo de 1998, para el grupo de servicios 4 de la línea Roca para el segundo semestre del tercer año de concesión. En la misma se incluye la distribución ponderada del incremento tarifario para los servicios diesel en su conjunto (argumentando, la conveniencia de implementar un único cuadro tarifario para los servicios diesel) y que

asciende a 1,0687; tal situación vulnera lo establecido en art. 7.1.3. "Mayor precio por mejor servicio" del Contrato de Concesión.

La CNRT expresa que realiza las inspecciones en base a un muestreo estadístico para constatar el cumplimiento de los índices de calidad. No obstante se verificó que los controles de puntualidad se restringen a la franja horaria de 7 a 21 hs. durante el período auditado, excluyendo expresamente el horario de 5 a 7 hs y de 21 a 24 hs.. Por lo tanto no se considera un muestreo estadístico apropiado habida cuenta que no existe igual probabilidad para todos los elementos del universo.

Las inspecciones realizadas resultan además escasas: representa el 3,90% del total del tránsito comprendido entre el período enero 1998 a diciembre 1998 (365 días). Tal situación provoca distorsiones, que si bien no son lo suficientemente significativas para el cálculo de los índices de calidad, lo son para la aplicación de penalidades. Como prueba de ello se remite a la auditoría de cabina realizada en el mes de Mayo de 1997 (esta es la última realizada al momento de llevar a cabo nuestro trabajo de campo), para el ferrocarril General San Martín en donde se verificó una diferencia de 102 trenes atrasados no contemplados en la declaración del concesionario lo que implicó una diferencia del 6/1000 en el índice global de calidad. La penalidad aplicada en este caso fue de 15.300 UP, equivalentes a \$ 9.945,00

No existe normativa expresa que determine cual es la autoridad que debe aprobar los índices de calidad de servicio presentados por el concesionario. Tal facultad es ejercida -a fecha de trabajo de campo- por el Directorio de la Comisión.

La información que recibe la Gerencia de Concesiones Ferroviarias por parte de la Gerencia de Calidad y Prestación del Servicio referida a los reclamos de usuarios por temas ferroviarios no contempla el detalle (del día y hora) a los que pertenece el reclamo del usuario, razón por la cual no se puede realizar un correcto control cruzado con las planillas remitidas por los concesionarios para la validación de los índices globales de calidad.

El ente no recepciona las fotocopias de las Declaraciones Juradas mensuales del Impuesto al Valor Agregado tal como lo especifica la Disposición UCPF 17 del 4 de noviembre de 1996. Además, el ente no efectuó el reclamo pertinente ante los concesionarios, razón por la cual no pudo constatar la información contenida en las mismas con las planillas presentadas por el concesionario para el cálculo de los ingresos excedentes.

A partir de Noviembre de 1996 el ente deja de efectuar las pruebas de consistencia sobre los ingresos declarados por los concesionarios para el cálculo de excedentes específicamente en lo referido a la totalidad de pasajeros transportados y cantidad de boletos vendidos.

La CNRT ha suspendido la acción de reclamar el cobro de los excedentes tarifarios o a la remisión de recibos de compensación por parte de los concesionarios.

En relación con la impugnación recursiva interpuesta por los concesionarios por vía de alzada, de los reclamos realizados oportunamente por la CNRT, se observa que:

El alcance de las impugnaciones no tiene carácter general en razón de la materia, sino que está referido jurídicamente al acto específico del reclamo. Por tal motivo, no puede

dar lugar a la suspensión del derecho a demandar lo sucesivamente adeudado a favor del Estado.

En relación con la deuda total de \$ 23.120.591,76 a favor del Estado al 31/12/98, debe tenerse en cuenta que los recursos no suspenden los efectos del acto en aquello que disponen. (ver fallo C.S.J.N. 250:36 Lipara Napoleón c/ Estado Nacional “la posibilidad de ulterior discusión judicial respecto de actos administrativos no obsta a la ejecutoriedad que debe reconocérsele...”).

Tampoco se realizan comunicaciones al MEyOSP indicando la posición mensual de los excedentes relativos a cada concesionario ferroviario metropolitano ni a la situación derivada del incumplimiento de los depósitos de los mismos, cuando así correspondiese.

Ente Auditado y/o Empresa

CNRT

Características de la Auditoría

Objeto

Verificación del control ejercido por la CNRT sobre las medidas de seguridad en el servicio público de transporte automotor de pasajeros de corta y larga distancia.

Período

El período auditado comprende el segundo trimestre de 1998.

Fuente

Resolución 184/01

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

El análisis del estado de conservación de la infraestructura edilicia de los Talleres de Revisión Técnica (TRT) se basa en la opinión subjetiva del inspector ante la ausencia de estándares de calidad edilicia y nivel de mantenimiento de talleres.

Ante la detección de deficiencias en el estado de conservación de la estructura edilicia de los Talleres TRT, no se formula el apercibimiento previsto por el Régimen Sancionatorio vigente.

No existe comunicación adecuada entre la Subgerencia de Fiscalización y Control de Servicios (SFyCS) y la Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT)

La Subgerencia de Control de Servicios (SCS) desconoce el estado de tramitación y/o resultado de los expedientes iniciados a partir de las deficiencias detectadas en las inspecciones realizadas.

Los inspectores de la Subgerencia de Control de Servicios (SCS) carecen de las facultades necesarias para disponer la suspensión preventiva de los Talleres de Revisión Técnica (TRT).

La Subgerencia de Fiscalización y Control de Servicios (SFyCS) no propicia la aplicación de ningún tipo de sanción en los casos en que, ante una evaluación de su capacidad, el personal de los talleres de Revisión Técnica de Vehículos no alcance el puntaje mínimo establecido por la Res. ST N° 408/94.

En el Registro Nacional de Fabricantes de Carrocerías y Talleres (RNFCyT), se hallan inscriptas empresas que no han presentado la totalidad de la documentación requerida por la normativa vigente.

Los controles practicados por el Departamento de Evaluación Psicofísica (DEPC) sobre el estado psicofísico de los conductores en las cabeceras de línea y/o en sus alrededores, resultan insuficientes.

La base de datos que utiliza el sector seguros para controlar la vigencia de las pólizas de seguros, no emite información confiable.

Los controles que lleva a cabo el Sector Seguros respecto de la vigencia de las pólizas, son insuficientes.

La CNRT acepta la cobertura brindada a las empresas de transporte automotor de pasajeros por parte de Compañías Aseguradoras que no están autorizadas por la Resolución SSN N° 25429/97.

Se han registrado demoras en la tramitación de expedientes iniciados tanto a las empresas transportistas como a los talleres de revisión técnica de vehículos con motivo de las actas de infracción labradas por los inspectores de la CNRT.

En función de las observaciones descriptas ut supra, se puede concluir que, con referencia a los temas vinculados a la fiscalización técnica del parque automotor de las empresas transportistas se detectaron diferentes debilidades relativas: al estado de conservación de la estructura edilicia de los talleres de revisión técnica y de suspensión preventiva de los mismos; a la carencia de facultades de los inspectores para disponer dicha suspensión; y la falta de adopción de medidas en los casos en que el personal técnico de los talleres TRT no alcanza el puntaje mínimo en la evaluación de conocimientos.

Estas debilidades junto con la falta de coordinación de las tareas entre la CNRT y la Consultora CENT van en desmedro de la sinergia positiva que debería devenir como producto del trabajo conjunto de ambas entidades.

Esto sugiere asimismo un uso ineficiente de los recursos disponible, hecho que podría subsanarse mediante la integración y coordinación de las del accionar de las diferentes áreas involucradas en el sistema de control.

Ente Auditado y/o Empresa
CNRT

Características de la Auditoría

Objeto

Examen del accionar de la CNRT en la atención y resolución de los reclamos de los usuarios del autotransporte de pasajeros, prestado bajo las modalidades de servicio público urbano e interurbano. Verificación de los controles ejercidos por la Comisión sobre las medidas de seguridad en el servicio público de transporte automotor de pasajeros de corta y larga distancia.

Período

Atención y resolución de reclamos: desde el 1° de Noviembre de 1998 31 de Marzo de 1999.

Controles de medidas de seguridad: desde el 1 de enero de 1999 al 15 de abril de 1999.

Fuente

Resolución 259/01

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Reclamos

Los Manuales de Procedimientos (urbano e interurbano) con los cuales se rige la Gerencia de calidad y prestación de Servicios (GCPS), no cuentan con aprobación del Directorio.

El Manual de Procedimientos para el Transporte Automotor de Pasajeros Urbano e Interurbano y el reglamento de usuarios (Res. N° 979/98-CNRT) no contemplan la fijación de plazos para la tramitación de reclamos dentro del Ente Regulador.

Los tiempos de tramitación de los reclamos que generan actuaciones o expedientes exceden el principio de razonabilidad de los plazos (arts. 28 y 86 inc. 21 de la Constitución Nacional).

No surge de los Manuales un vínculo de relación de funciones entre las distintas áreas o sectores del organismo.

Las estadísticas elaboradas y suministradas al grupo auditor por el Organismo no coinciden con el relevamiento efectuado sobre el sistema de capturas de denuncias.

El sistema informático implementado por la CNRT para la registración de las denuncias efectuadas por los usuarios carece de confiabilidad.

Los datos que figuran en el “Sistema de Denuncias” no son coincidentes con los existentes en el “Sistema de Captura de Denuncias” para un mismo reclamo.

Cuando un usuario realiza un reclamo en la CNRT en segunda instancia la GCPS no asienta en el Sistema el número asignado por la empresa.

La GCPS no lleva archivo manual de los reclamos recepcionados por las distintas vías de acceso (carta, teléfono, fax o personalmente).

En las carátulas de las actuaciones o expedientes no se detalla el número de reclamo que le dio origen, como tampoco el número de la actuación, en el caso que la tramitación requiera la apertura de un expediente.

Las actuaciones o expedientes no cumplen lo establecido por el art.9 del Decreto 1759/72 (reglamentario de la Ley precedentemente citada) en lo que hace a la foliatura.

La GCPS no efectúa controles de consistencia de los soportes magnéticos.

La GCPS no ha realizado controles que permitan evaluar las causales de la falta de presentación de los soportes magnéticos.

De los reclamos tramitados directamente por la GCPS no queda constancia fehaciente de la notificación al usuario.

La característica dada a las notificaciones enviadas a los usuarios vulnera lo dispuesto en el artículo 40 del decreto reglamentario de la Ley 19549, que resulta de aplicación supletoria en toda gestión administrativa.

Dentro de los expedientes analizados falta constancia de la notificación final al usuario.

La GCPS no efectúa ningún tipo de relevamiento para determinar el grado de satisfacción de los usuarios con las respuestas dadas por la empresa.

Existen diversas actuaciones respecto de una misma denuncia.

Cuando el usuario efectúa la denuncia de un daño ocasionado por la empresa, la Comisión luego de recabar la documentación respectiva y constatar no solo la veracidad de los hechos sino también que estos se encuentran comprendido en el régimen de penalidades, se limita a emitir una Orden a Cumplimentar. Pero la CNRT no impulsa el procedimiento administrativo tendiente a la aplicación de la multa prevista en el citado régimen (decreto 1395/98).

Seguridad

No ha sido aprobado por la CNRT el manual de procedimientos que regula la tramitación interna de la Gerencia de Control Técnico.

Los expedientes de carroceras, modificadoras de carroceras y de talleres modificadores de chasis no cumplen con las formalidades previstas para este tipo de tramitación.

Existen talleres modificadores de chasis, que pese a estar habilitados, no reúnen toda la documentación necesaria para dicha habilitación. Esta observación reitera la efectuada en el informe aprobado por Res. AGN 184/01

No existen archivos internos en la Gerencia, que contengan las actas de comprobación de irregularidades detectadas en los talleres de revisión técnica (TRT).

El trámite de las actuaciones que contienen actas de comprobación a Talleres de Revisión Técnica (TRT), presentan demoras que promedian los 11 meses cuando ingresan al área Sumarios para decidir la aplicación de sanciones por las faltas comprobadas.

No existe un nivel fluido de comunicación e interrelación entre la Subgerencia de Fiscalización y Control de Servicios (SFyCS), y la Consultora Ejecutiva Nacional del Trabajo (CENT). Esta observación constituye una reiteración de las deficiencias señaladas en el Informe aprobado por Res.AGN 184/01.

La Subgerencia de Fiscalización y Control de Servicios (SFyCS) desconoce el estado de situación de los expedientes iniciados a partir de las deficiencias que se detectan en las inspecciones correspondientes. Esta observación constituye una reiteración de las deficiencias señaladas en el Informe aprobado por Res.AGN 184/01.

Las carátulas de los expedientes no consignan plazo para el dictado de la correspondiente resolución.

Los datos que surgen del sistema informático no coinciden con los archivos manuales que lleva el Departamento de Control Psicofísico.

Las declaraciones juradas de seguros no especifican el motivo por el cual fueron presentadas ni el correspondiente número de trámite.

Durante el período auditado no se realizaron controles por oposición para chequear que las unidades informadas se correspondan con las habilitadas por la CNRT.

Existen diferencias entre el parque móvil habilitado y el informado mensualmente por las compañías aseguradoras.

Existen empresas de autotransporte público de pasajeros, tanto urbanas como interurbanas, que circulan con vehículos que superan los 10 años de antigüedad.

Ente Auditado y/o Empresa

CNRT

Características de la Auditoría

Objeto

Examen del accionar de la CNRT en la atención, tramitación y resolución de los reclamos efectuados por los usuarios del servicio de transporte por ferrocarril.

Período

Año 1997 y primer semestre del año 1998.

Fuente

Resolución 177/00

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Reclamos efectuados en primera instancia

Durante el año 1997 la Gerencia de Calidad y Prestación de Servicios no efectuó ningún relevamiento respecto de la calidad del sistema de atención comercial a cargo de los Concesionarios Ferroviarios. Sólo efectuó un relevamiento en abril de 1998.

Las quejas realizadas ante los Concesionarios comprendidas en la muestra no registran ningún tipo de derivación por parte de la Gerencia para su tratamiento.

Cuando en un mismo formulario de quejas se asienta mas de un motivo de reclamo, las concesionarias no lo contemplan.

Las respuestas a los usuarios del servicio oscilan entre 5 a 20 días y son en la mayoría respuestas tipo que consideran la elevación del reclamo al área respectiva. Además incluyen los números de atención a usuarios para solicitar mayor aclaración.

El formulario de quejas no contempla la incorporación de motivos pre-impresos que faciliten la confección de los mismos por parte de los usuarios como así también, el análisis posterior que efectúa la empresa o la CNRT.

Se detectaron casos en que la información obtenida de los diskettes enviados por los concesionarios no resulta confiable.

Reclamos efectuados en segunda instancia

No existe un criterio uniforme de registración para identificar las quejas ingresadas ante la Comisión.

Las actuaciones administrativas de los reclamos ingresados en segunda instancia comprendidos en la muestra seleccionada durante el año 1997 no se encuentran anexadas en un solo cuerpo o expediente.

Se verificó la falta de foliatura o foliatura parcial de las actuaciones impresas en cada reclamo.

Del cotejo de las actuaciones no surgen constancias de la recepción por parte del usuario de las notificaciones cursadas por la Comisión.

En la tramitación de los reclamos se verificaron expedientes paralizados ante el requerimiento y no presentación por parte de los usuarios de la copia del reclamo y de la respuesta brindada por el concesionario y/o copia del boleto de transporte u otros antecedentes.

Ente Auditado y/o Empresa CNRT - METROVIAS S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Fiscalizar el cumplimiento de obligaciones a cargo del Concesionario Metrovías S.A., para la explotación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros en relación a la red de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires y Premetro.

Período

El período auditado abarcó desde el 1/1/94 y el 30/6/98

Fuente

Resolución 67/99

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Obligaciones Societarias

Metrovías S.A. realizó transferencias de acciones Clase "A", sin la autorización previa de la Autoridad de Aplicación, infringiendo, de esta manera lo establecido en el Art. 26 del Pliego de Bases y Condiciones y el Art. 6 del Contrato de Concesión.

Contables y Economico-Financiero

La Sociedad Concesionaria no ha presentado en el plazo contractual los Balances Generales correspondientes al 30/06/94, 30/06/95, y 30/06/96.

Subsidio

El Concesionario ha presentado la documentación para el cobro del subsidio en tiempo y forma, no obstante se observa que el Concedente no lo ha cancelado dentro del plazo contractual, habiéndose producido demoras -en 33 meses de los 48 auditados- de aproximadamente 4 días.

Los reintegros por el programa de inversiones que realiza el Concedente han sido efectuados con demoras, siendo reclamados los intereses por el Concesionario y pagados de acuerdo con el art. 44 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares S.B.A.

Plan de Inversiones y Mantenimiento

Cumplimiento de las obligaciones contractuales

Los montos parciales de obra y los plazos contractuales han sido modificados sin previa resolución emitida por el poder concedente

Cronogramas de Inversiones

El compromiso contractual sufrió varias modificaciones, - entre ellas las aprobadas por las Resoluciones MEyOySP 125 (18/8/95) y 687 (27/5/96)- hasta llegar a los cronogramas aprobados por Resolución MEyOySP. N° 425 del 15/11/96. Posteriormente, Metrovías presentó Notas N° GAC 888 del 15/11/96 y N°1123 del 19/12/97 a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, solicitando modificaciones al cronograma vigente basadas en argumentos de variada índole.

Tanto los plazos contractuales como los montos parciales de obra han sufrido modificaciones al momento de efectuarse las autorizaciones de las mismas mediante la rubricación de las respectivas Actas de Inicio, la aprobación de los planes de trabajos e inversiones, como así también la rubricación de los Certificados de Obra por parte de la Inspección de obra dependiente de la C.N.R.T., sin existir previa resolución autorizante emitida por la autoridad concedente.

Se observar un desplazamiento temporal para la ejecución de las obras en los primeros años de la Concesión.

Modificaciones pendientes de aprobación

El Concesionario solicita por nota N° 888 del 15/11/96 y N° 1123 del 19/12/97 modificaciones al cronograma de inversiones, que han sido presentadas ante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Estado de las obras

Se observan discrepancias entre la programación aprobada (Resol. N° 425/96 del MEyOySP) y lo realmente ejecutado, tanto en plazos como en montos.

Resultado del examen de las obras seleccionadas

Los trabajos de renovación de vías en la Línea “C” han posibilitado una vía con bajo nivel de ruido en comparación al sistema anterior, bajo costo de mantenimiento y fácil limpieza del sector vías. Con respecto a la Línea “B” han posibilitado una vía con bajo nivel de ruido y menor costo de mantenimiento.

En las estaciones Diag. Norte, Avda. de Mayo, Moreno e Independencia (Línea “C” Retiro-Constitución) se observa que el borde de andén no respeta las cotas establecidas por el gálibo mínimo de obra, conformándose una separación excesiva entre coche y andén, de potencial peligro para la seguridad del usuario.

Renovación de vía línea “C”:

Se ha detectado en algunas estaciones, ejemplos Diagonal Norte, Av. de Mayo, Moreno e Independencia, del lado de circulación Retiro-Constitución, una separación entre coche y andén excesiva, conformándose de esta forma un vacío de potencial peligro para el usuario, pudiendo ser motivo de accidentes.

Mantenimiento

Vía línea “A”

Hasta el presente se vienen desarrollando tareas de mantenimiento en toda la extensión de esta línea, incorporando balasto, cambiando algunos durmientes, como así también fijaciones elásticas de madera por flejes curvos de chapa, rieles en caso extremo, etc.-

El estado general de la misma es deficiente, mencionándose entre otras falencias el elevado grado de desgaste verificado en los rieles que se encuentran próximos a la conclusión de su vida útil, además del obsoleto sistema de fijaciones, correspondiendo, como se tiene previsto, efectuar la renovación integral de la misma incluidas las modificaciones de traza por razones de seguridad, toda vez que al producirse la renovación de material rodante, algunas curvas resultan en extremo peligrosas por su reducido radio de giro.

Calidad del Servicio

De acuerdo con la información suministrada por Metrovías S. A. y en cumplimiento de los requisitos fijados contractualmente, se determinan los índices de medición de la “calidad del servicio”, habiendo cumplido, en líneas generales, los parámetros fijados en el Anexo VII-SBA del Contrato de Concesión.

No obstante, se señala que en la auditoría realizada se relevaron las diferentes líneas de subterráneos, a fin de obtener los elementos que permitieran realizar una muestra del comportamiento empresario en el rubro. Es fundamental aclarar que la muestra efectuada debe considerarse como un ejemplo de la situación a la que se encuentra sometido un usuario en una estación y en un momento determinado, en forma totalmente “puntual”.

Simultáneamente, se evaluaron los mecanismos de contralor que utiliza la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y que se detallan en cada ítem:

Frecuencia de trenes

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte realiza su control a través de mediciones de las que surgen las variables a aplicar en fórmulas ya establecidas. A través de dichas fórmulas se determina el índice de cumplimiento de las frecuencias máximas permitidas, con valores que significan una suerte de promedio dentro del período considerado.

Si bien la gran mayoría de los trenes salen en los horarios previamente establecidos en la programación diaria, este grupo de auditoría, al situarse en la posición de un usuario del servicio que toma un tren en cualquier estación intermedia de una línea, pudo constatar que la frecuencia en esa estación pierde completamente la regularidad, lo que va en desmedro de la calidad del servicio.

Señalamos que de la auditoría realizada se observó que la calidad del servicio no es satisfactoria en las llamadas “horas pico”, resultando una demanda notoriamente superior a la oferta del servicio, situación que no queda reflejada en absoluto en los índices de calidad del servicio.

Como agravante de lo expuesto, en las mencionadas bandas horarias se producen cancelaciones de servicios que provocan concentraciones masivas de pasajeros.

Cantidad de coches por tren

De la información suministrada por Metrovías SA. a la CNRT surge que se han prestado servicios con formaciones integradas con menor cantidad de coches que las establecidas contractualmente.

Venta de pasajes y acceso a andenes

Si bien se detectaron quejas en dos estaciones de la línea “B”, no se constataron irregularidades, tanto en lo que hace a la demora en la adquisición de pasajes como al acceso de los pasajeros a los andenes.

El Premetro cuenta con máquinas de expendio automático de boletos arriba de los coches, con control de la compra de los mismos por parte de guardatrenes. Son reiteradas las quejas por mal funcionamiento de las máquinas, según su registro.

En “horas pico” se certificó que la empresa procede a la inhabilitación momentánea de los molinetes situados en las estaciones cabeceras, situación que provoca aglomeraciones transitorias de pasajeros.

Limpieza y conservación de estaciones

En algunas de las estaciones verificadas, se detectó falta de limpieza en los pisos de las mismas, escaleras, andenes, túneles de combinación, entre otros sitios. Se pudieron detectar gran número de mosaicos rotos, en particular en el pasillo de la combinación Línea D /Línea C a Constitución - estación Diag. Norte. En relación a la limpieza, se registran quejas en las líneas B, C, D y E.

Iluminación en estaciones y túneles

Se han registrado quejas en las estaciones Perú (Línea “A”), Diagonal Norte e Independencia (Línea “C”); inclusive una de las registradas en esta última refiere a un robo sufrido por una pasajera, favorecido por la escasa iluminación de la escalera de acceso a la estación. Conjuntamente con personal de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte se efectuaron algunas certificaciones del nivel lumínico en distintas estaciones, de las cuales se puede resumir que en las no remodeladas como así escaleras y pasillos comunicantes, la iluminación es inferior a la requerida (defectuosa).

Temperatura en estaciones

Se detectó una importante cantidad de quejas en la estación Callao de la línea “B” de Subterráneos, las que refieren al “aire irrespirable” y el “calor agobiante” que hay en dicha estación. Remitimos a los Aspectos Técnicos-Obras de Ventilación.

Información al público usuario

Se certificaron numerosas quejas por demoras, modificaciones, interrupciones, suspensiones y cortes en el servicio sin ningún tipo de aviso.

Las estaciones examinadas presentan falencias en la información exigida, por ej. en la estación Perú de la línea “A”, resulta deficiente la información sobre el acceso a la combinación con las líneas “D” y “E”. En las estaciones Av. de Mayo y Diag. Norte (Línea C) los carteles publicitarios obstruyen la visualización de la información estática al público usuario.

Explotación de espacios publicitarios y locales comerciales

Se certificaron las siguientes irregularidades:

- los kioscos de venta de diarios y revistas y máquinas automáticas de expendio de bebidas gaseosas, que se encuentran en las estaciones dificultan el libre tránsito seguro del público usuario.
- los locales en los que se expenden comestibles (panchos, pizza, chipá, etc.) son notoriamente degradantes del medio ambiente subterráneo, dado que dicha actividad provoca emanaciones que contaminan el ambiente.
- en cuanto al porcentaje máximo de publicidad que debe existir en los medios de señalización informativa, se pudo certificar que en las estaciones: Congreso(Línea “A”); Catedral(Línea “D”); Carlos Pellegrini (Línea “B”); Diagonal Norte (Línea “C”); Varela (Línea “E”), entre otras, los carteles indicadores del destino de los trenes, “Salida”, “Salida a calle...”, contienen inscripciones publicitarias en proporción inversa a la permitida, (resultados muestra auditada: 40% información-60% publicidad). En el interior de los coches de las líneas “B” y “D” hay carteles electrónicos que indican el recorrido y las estaciones a las que el tren arriba. La proporción de publicidad estática en los mismos excede lo permitido.
- existe un sistema cerrado de televisión en las estaciones de la red; y ante la falta de disposiciones en el PByC referida al mismo, se solicitó a la Autoridad de Aplicación información acerca de la autorización requerida para el funcionamiento de dicho sistema de publicidad. La CNRT informa (ACT CNRT A. 011656/97) a esta Auditoría que el sistema se asimiló al de publicidad sonora que ya estaba operando y autorizado. El mencionado sistema se superpone con el de altavoces que se utiliza a fin de brindar información a los usuarios, a punto tal que en ciertos momentos no puede percibirse la información brindada por los altavoces a causa del elevado sonido de los televisores. Por otro lado, en cuatro (4) muestras de 15 minutos cada una, los porcentajes de publicidad incluidos en la programación de dicho sistema eran menores al 40%, acorde con los parámetros para combinación de publicidad e información.
- algunos coches en su exterior se encuentran totalmente cubiertos por un solo aviso publicitario. La CNRT informa que el ítem 7 A del anexo XXX/1-SBA no permite la existencia de publicidad en la parte exterior de los coches, sin contar con el permiso de la Autoridad de Aplicación, por tal motivo se han emitido las Ordenes de Servicio 003/97 y 005/97 y se han establecido las penalidades correspondientes.

Imagen de la Empresa Concesionaria. Comunicación y trato con el usuario

Son reiteradas las quejas asentadas en el libro respectivo, motivadas en malos tratos, faltas de respeto, agresiones verbales e inclusive insultos por parte del personal que tiene a su cargo la venta de pasajes. En relación a los guardas, las quejas apuntan al cierre de las puertas de los trenes sin que el público logre su ingreso.

Sanciones por incumplimientos puntuales

Se verificaron incumplimientos por parte de la Concesionaria en el pago de las penalidades impuestas por sanciones a los desvíos producidos respecto a la calidad del servicio.

Metrovías S.A. y el Órgano de Control no poseen comprobante alguno que deje constancia de la recepción de la respuesta por parte de la empresa, a la queja interpuesta por el usuario.

Del análisis de la documentación remitida tanto por la Concesionaria como del Órgano de Control se pudo constatar lo siguiente:

Existencia de notas supuestamente dirigidas a los usuarios en virtud de las quejas realizadas por ellos, sin contar con comprobantes de expedición de las mismas.

Inexistencia de comprobantes que acrediten la recepción por parte de los usuarios de dichas notas.

Por lo expuesto, esta auditoría no pudo verificar que se haya cumplido la obligación impuesta por el art. 8.4.2. del Contrato de Concesión, el cual remite en cuanto al procedimiento a seguir, al art. 5 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares-Urquiza

No obstante ello, la CNRT informó que se encuentra efectuando un análisis de las remisiones mensuales de quejas que realiza el concesionario - previstas en el art. 5º, segundo párrafo del Pliego de Bases y Condiciones Particulares-Urquiza-, con el objeto de evaluar el grado de satisfacción del usuario quejoso luego de recibir la respuesta que dicho concesionario le enviara en relación a su reclamo.

La metodología aplicada por el Órgano de Control hace a la recolección de datos a través de encuestas estructuradas con preguntas cerradas realizadas por vía telefónica. Al respecto, la CNRT efectúa una valoración del método empleado. La misma, luego de explayarse sobre el método que se aplicaría a dicha investigación, concluye manifestando que aún no dispone de resultados concretos.

Este grupo de auditoría considera que el sistema no brinda una identificación confiable del entrevistado a la vez que no permite la certificación instrumental del hecho que se dice investigar.

Ente Auditado y/o Empresa

CNRT - METROVIAS S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario Metrovías S.A., para la explotación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros en relación a la línea Urquiza - Metropolitano.

Período

El período auditado se extiende desde el inicio de la concesión hasta 1998, excepto para los aspectos económico – financieros que incluyeron hasta el balance cerrado el 30-06-97.

Fuente

Resolución 66/99

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Obligaciones Societarias

Metrovías S.A. realizó transferencias de acciones Clase "A", sin la autorización previa de la Autoridad de Aplicación, infringiendo, de esta manera lo establecido en el Art. 26 del Pliego de Bases y Condiciones y el Art. 6 del Contrato de Concesión.

La Sociedad Concesionaria no ha presentado en el plazo estipulado en el PBC y Contrato de Concesión los Balances Generales correspondientes al 30/06/94, 30/06/95, y 30/06/96.

Subsidio y plan de inversiones

El Concesionario ha presentado la documentación para el cobro del subsidio en tiempo y forma, no obstante se observa que el Concedente no lo ha cancelado dentro del plazo contractual, habiéndose producido demoras -en 33 meses de los 48 auditados- de aproximadamente 4 días.

Los reintegros por el programa de inversiones que realiza el Concedente han sido efectuados con demoras, siendo reclamados los intereses por el Concesionario y pagados de acuerdo con el art. 62 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares Urquiza.

Plan de Inversiones y Mantenimiento

Los montos parciales de obra y los plazos contractuales han sido modificados sin previa resolución emitida por el poder concedente.

Cronogramas de inversiones

El compromiso contractual sufrió modificaciones hasta llegar al cronograma aprobado por la Resolución MEyOySP N° 125/95. Posteriormente a ello, Metrovías S.A. presentó notas N° GAC 888 del 15/11/96, 949/96 y 1123 del 19/12/97 a la C.N.R.T., solicitando modificaciones del cronograma vigente basado en argumentos de variada índole. Tanto los plazos contractuales como los montos parciales de obra han sufrido modificaciones al momento de efectuarse las debidas autorizaciones de las mismas mediante la rubricación de las respectivas Actas de Inicio, la aprobación de los planes de trabajos e inversiones, como así también la rubricación de los Certificados de Obra por parte de la Inspección de obra dependiente de la C.N.R.T., sin obrar previa resolución autorizante emitida por el poder concedente.

Estado de las obras

Se observan discrepancias entre la programación aprobada y lo realmente ejecutado, tanto en plazos como en montos.

Resultado del examen a las obras seleccionadas

Renovación de Vía

Contractualmente se previó ejecutar el mantenimiento y renovación de vía en forma conjunta, a posteriori y a través de diversas modificaciones contractuales se ejecutó solamente el mejoramiento. Cabe indicarse que de acuerdo a lo solicitado por el Concesionario (Nota N° 888/96), se encuentra en estudio la renovación integral de la misma.

Obras de instalación torno bajo piso

Estas obras que se están desarrollando en el lateral derecho de los talleres Rubén Darío no se encontraban contractualmente previstas, como así tampoco la provisión de un torno nuevo; por el contrario su instalación estaba contemplada en un galpón en la estación Pablo

Podestá, donde se instalaría un torno existente de antigua data. La ejecución de vías de acceso a ese galpón estaba contemplada contractualmente, pero la solicitud de la Concesionaria de eliminar tales obras no ha merecido hasta la fecha la aprobación de la Autoridad de Aplicación.

Mantenimiento

Mantenimiento de vía

El Concesionario ha interrumpido los trabajos previstos en el plan de inversiones respecto a la renovación parcial de la vía en el sector comprendido entre Fco. Lacroze y Gral. Lemos. Esta paralización se encuentra a la espera de lo que la CNRT. determine sobre las modificaciones al contrato.

La situación planteada en el punto anterior condiciona los trabajos de mantenimiento a cargo del Concesionario, el cual se reduce a lo estrictamente necesario para la operación del servicio, hasta tanto se resuelva lo pendiente.

Se verificaron trabajos de mantenimiento de vía en toda la extensión de la línea, continuándose en la actualidad con el mantenimiento preventivo exclusivamente, cabiendo indicarse que se observa en lugares puntuales la falta de eliminación de agua por drenaje y la falta de base de sustentación (cama de balasto y probable refuerzo de base o terraplén) necesaria y suficiente para un correcto soporte de la misma.

Mantenimiento de estaciones

Se ha verificado en el trabajo de campo (Abril 1998) trabajos de mantenimiento y mejoras de estaciones, consistentes en forma genérica, en la reparación de cubiertas, boleterías, cierre de bajo andenes, pintura, limpieza integral, etc. No obstante lo expuesto, se observó que algunas instalaciones presentan deterioros en los asientos, sistemas de iluminación y roturas de vidrios. Otras deficiencias fueron señaladas por la C.N.R.T. en su informe del 31/7/97 (Baños clausurados, falta de altavoces y recipientes de residuos).

Instalaciones de infraestructura (puentes)

Se ha comprobado que los puentes metálicos (2) existentes sobre el río Luján se encuentran deteriorados, requiriendo un integral mantenimiento que permita su tránsito seguro.

Penalidades

Se verificaron incumplimientos por parte de la Concesionaria en el pago de las penalidades impuestas por sanciones a los desvíos producidos respecto a la calidad del servicio.

En virtud de la Resolución 454/95, la Autoridad de Aplicación modifica el Anexo XXX/1-U del Contrato de Concesión referente a la aplicación de penalidades.

No obstante dicha modificación que prevé en general penalidades más benignas para la Concesionaria, se ha observado que Metrovías S.A. abona irregularmente las penalidades impuestas por la CNRT por incumplimientos a la calidad del servicio.

Se observa que en el pago de penalidades que realizó la Concesionaria en el mes de Abril de 1997, existe diferencia entre el importe aplicado como penalidad por la CNRT y lo efectivamente abonado por Metrovías S.A..

Calidad del servicio

Metrovías S.A. y el Organo de Control no poseen comprobante alguno que deje constancia de la recepción de la respuesta por parte de la empresa a la queja interpuesta por el usuario.

En particular, del análisis de la documentación remitida tanto por la Concesionaria como del Organo de Control se pudo constatar lo siguiente:

- existencia de notas supuestamente dirigidas a los usuarios en virtud de las quejas realizadas por ellos, sin contar con comprobantes de expedición de las mismas.
- inexistencia de comprobantes que acrediten la recepción por parte de los usuarios de dichas notas.
- no se pudo verificar que se haya cumplido la obligación impuesta en el art. 5 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares-Urquiza
- la CNRT informó que se encuentra efectuando un análisis de las remisiones mensuales de quejas que realiza el concesionario -previstas en el art. 5º, segundo párrafo del Pliego de Bases y Condiciones-Urquiza-, con el objeto de evaluar el grado de satisfacción del usuario quejoso luego de recibir la respuesta que dicho Concesionario le enviara en relación a su reclamo.

La metodología aplicada por el Organo de Control hace a la recolección de datos a través de encuestas estructuradas con preguntas cerradas realizadas por vía telefónica. Al respecto, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte efectúa una valoración del método empleado. Este grupo de auditoría considera que el sistema no brinda una identificación confiable del entrevistado a la vez que no permite la certificación documental del hecho que se dice investigar.

Se han observado deficiencias en la atención al usuario por el expendio de pasajes en boleterías. Se señala que se relevaron distintos sectores de la red a fin de obtener los elementos que permitieran realizar una muestra del comportamiento empresario en el rubro. Es fundamental aclarar que la muestra efectuada debe considerarse como un ejemplo de la situación a la que se encuentra sometido un usuario en una estación y en un momento determinado, en forma totalmente “puntual”. Del relevamiento de las quejas de usuarios realizada en los libros respectivos en distintas estaciones de la línea Urquiza, se ha observado que la mayor parte de ellas responde a falta de boleterías (ej. Estación El Tropezón), mala atención en las mismas y falta de cambio.

Ente Auditado y/o Empresa
CNRT - FERROVIAS S.A.C.

Características de la Auditoría

Objeto

Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales en relación a los aspectos legales, contables y económico – financieros por parte del concesionario”.

Período

El período de análisis comprende desde la toma de posesión (1/4/94) hasta la fecha de terminación del trabajo de campo (30/07/97).

Fuente

Resolución 64/99

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Obligaciones Societarias.

En el informe de la Inspección General de Justicia se ha verificado la falta de cumplimiento por parte del Concesionario de registrar las transferencias societarias realizadas y ello amerita la recomendación a que se cumpla en forma inmediata con la publicidad que hace oponible a terceros dichas transacciones.

Seguros y Garantía.

El Seguro de Bienes Concesionados fue contratado por el Concesionario, independientemente de que la ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte) no ejerce el control que realiza respecto de los otros Seguros. No resulta a nuestro criterio atendible el argumento expuesto por la actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte respecto de este punto, en el sentido de que el resguardo sobre bienes concesionados se encuentra implícito en la Garantía por Cumplimiento de Contrato (que es de u\$s 8.801.212), atento que esta garantía tiene una finalidad y forma de valorizarse que en ningún momento se puede relacionar con la protección de los bienes concesionados.

Nivel del patrimonio neto y presentación de balances societarios

El subsidio operativo fue definido como la diferencia entre los ingresos corrientes y la suma de los gastos corrientes y los beneficios de los Concesionarios. Dicha definición incluye el destino y el objeto del subsidio operativo aportado por el Estado. Por consiguiente, la práctica del Concesionario de otorgar préstamos a terceras empresas integrantes del grupo societario, contradice el espíritu y la letra de los Pliegos de la Licitación y el Contrato de Concesión.

Presentación de información contable y de gestión

La presentación en tiempo y forma de la referida información (Anexos XXVIII/1 al XXVIII/6), es esencial para el desarrollo de la acción reguladora del Estado. De su correcta presentación conceptual dependen la verificación de la aplicación de los recursos del subsidio operativo, el seguimiento de la evolución de la estructura de costos a los efectos de fijar tarifas, y la evaluación de los distintos aspectos de la gestión del Concesionario de modo de poder establecer el grado de cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Inventario de bienes y sistema de actualización

La no conciliación de los inventarios afecta la verosimilitud y confiabilidad de la información anual de control y gestión, e impide que el Estado conozca la evolución y el valor actualizado de los bienes entregados en concesión.

Pago de las penalidades aplicadas

Inicialmente, el Concesionario tuvo un comportamiento parcialmente moroso con relación al pago de las penalidades aplicadas. De igual modo actuó la actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT que recién en junio de 1996 procedió a intimar el pago de las penalidades. No obstante, no sólo el Concesionario revirtió su actitud luego de la intimación y a la fecha ha dado cumplimiento al pago del valor nominal e intereses por penalidades, sino que también la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT ha realizado un seguimiento más estricto del cumplimiento de esta obligación.

Inexactitud y falta de confiabilidad de la información sobre operación del servicio

El Concesionario provee información inexacta sobre operación del servicio y ello, sin duda, amerita la correspondiente penalización por parte del ente de control. No obstante, el hecho de que hayan surgido elementos que ponen en cuestionamiento la confiabilidad de la información provista tanto por el Concesionario como por la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT hará difícil la revisión de los cálculos de los Índices de Calidad del Servicio para re-determinar el valor de las penalidades y del premio tarifario. Hacia el futuro, debe insistirse en la aplicación de correctos criterios y procedimientos rutinarios de muestreo estadístico, a efectos de dotar al control ejercido por la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT de la solidez necesaria para evaluar con precisión el grado de cumplimiento del Concesionario.

Ente Auditado y/o Empresa CNRT - BUENOS AIRES AL PACIFICO S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del concesionario

Período

El período objeto de auditoría se extendió entre el 26/8/93 y 30/7/97.

Fuente

Resolución 13/99

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

El Concesionario no ha cumplido con las inversiones ofertadas y no ha realizado el mantenimiento establecido contractualmente en vías, obras de arte y equipos, material rodante y estructuras edilicias.

Se señala que el mantenimiento que ha realizado en los 3 primeros años de la Concesión responde al concepto de "puntada a tiempo". Esta modalidad de mantenimiento implica trabajos sobre la estructura de vías únicamente en aquellos sectores que posean una degradación tal que ponga en grave riesgo la carga transportada; implica también que solamente se traten los ramales "de interés comercial" para la concesionaria, dejando de lado aquellas extensiones de vías, que carecen de tal interés. La modalidad de

mantenimiento utilizada por la Concesionaria no ha sido autorizada de manera expresa por el Órgano de Control.

La metodología de mantenimiento aplicada por el concesionario no se condice con los procedimientos ofertados, traduciéndose tal incumplimiento en el notable deterioro de las vías y obras de arte.

El Concedente no ejecutó la garantía de cumplimiento de contrato no obstante haberse configurado el riesgo.

El Concesionario no ha cumplido en un 71%, con la inversión ofertada en términos monetarios desde el inicio de la concesión y hasta el 31-12-96.

El sistema de comunicaciones y señalamiento que el concesionario ha incorporado equipos que difieren substancialmente de la oferta y parte de los mismos fueron incorporados por "leasing", modalidad no prevista en el Contrato de Concesión ni autorizada expresamente por el Órgano de Control.

En referencia a la renegociación de los contratos de concesión que se están gestionando actualmente de acuerdo con las disposiciones de los Dec. 686/95 y 605/97, se considera que las modificaciones que se implementen sean precisas y no den lugar a divergencias de interpretación; asimismo, se cree conveniente se le requiera al Concesionario un nuevo "flujo de fondos" que demuestre la factibilidad de la explotación que se ha concesionado; que el seguimiento de la oferta en términos físicos y monetarios sea periódico y que las sanciones por incumplimiento sean aplicadas en forma inmediata.

Ente y/o Empresa

CNRT - FERROCARRIL MESOPOTAMICO – Gral Urquiza S.A.

Características de la auditoria

Objeto

Cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de la empresa.

Período

El período abarca el período 23/10/93 al 10/6/98

Fuente

Resolución 10/99

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

La Sociedad Concesionaria se ha constituido en tiempo y forma de acuerdo a las previsiones del P.B.C. (Pliego de Bases y Condiciones)

El concesionario no solicitó la autorización previa al Órgano de Control para efectuar modificaciones en la composición accionaria.

El concesionario no implementó el régimen de propiedad participada de las acciones clase B, impidiéndose el ejercicio de los derechos políticos que a las mismas les corresponden.

El Concesionario cumplió con la obligación de contratar los seguros que prevé el PBC.

El marcado deterioro del Patrimonio Neto de la Sociedad Concesionaria que se refleja en los Balances Generales al 31/12/95, 31/12/96 y 31/12/97, y que implican la “pérdida del capital social”, en los términos del art. 206 de la Ley 19.550 significa la imposibilidad de operar la concesión bajo las pautas fijadas en el contrato; ello se manifiesta básicamente en la falta de inversiones, mantenimiento y pago de canon.

Los pagos y compensaciones efectuados por el Concesionario no son coincidentes con los montos ofertados, dado que el Concesionario detrae el IVA del canon. El concesionario no realiza pagos en concepto de canon desde el mes de setiembre de 1996, registrando un atraso de 15 meses consecutivos al 31/12/97.

El Concesionario no ha cumplido en un 64 % con la inversión ofertada en términos monetarios desde el inicio de la concesión y hasta el 31/12/97, que representa aproximadamente \$ 13.893.000.-

El Concesionario no ha efectuado los depósitos a la orden de la ANSeS de acuerdo con lo dispuesto por la Ley 23.966 (art. 31) por los importes que ha compensado.

El Concesionario está operando los trenes sin cumplimentar la oferta, lo que dificultará el cumplimiento de los servicios comprometidos.

El Concesionario no ha cumplido con las obligaciones ofertadas en Inversiones y Mantenimiento en los rubros de Vía y Obras, Comunicaciones y Señalamiento, Infraestructura y Material Rodante. Este incumplimiento implica un deterioro progresivo a los bienes entregados en concesión que determina, en última instancia, la pérdida de su valor económico.

El Concesionario no ha cumplido con el pago de las multas impuestas en concepto de sanciones por el Órgano de Control.

Ente y/o Empresa auditada CNRT - FERROVIAS S.A.C.

Características de la auditoria

Objeto

Cumplimiento de las obligaciones contractuales complementarias y de mantenimiento por parte del concesionario

Período

Las tareas de auditoría se desarrollaron en el lapso comprendido entre el 10-02-97 y el 30-07-97. El período objeto de análisis abarca desde el inicio de la concesión y la fecha de cierre de las tareas de campo

Fuente

Resolución 149/98

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

El Estado debe dejar de erogar el costo de banderilleros hasta hoy solventado, como así también regularizar las diferencias normativas existentes entre lo dispuesto en el Anexo XXVII del Contrato de concesión y el Pliego de Bases, imponiendo al Concesionario la necesidad de regularizar las Obras de Pasos a Nivel, mediante la incorporación de

dichas Obras entre las prioritarias que se realizan a través del sistema de Subsidio por Inversiones

Mantenimiento de Vías.

La concesionaria no puede cumplir los planes de mantenimiento ofertados para las vías, ya que las obras realizadas no son las que fueron ofertadas oportunamente.

Al no aplicarse la tecnología de la Barra Larga Soldada, las erogaciones imputables al mantenimiento son mayores que las que surgirían de haberse aplicado la mencionada tecnología.

Los planes de mantenimiento propuestos no pueden ser ejecutados a las zonas de vías “supuestamente” renovadas al no haberse aplicado la tecnología ofertada

La concesionaria no se encuentra realizando un mantenimiento preventivo tendiente a evitar el deterioro gradual del estado de vía, resultando que las irregularidades mencionadas en las Notas del Órgano de Control, ponen en riesgo la seguridad de los usuarios del sistema y de los bienes entregados en concesión.

La Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (UCPRF) no intimó a la concesionaria para que regularice las situaciones detectadas, ni aplicó las sanciones previstas en el ordenamiento contractual.

Mantenimiento del Material Rodante.

Se verificó que la concesionaria no cumple con los planes de mantenimiento del material rodante.

Con los incumplimientos detectados, tanto por parte de FEMESA y por parte de la Concesionaria, es muy difícil recuperar el “mantenimiento diferido” del material rodante, que continuará acrecentándose con el correr de los años.

Se verificó que los planes de control y mantenimiento presentados por la concesionaria y aprobados por el Órgano de Control no son cumplidos en tiempo y forma, agregando un kilometraje diferido adicional (para el año 1997) a lo ya detectado.

Obligaciones asumidas por FEMESA

No dio cumplimiento en tiempo y forma con las obligaciones asumidas, retrasándose substancialmente en las entregas comprometidas contractualmente.

Higiene y Seguridad.

Las visitas realizadas por personal de esta Auditoría permitieron verificar que personal perteneciente a la planta estable de la concesionaria y a subcontratistas, no utilizaba los elementos de seguridad obligatorios, que habían sido provistos oportunamente.

La concesionaria y los subcontratistas de la misma, no cumplimentaban, a la fecha de realización de los trabajos de campo, con la normativa vigente. Sin embargo, y ante estas irregularidades, el Órgano de Control no exigió la normalización de la situación descripta, con el consecuente riesgo del personal contratado y propio.

Seguridad en Pasos a Nivel.

Conforme el Anexo XXVII del Contrato de Concesión, el Concedente se comprometió a modificar los pasos a nivel que no se encontraban en las condiciones establecidas por las Normas S.E.T.O.P. 7/81. Sin embargo, la responsabilidad por la seguridad en los pasos a nivel continuaría recayendo en la Concesionaria.

El Concedente no dio cumplimiento a las obligaciones asumidas oportunamente; sin embargo, el Órgano de Control no ejecutó las acciones prescritas 6.1.1. de las propias Normas SETOP. 7/81, que establecen que “Los cruces ferroviarios, deberán ser modificados, trasladados o anulados, en cumplimiento de estas normas.”... , haciendo que la seguridad posea grandes deficiencias que ponen en riesgo la integridad del público en general

Ente y/o Empresa auditada CNRT - TRANSPORTES METROPOLITANOS GRAL. SAN MARTÍN S.A.

Características de la auditoría

Objeto

Sobre aspectos relacionados a mantenimiento, inversiones complementarias y accidentes referidos a TMS S.A.

Período

Las tareas de auditoría se desarrollaron en el lapso comprendido entre el 31-05-96 y el 30-09-96. El período de análisis abarca desde el inicio de la concesión y la fecha de cierre de las tareas de campo

Fuente

Resolución 147/98

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Acondicionamiento de las Oficinas Retiro.

Se concluye que los planos presentados por la concesionaria adolecen de errores que no fueron puntualizados por la UCPRF, sino que fueron “visados” e incluidos en la carpeta anexa al Expediente MEyOySP N° 557-000043/95.

La UCPRF no pudo realizar el cómputo de los materiales de la obra, por no existir cotas en los planos que se encontraban en el Expediente, aceptando sin embargo los montos solicitados por el concesionario y elevó las actuaciones al MEyOySP.

Inversiones Relativas a Higiene y Seguridad.

Obras Incluidas Dentro del Plan de Inversiones

La UCPRF no intimó a la concesionaria para que incluyera las obras objetadas dentro de la “Fase 1” del plan de mantenimiento ofertado y permitió que se incluyeran en el Plan de Inversiones, obras que encuadran claramente dentro del concepto “mantenimiento diferido”.

Condiciones Operativas para la Estación Pilar.

El Concesionario no dio cumplimiento a los compromisos contractuales pactados oportunamente, no presentando la documentación de obra y, en consecuencia, no realizando la misma. No se aplicaron sanciones por parte de la UCPRF.

Mantenimiento del Material Rodante.

La concesionaria no acató el plan de mantenimiento presentado para el año 1995, no siendo intimada por el Órgano de Control para que diera cumplimiento al mismo.

El Plan de mantenimiento presentado para el presente año (1996) y los subsiguientes, no fue aprobado por el Órgano de Control (al momento de cierre de los trabajos de auditoría), por lo que se desconoce cuál es el mantenimiento que se debió realizar a las máquinas durante el año en curso, o que se deberá realizar para los próximos años.

Mantenimiento de Vías.

Se verificaron irregularidades en las zonas de vías que no fueron corregidas por la concesionaria oportunamente.

Más allá de los informes adversos al mantenimiento de vías, el Órgano de Control no intimó fehacientemente a la concesionaria para que de curso a las tareas tendientes a restablecer la normalidad de las situaciones detectadas.

Accidentes

La concesionaria no remite a la UCPRF en tiempo y forma la documentación de los accidentes ocurridos dentro de la concesión, asentando en algunos casos los accidentes como errores operativos en los libros pertinentes.

Servicio de seguridad policial.

La prestación de la Seguridad Pública, como deber del Estado, debe proveerse por fuerzas policiales en condiciones regulares, terminándose con la circunstancia de prestarse el servicio con características de “adicional” por las circunstancias de costos y control que oportunamente se enunciaran. En la medida que la Seguridad deba ser complementada por más servicios a requerimiento de los Concesionarios, éstos deberán correr con los gastos que se generen por esta causa.

Ente y/o Empresa auditada

CNRT - FERROVIAS S.A.C

Características de la auditoría

Objeto

Cumplimiento de obligaciones contractuales en relación al rubro inversiones de Ferrovías S.A.C.

Período

El trabajo de campo se realizó desde el 10 de febrero de 1997 hasta el 30 de julio de 1997.

Fuente

Resolución 146/98

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Subprogramas N° 1 y 2.

La concesionaria presenta solicitudes fuera de los plazos establecidos para hacerlo, sin embargo la UCPRF, no las rechaza por extemporáneas. La Concesionaria realiza las obras fuera de los plazos pactados oportunamente, sin que la UCPRF aplique las sanciones correspondientes.

La concesionaria no cumple los plazos particulares de la obra, con retrasos substanciales y paralizaciones, que no son sancionados por la UCPRF.

La Concesionaria, conjuntamente con la UCPRF, labran Actas de Iniciación de Obras que no concuerdan con el resto de la documentación obrante en los expedientes.

La UCPRF argumenta la diferencia de fechas con elementos poco consistentes.

Las obras efectuadas por la Concesionaria y certificadas por la UCPRF, no se condicen con las especificaciones técnicas preestablecidas oportunamente, ya que la Oferta para las obras de vías consistía en la aplicación de la tecnología de barras largas soldadas entre estaciones.

Subprogramas N° 5, 8, 10 y 13.

La Concesionaria inició las obras fuera de plazos estipulados contractualmente y sus respectivas modificaciones, sin embargo, la UCPRF no aplicó las sanciones establecidas por la normativa contractual. No se sancionaron los retrasos parciales detectados en las obras.

La Concesionaria, conjuntamente con la UCPRF, labraron Actas de Iniciación de Obras con fechas que no se compadecen con la realidad objetiva.

La UCPRF labra “Actas de Recepción Provisorias Parciales” que no se encuentran especificadas por el ordenamiento contractual vigente.

Subprograma N° 9.

La Concesionaria no respeta los plazos especificados por el Contrato de Concesión (CC), y la UCPRF no aplica las sanciones establecidas por el ordenamiento contractual.

Se verificaron retrasos con respecto a los cronogramas fiscalizados de obras, que no fueron sancionados, oportunamente, por la UCPRF.

Se verificó que la UCPRF prorroga los plazos de las obras. Asimismo, se pudo determinar que las decisiones adoptadas por la UCPRF no fueron remitidas hacia el superior jerárquico (MEyOySP).

se detectaron irregularidades en el Acta de Iniciación de Obra, ya que las fechas del efectivo inicio no coinciden con las fechas estipuladas en el Acta.

Subprograma N° 14.

Se verificó que la Concesionaria no cumple con los plazos de obra expresados en el CC. Asimismo, se observó que Ferrovías no cumple los planes de certificaciones fiscalizados.

Se detectó que existen varios documentos incorporados en el expediente conformado por la UCPRF que se contradicen entre sí, en particular, en las fechas que consignan.

Se observó que la UCPRF labró dos Actas de Recepción Provisoria, existiendo trabajos certificados entre las mismas. Esta irregularidad determina que no se pueda conocer fehacientemente la fecha de finalización del Subprograma.

Ente Auditado y/o Empresa

CNRT

Características de la Auditoría

Objeto

Accionar del Ente en la atención y resolución de los Reclamos de Usuarios – Transporte Corta y Larga Distancia.

Período

El período auditado se extiende entre el 1/11/96 y el 31/12/97

Fuente

Resolución 74/98.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Se concluye que:

La adopción de medidas que coadyuven al mejoramiento de los controles sobre el circuito global de atención de reclamos, redundará en la optimización de los niveles de eficiencia y eficacia del mismo y, consecuentemente, en la aplicación regular de los sistemas de control tendiente a garantizar la prestación de los servicios de autotransporte.

La ausencia de un circuito administrativo único para el tratamiento de los reclamos formulados por los usuarios, así como el tiempo que insume la resolución de las actuaciones del Defensor del Pueblo, que supera el legalmente establecido, no son deficiencias atribuibles a un sector en particular sino que adquieren carácter general.

Con relación a las tareas desarrolladas por la Gerencia de Calidad y Prestación de Servicios, la superación del plazo de 60 días fijado por el Reglamento del Usuario, fundamentalmente por la dilación en el curso público dentro de los parámetros de calidad establecidos impreso a los reclamos, es la principal deficiencia constatada.

Se verificaron otras falencias en esa Área de la CNRT, relativas a la falta de registro de los informes enviados por el GIIE (Grupo de Ingeniería, Investigación y Ensayos) y a las demoras constatadas en la tramitación de los reclamos receptados por vía postal debido a la falta de renovación oportuna del alquiler del Apartado Postal

Ente y/o Empresa auditada
CNRT - FERROSUR ROCA S.A

Características de la auditoria

Objeto

Cumplimiento de las Obligaciones Contractuales en relación a las inversiones Comprometidas

Período

El período de análisis abarcó los dos primeros años de la concesión para las inversiones y los tres primeros para el rubro mantenimiento

Fuente

Resolución 64/98

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

En virtud de la gravedad de las observaciones realizadas, se recomendó a la Autoridad de Aplicación (MEyOySP), inicie las actuaciones administrativas a efectos de deslindar responsabilidades entre los funcionarios actuantes, que pudieran ser pasibles de sanciones administrativas y/o judiciales.

No se dio cumplimiento, en todos sus aspectos, al plan de inversiones comprometido oportunamente con respecto a vías, obras de arte y equipos. También se notó un deterioro de la red concesionada.

La concesionaria no ha dado cumplimiento al plan de inversiones comprometido oportunamente en el rubro "edificios e instalaciones".

El grado de deterioro alcanzado por algunos edificios, al mes de marzo de 1996, es altamente significativo.

Las inversiones en barreras son nulas (0%) al cierre del presente informe, siendo el mantenimiento exiguo

Ente Auditado y/o Empresa

CNRT

Características de la Auditoría

Objeto

Cumplimiento de las medidas de seguridad del servicio publico de transporte automotor de pasajeros de media y larga distancia

Período

El período auditado se extiende desde el 1-07-96 al 31-12-96

Fuente

Resolucion 49/98.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Las debilidades que surgen del Departamento Sumarios son las de mayor relevancia entre aquellas detectadas. La pasividad del mismo, la carencia de un sistema de control y seguridad que garantice la preservación de los expedientes, así como la falta de sistematización funcional del archivo, y la modalidad operativa del sistema informático

de seguimiento de expedientes, son factores que, en conjunto, afectan el nivel de desempeño necesario que debería tener este departamento del Organo de Control, que tiene a su cargo la definición y aplicación de las sanciones correspondientes a las empresas infractoras.

Por ello, asume carácter de urgente la adopción de las medidas necesarias a fin de corregir las deficiencias detectadas, y evitar de este modo el agravamiento de la situación actual. Asimismo, resulta fundamental la evaluación del accionar del personal responsable del sector en el período julio - diciembre de 1996, objeto de esta auditoría.

En lo atinente a la baja frecuencia con que se realizan los operativos de inspección en el interior del país, y teniendo en cuenta que la importancia de su práctica es medular en relación al fin último por el cual fue creado este organismo de contralor, debería estudiarse la viabilidad de instrumentar, en el corto plazo, medidas tendientes a mejorar la situación actual.

En cuanto a la demora en la que incurre la Gerencia de Control Técnico en el trámite de iniciación de expedientes originados en actas de infracción labradas por el Departamento de Control de Servicios, se ha recomendado el acortamiento de la misma, lo cual se estima viable en el corto plazo.

Se sugiere estudiar la viabilidad de incorporar tecnología digital que permita grabar los planos de vehículos en el área específica, facilitando de este modo la realización de los cálculos correspondientes y evitando el deterioro de los planos originales.

Se considera conveniente analizar la asignación de recursos materiales necesarios para practicar controles a los conductores sobre su condición psicofísica en las cabeceras y/o terminales de las empresas prestarias

En base a lo precedentemente expuesto, y de acuerdo a la gravedad de las observaciones efectuadas, se entiende, que el Ente auditado no ha cumplido con su función.

Finalmente, en el marco del proceso de cambio en el que se encuentra inmersa la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, sería oportuno el estudio e implementación de las medidas que se estimen necesarias para que, en su misión fundamental de control, alcance estándares de eficacia, eficiencia y efectividad satisfactorios.

Ente y/o Empresa auditada
CNRT - FERROSUR ROCA S.A.

Características de la auditoria

Objeto

Cumplimiento de las obligaciones emergentes del contrato de concesión

Período

El período auditado abarca desde el inicio de la concesión y el 30 de abril de 1996

Fuente

Resolución 45/98

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

El ente regulador deberá intensificar los controles respecto de todas las obligaciones emergentes del contrato de concesión.

La concesionaria no solicitó autorización previa al órgano de control para las modificaciones estatutarias y transferencia de acciones.

Se detectó un atraso en el pago del canon, determinándose a abril de 1996 doce mensualidades impagas, situación que es causal de rescisión del contrato de concesión.

Ente y/o Empresa auditada

TRANSPORTES METROPOLITANOS GRAL. SAN MARTIN SA

Características de la auditoria

Objeto

Aspectos técnicos (inversiones)

Período

El período auditado abarca segundo año de la concesión

Fuente

Resolución 19/98.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Se concluye que el Organismo de Control no efectuó los controles necesarios para garantizar la correcta administración de los Subprogramas de Obra, que le fueran encargados oportunamente. Asimismo, avaló hechos que no se condicen con la realidad y no aplicó las sanciones que fija el marco regulatorio ante todas las irregularidades detectadas por esta Auditoría. Por ello, se solicita a la Autoridad de Aplicación que determine las responsabilidades que pudieran caberle a los funcionarios actuantes, tanto administrativas como judiciales

Subprogramas de Inversión N° 1 y N° 2.

La concesionaria no dio inicio a las tareas correspondientes a estos Subprogramas al inicio de las tareas de auditoría

El Organismo de Control no aplicó las sanciones estipuladas por el Contrato de Concesión, aunque se encontraba legitimada por dicho marco normativo para efectuarlo.

A más de nueve meses de haberse vencido el plazo para iniciar los Subprogramas, la Concesionaria no ha dado curso a los trabajos y todavía se está a la espera de una propuesta concreta y documentada sobre el reemplazo peticionado.

Subprogramas de Inversión N° 3 y N° 6.

A pesar de la redacción de las "Actas de Iniciación de Obra", los trabajos físicos correspondientes a estos Subprogramas se iniciaron mucho después de labrarse dichas Actas.

Se recomienda la aplicación de las sanciones estipuladas en el Anexo XXX/2 del Contrato de Concesión por la mora en iniciar el Plan de Inversiones, o por la paralización unilateral de las tareas., teniendo en cuenta que los compromisos

contractuales determinan que la iniciación de las obras deberá documentarse con un “Acta de Iniciación de Obra”

El Organo de Control no intimó a la Concesionaria para que inicie fehacientemente los trabajos, ni aplicó las sanciones estipuladas en el Contrato de Concesión.

Por la forma en que actualmente se emiten las mediciones de los trabajos realizados, únicamente, se puede determinar el grado de avance de las obras, siendo imposible obtener una idea exacta del grado de atraso o adelanto de las mismas con respecto al cronograma de certificaciones oportunamente “fiscalizado”.

Al no modificarse los planes de certificaciones fiscalizados, con los cambios que se realizan con posterioridad a su presentación y fiscalización, se hace difícil determinar los retrasos parciales de las obras, o si se podrá cumplir con las fechas estipuladas en el plan de inversiones acordado, quedando inaplicable automáticamente el Anexo XXX/2 segundo párrafo. Sin embargo, se verificó que este programa de inversiones se encontraba atrasado al 31/03/96, según los montos certificados, circunstancia que no motivó sanción alguna por parte del Organo de Control.

Subprograma de Inversión N° 5.

La Concesionaria no realizó el Subprograma en el plazo establecido en el Contrato de Concesión. Tampoco lo pudo finalizar en el plazo establecido por la Resolución 144/95 de la Autoridad de Aplicación.

El Organo de Control no aplicó las sanciones estipuladas por el Contrato de Concesión, por los retrasos detectados en el cumplimiento del cronograma de obras, siendo que se encontraba legitimada por el marco normativo.

Subprograma de Inversión N° 11.

El Organo de Control resolvió modificar el Plan de Inversiones, sin poseer las facultades específicas para cambiar las pautas contractuales, siendo la Autoridad de Aplicación (en este caso el MEyOySP) el encargado de resolver la mencionada cuestión mediante la resolución ministerial correspondiente. Organo de Control.

Ente Auditado y/o Empresa

TRANSPORTES METROPOLITANOS Gral. SAN MARTÍN S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Aspectos Legales, Contables y Económico Financieros

Período

El período auditado abarca desde el inicio de la concesión y la fecha de cierre del presente informe (2/12/96)

Fuente

Resolucion 15/98.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Seguros

Seguro de Responsabilidad Civil: si bien el mismo se ha constituido por la cifra de \$ 2.000.000, conforme lo requerido por el Contrato de Concesión, la póliza establece un “deducible” o franquicia de \$ 300.000.- por todo y cada evento. A criterio del grupo de auditoría, el monto de \$300.000 de la franquicia, hasta la cual responde exclusivamente el Concesionario, es un tanto elevada por todo y cada evento.

Se recomienda respecto del Seguro por Responsabilidad Civil se intime al Concesionario para reducir o suprimir los deducibles contenidos en la póliza correspondiente.

Seguro de Bienes Concesionados : fue contratado por el Concesionario, independientemente de que la ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte) no ejerce el control que realiza respecto de los otros Seguros.

No resulta a criterio del grupo de auditoría atendible el argumento expuesto por el Órgano de Control respecto a este punto, en el sentido de que el resguardo sobre bienes concesionados se encuentra implícito en la Garantía por Cumplimiento de Contrato (que es de u\$s 9.407.000), atento que esta garantía tiene una finalidad y forma de valorizarse que en ningún momento se puede relacionar con la protección de los bienes concesionados. No fue posible conformar los montos del mismo por no encontrarse, a la fecha del cierre de la presente, homologado por la Autoridad de Aplicación el inventario valorizado de los bienes concesionados.

Se recomienda el seguimiento del Seguro de Bienes Concesionados y su adecuación a los términos de los Inventarios correspondientes.

Subsidio Operativo y Canon

El Estado cumplió con el pago del subsidio operativo de acuerdo con lo dispuesto por el artículo N°7.2 del Contrato de Concesión.

Los importes pagados desde Abril de 1994 hasta Febrero de 1995 coinciden con los que constan en el Anexo VIII/1 del Contrato de Concesión. El importe de \$3.138.487 pagado en Febrero de 1995 es la diferencia entre el subsidio re-calculado de \$4.055.153,63 y los \$916.666,63 acumulados durante el período Abril de 1994-Febrero de 1995. Finalmente, los importes pagados desde Marzo de 1995 hasta Marzo de 1996 coinciden con los que constan en la Resolución MEyOySP N°118 del 1/2/95 que sustituyó la planilla correspondiente del Anexo VIII/1 del Contrato de Concesión. Dichas cantidades coinciden con los importes acreditados al Concesionario según consta en los resúmenes de las Cuentas Corrientes N°1321/1 y 1335/8 del Banco del Suquía (entre Abril de 1994 y Junio de 1995), N°0080-17468-0 del Banco de Quilmes (en Abril de 1995), y N°10-44202/4 del Banco de la Provincia de Buenos Aires (entre Julio de 1995 y Marzo de 1996).

No obstante, debe señalarse que los subsidios fueron acreditados al Concesionario dentro del plazo estipulado sólo en 4 casos sobre un total de 25 facturas presentadas. Se registró un atraso promedio de 4 días. Los mayores atrasos registrados fueron de 11 y 32 días.

El Concesionario cumplió con el pago mensual del canon al Estado de acuerdo con lo dispuesto por el artículo N°7.3 del Contrato de Concesión, y también depositó en el ANSES la proporción correspondiente de ese canon (30%), de acuerdo con lo dispuesto por el artículo N°31 de la Ley N°23966.

Los importes consignados en los comprobantes de los depósitos realizados por el

Concesionario en la Cuenta Corriente N°2510/46 del Banco de la Nación Argentina dirigidos a la Tesorería General de la Nación desde Abril hasta Julio de 1996 (de \$20.336,59 cada mes) sumados a los importes consignados en los comprobantes de los depósitos realizados en la Cuenta Corriente N°45911/92 del Banco de la Nación Argentina dirigidos al ANSES desde Abril hasta Julio de 1996 (de \$8.715,68 cada mes) coinciden con los que constan en la Resolución MEyOySP N°118 del 1/2/95 (de \$29.052,27) que sustituyó la planilla correspondiente del Anexo VIII/2 del Contrato de Concesión. En el período considerado los depósitos se realizaron dentro del plazo estipulado.

A modo de conclusión es necesario señalar que la aplicación del procedimiento de actualización previsto en el Contrato de Concesión implicó que el valor presente neto (usando la tasa de descuento del 12% aplicada en la licitación) del subsidio operativo que debe abonar el Estado aumentó de \$1.291.000 a \$6.957.857, mientras que el correspondiente al canon que debe percibir el Estado se redujo de \$21.674.000 a \$9.393.502. Es decir, que el valor presente neto del flujo de fondos de la cuenta de operaciones se redujo de \$20.383.000 a \$2.435.645.

Es obvio que la aplicación del procedimiento de actualización alteró la cuenta de operaciones de la oferta original del consorcio adjudicatario y que lo mismo habría ocurrido con cualquier otra oferta. No obstante, debe enfatizarse que dicha alteración es el resultado del aumento de salarios dispuesto por el Estado con posterioridad a la presentación de las ofertas para participar en la licitación.

Se recomienda insistir ante la Tesorería General de la Nación para que acredite los pagos de subsidio al Concesionario dentro del plazo estipulado. Subsidios para Inversiones

El Estado cumplió con los pagos de subsidios por Inversiones Obligatorias y Complementarias.

Presentación de información contable y de Gestión

Se detectaron incumplimientos en la presentación de información contables y de gestión referida a flujo de fondos, estado de tesorería e información contable en general. No obstante los llamados de atención realizados por la ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT), el Concesionario todavía adeuda la presentación de las planillas de “estado de tesorería” (Anexo XXVIII/2) correspondientes a los dos primeros trimestres del ejercicio que finalizará el 31/12/96.

Incumplimientos en la operación del servicio y en el pago de las penalidades aplicadas

El Concesionario no cumplió en su totalidad ni tampoco en tiempo y forma con el pago de las penalidades como lo dispone el apartado 8 del Anexo XXX/1 modificado por la Resolución MEyOySP N°470 del 31/10/95. Según dicho apartado, el importe en concepto de penalidades por incumplimientos en los estándares de servicio calculado por la Autoridad de Aplicación, deberá ser depositado por el Concesionario en la Tesorería General de la Nación dentro de los diez (10) días corridos a partir de su notificación. Recién el 25/8/95 el Concesionario pagó el valor nominal de las penalidades de los meses de agosto, setiembre, octubre y noviembre de 1994, y de enero y febrero de 1995 por un total de \$37.441,60 que fue dirigido a la Tesorería General de la Nación mediante depósito en la Cuenta Corriente N°2510/46 del Banco de la Nación Argentina según comprobante N°39488784. El Concesionario aún adeuda el pago del valor

nominal de las penalidades de abril, mayo y setiembre de 1995, y de marzo y abril de 1996 por un total de \$7.196.

El Concesionario no cumplió con el pago de los intereses por mora en la cancelación de las penalidades como también lo dispone el apartado 8 del Anexo XXX/1 modificado por la Resolución MEyOySP N°470 del 31/10/95.

En ningún caso el Concesionario pagó los intereses por mora en la cancelación de las penalidades de los meses de agosto, setiembre, octubre y noviembre de 1994, y de enero y febrero de 1995 que al 31/8/96 ascendían, según la ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT), a la suma de \$4.081,94. El Concesionario tampoco pagó los intereses por mora en la cancelación de las penalidades de abril, mayo y setiembre de 1995, y de marzo y abril de 1996 que al 31/8/96 ascendían, según la misma fuente, a la suma de \$2.316,41.

Según la ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT), al 31/8/96 el Concesionario adeudaba un total de \$13.594,35 (\$7.196 de valor nominal y \$6.398,35 de intereses).

El Concesionario rechazó las penalidades aplicadas en casi todos los casos e interpuso numerosos recursos administrativos que todavía están en trámite. Es decir, que existe un debate de tipo jurídico-administrativo entre el Concesionario por un lado, y la ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT), y el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos por el otro, que aún no ha sido resuelto.

El Concesionario efectuó el pago de \$37.441,60, correspondiente al valor nominal de las penalidades de los meses de agosto, setiembre, octubre y noviembre de 1994, y de enero y febrero de 1995, luego de que la Tesorería General de la Nación le envió una nota el 31/7/95 inquiriendo por los motivos de la no cancelación de las sumas pendientes.

La ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT), intimó al Concesionario al pago de las sumas adeudadas por medio de las Notas UCPF A/C N°6179/96 del 28/5/96, N°6596/96 del 1/7/96, y N°7038/96 del 5/8/96. Asimismo, el 9/9/96 y por Nota N°7489/96 la ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT), intimó nuevamente al Concesionario al pago de \$7.196 de valor nominal y \$6.398,35 de intereses, advirtiéndole que hasta tanto no se verifique la cancelación de dichas sumas no hará efectivo el reconocimiento de los créditos que por otros conceptos pudieren eventualmente corresponder, y todo ello sin perjuicio de afectar la garantía de ejecución de Contrato tal como lo establecen el artículo N°29.4 inciso e) del Pliego de Bases y Condiciones Generales y el artículo N°18.5 del Contrato de Concesión.

Información sobre operación del servicio

Se detectó inexactitud y falta de confiabilidad de la información sobre operación del servicios

Independientemente de las aclaraciones que puedan realizar las partes respecto de cómo se obtienen y elaboran los datos, y de los problemas normalmente asociados a las técnicas de muestreo, es evidente que hay diferencias entre la información presentada

por el Concesionario y la que genera la ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT). Y los resultados de los procedimientos estadísticos de estimación cuestionan la exactitud y la confiabilidad tanto de la información presentada por el Concesionario como de la que es elaborada por la ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT).

Cumplimiento del rol de asistente técnico

Se pudo establecer que el Concesionario no ha cumplido con la obligación de garantizar que el Asistente Técnico destine personal propio con carácter permanente en el área geográfica donde se prestan los servicios concedidos, de acuerdo con los términos del apartado f) del artículo N°6.2.3 del Contrato de Concesión.

Cumplimiento de las régimen de penalidades

Pese a los incumplimientos del Concesionario a las citadas obligaciones contractuales auditadas, la ex-Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (UCPRF) -actual Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT- no hizo uso de las facultades punitivas previstas por el artículo N°16.1 del Contrato de Concesión.

Ente Auditado y/o Empresa

CNRT – TEBA S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Auditoria en la CNRT sobre controles ejercidos en la estación terminal de ómnibus de retiro, respecto de las obligaciones asumidas por la empresa TEBA S.A. en el marco de la concesión

Período

El período auditado se extiende desde el 01/06-96 hasta el 31-05-97

Fuente

Resolucion 152/97.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

El Ente Regulador no realiza el control y seguimiento de los reclamos efectuados por los usuarios ante los incumplimientos de la empresa TEBA S.A.

El Ente Regulador no ha sancionado a la Concesionaria por los incumplimientos verificados referentes a los mozos de cordel - maleteros, en el marco de la licitación adjudicada.

La CNRT no ha aplicado sanciones por la inexistencia de los servicios rentados de explotación obligatoria por parte del concesionario TEBA S.A., dentro del ámbito de la ETOR.

Los controles implementados por el Ente Regulador son escasos, incompletos, asistemáticos e ineficientes, con respecto a:

- el funcionamiento del ascensor para minusválidos;

- el servicio de información y orientación para usuarios;
- el servicio de limpieza;
- el sistema de seguridad
- Inexistencia de controles con respecto a los precios de bares y confiterías y ubicaciones de kioscos de venta de diarios y revistas.

El Ente Regulador no ha adoptado medidas eficaces tendientes a que la concesionaria cumpla con el plan de inversiones y cronograma de obras, revisión 3, a efectos que la finalización de la ejecución de las mismas aseguren mejores niveles de calidad de las instalaciones y de la prestación de los servicios, en el ámbito de la Estación Terminal de Omnibus Retiro.

El Ente no ha intimado oportunamente ni sancionado la falta de pago de canon mensual.

Se concluye que la magnitud de los incumplimientos contractuales por parte de TEBA S.A. configuran causal de rescisión del contrato de concesión. Teniendo en cuenta la entidad de las irregularidades observadas, se recomienda asimismo se promuevan las acciones previstas en el artículo 119 inciso c) de la Ley N° 24.156, a efectos de deslindar la responsabilidad de los funcionarios actuantes

Ente Auditado y/o Empresa CNRT

Características de la Auditoría

Objeto

Controles realizados por la unidad de coordinación del programa de reestructuración ferroviaria (actual CNRT), en relación a la calidad del servicio en el transporte de pasajeros.

Período

El período auditado abarca desde el 1-12-95 y el 31-03-96

Fuente

Resolución 59/97.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Todos aquellos aspectos observados, tales como la falta generalizada de Manuales de Normas y Procedimientos, la carencia parcial de Planificaciones de Inspecciones o la ausencia de información detallada en los mismos, han sido detectados tanto para los aspectos relacionados a la Calidad del Servicio, al Control de la Seguridad, y a la verificación del cumplimiento de la Programación y de la Oferta de Servicios.

Vale recordar la notoria carencia de personal afectado directamente a las tareas de inspección no garantizan un correcto control de los servicios, más allá de la predisposición, la dedicación y la profesionalidad demostrada por la Dirección y el personal de la Unidad

A modo de conclusión general, no se alcanza a cumplir tanto en eficiencia como en eficacia, los objetivos definidos para la función de control de la UCPRF (Actual CNRT), sobre los servicios brindados por los diferentes Concesionarios, máxime si se

tiene en cuenta la importancia que los mismos revisten y la incidencia directa en la estructura tarifaria vigente de los servicios que se prestan.

Ente Auditado y/o Empresa

CNTF

Características de la Auditoría

Objeto

Controles ejercidos por la CNTF respecto de la calidad de los servicios de transporte ferroviario prestado por los concesionarios.

Período

El período auditado abarca el año 1995 y el primer semestre del año 1996

Fuente

Resolucion 58/97.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Se han detectado debilidades que atañen fundamentalmente a los controles que debe ejecutar la Comisión.

Se señala que la frecuencia actual de las inspecciones torna necesaria una redefinición, en el mediano plazo, de la modalidad bajo la cual se encuentran organizados los recursos. En este sentido, se considera que tanto el atraso en el cual incurren los concesionarios para contestar los requerimientos formulados por la CNTF (Actual CNRT); como la cantidad de descarrilamientos verificados en el Ferrocarril Mesopotámico son indicadores válidos de la necesidad de aumentar la frecuencia de los controles.

Se observó la información que se toma como base para planificar las inspecciones, la cual al haber tenido modificaciones no permite diseñar una planificación ajustada al universo real.

Se registran demoras por parte del Directorio de la Comisión para la aprobación de los documentos y proyecto de normas de seguridad, habiéndose recomendado la agilización del trámite de aprobación de los mismos.

Ente Auditado y/o Empresa

CNTA

Características de la Auditoría

Objeto

Controles realizados por la CNRT respecto al transporte urbano de pasajeros.
Sanciones aplicadas

Período

El período auditado se extiende desde el mes de mayo de 1995 hasta el mes de Agosto de 1995

Fuente

Resolucion 38/97.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

El Departamento Sumarios incurre en demoras en el diligenciamiento de los sumarios referidos a incumplimientos por parte de las empresas transportistas.

Una vez remitidas las actuaciones al Departamento Sumarios, los sectores que les dieron origen desconocen la resolución final de las mismas.

La baja frecuencia en que son practicadas las inspecciones a las cabeceras de línea por parte de la Gerencia de Evaluación Psicofísica de los Conductores constituyen una fuerte debilidad del sistema de control

Ente Auditado y/o Empresa

CNTF

Características de la Auditoría

Objeto

Auditoría referente a controles realizados por la CNTF con relación al cumplimiento del pago del canon correspondiente a las concesiones ferroviarias de cargas otorgadas para el año 1995

Período

El período auditado se extiende entre el 1° de Enero de 1995 y el 30 de Abril de 1996

Fuente

Resolución 33/97.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

El organismo auditado ha producido modificaciones en los procedimientos utilizados en el control del pago del canon de las concesiones ferroviarias de carga, de acuerdo con las recomendaciones que se efectuaron oportunamente por esta AGN, sobre el tema en particular, y que se efectuaran en la (Actuación N° 227/95, quedando pendiente de concretar la emisión de los Manuales de Normas y Procedimientos que permitan asegurar la operación uniforme de las registraciones y controles sobre los pagos.

En lo relativo al IVA, los Concesionarios involucrados continúan realizando el pago del canon detrayendo el 18 % que correspondería al IVA, sin que la CNTF haya podido solucionar el problema adoptando las medidas necesarias, aún contando con un dictamen favorable de la Dirección Nacional de Impuestos, como fuera expuesto en la Actuación N° 227/95. En el caso de BAP S.A. el último pago registrado corresponde al canon por el mes de enero de 1995 y en lo que atañe al Ferrocarril Mesopotámico – Gral Urquiza S.A. su último pago es del mes de Septiembre de 1995. En ambos casos, los concesionarios han retraído el 18 % que corresponde al IVA. En consecuencia, la deuda por este concepto y sólo en capital acumulado al 10/4/96 los siguientes montos: BAP S.A. : \$ 1.195.208,40 y Ferrocarril Mesopotámico – Gral. Urquiza S.A. \$ 32.033,70.

Si bien el Ente Regulador ha procedido a intimar, en reiteradas oportunidades, a los Concesionarios que están en mora con el pago del canon, los efectos de estas acciones no han derivado en la aplicación de sanciones ni en el logro del objetivo pretendido de obtener el pago de las deudas, debido a los recursos de reconsideración interpuestos y a

la no definición de las instancias administrativas que deberían decidir sobre los recursos de alzada solicitados.

Se destaca que la deuda que mantienen los distintos concesionarios se ha ido incrementado con el transcurso del tiempo, ascendiendo la misma en concepto de capital e intereses a \$14.057.613,74 al 10/4/96 para los cinco concesionarios (Ferrocarril Mesopotámico – Gral. Urquiza S.A., Buenos Aires al Pacífico – San Martín S.A., Nuevo Central Argentino S.A., Ferrosur Roca S.A., Ferroexpreso Pampeano S.A.)

Ente Auditado y/o Empresa
Comisión de control y del concesionario TEBA S.A
Características de la Auditoría

Objeto

Verificar que el Organismo de control y la concesionaria (TEBA S.A) cumplan con las obligaciones que en materia de reclamos de los usuarios dispone el marco legal vigente; en lo que respecta al desarrollo de actividades en la Estación Terminal de ómnibus de Retiro

Período

El período analizado se extiende desde Octubre de 1994 a Marzo de 1996.

Fuente

Resolución 19/97

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Los reclamos y/o quejas formulados por el público usuario de la ETOR son atendidos por la Comisión de Control a través del Centro de Informe y Reclamos existente en la ETOR. A partir del 6 de setiembre de 1994 la Licenciataria habilitó un Libro de Quejas a los mismos efectos.

La empresa TEBA S.A no dio cumplimiento a la implementación del Servicio Obligatorio de Maleteros y Carros, en la modalidad especificada en el Pliego y en la Oferta respectiva, a pesar de las intimaciones y sanciones aplicadas por la Comisión de Control

Se señala que la Comisión de control efectuó un seguimiento del nivel de cumplimiento de las obligaciones a cargo de TEBA S.A, que fueron objeto de reclamo por los usuarios, a través de distintas inspecciones, luego de las cuales- detectadas las deficiencias- aplicó diversas penalidades.

Ente Auditado y/o Empresa
COMISIÓN DE CONTROL - TEBA S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Concesión de la Administración, Explotación y Servicios Complementarios de la Estación Terminal de Omnibus Retiro de la Ciudad de Buenos Aires – TEBA S.A.

Período

El trabajo de campo se realizó entre desde el mes de octubre de 1994 y el mes de marzo de 1995

Fuente

Resolucion 262/96

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones Ente Auditado y/o Empresa

Se certificó la compra de carros por parte del concesionario destinados para el traslados de bultos de los distintos usuarios según lo establecido en el pliego de bases y condiciones. No obstante, fueron depositados en el subsuelo de la Estación Terminal implicando la imposibilidad de ser utilizados por los usuarios

Se detectó gran cantidad de locales ocupados, que no fueron reconocidos por la concesionaria. Tampoco se reconoció la percepción de alquileres por la ocupación de los mismos, verificándose que el total del ingreso por este concepto no coincide con el imputado en el Balance de Sumas y Saldos ajustado. El Organo de Control no aplicó sanciones.

La integración de capital no provino de aportes genuinos de los accionistas sino de Fondos pagados por TEBA S.A. pagados por rescisiones de contratos con dos empresas. Las integraciones no se realizaron en tiempo y forma.

Se verificó que el avance de las obras comprometidas no se adecua al ritmo comprometido contractualmente ni a las ampliaciones de plazos autorizadas por la Comisión de Control, detectándose en el análisis de la totalidad de los trabajos como así también en la muestra relevada, un fuerte retraso que probablemente impida el cumplimiento de la fecha de entrega prevista. Los retrasos fueron cuantificados en cinco meses.

El Organo de Control aceptó como retrasos justificados varias obras que posteriormente fueron objetadas por esta AGN

El resultado de los estudios de la certificación de obra es que para los casos estudiados la Comisión de Control ha certificado un avance en las tareas superior al reconocido por TEBA S.A. a sus contratistas.

Surgen diferencias entre el precio de la oferta y el precio elaborado por este equipo de auditoría que responden, básicamente, al hechos que entre la preparación de la oferta y la aprobación del proyecto definitivo surgieron modificaciones en las obras exigidas por la Comisión de Control y aceptadas por TEBA S.A.

Ente Auditado y/o Empresa
CNTF

Características de la Auditoría

Objeto

Análisis del régimen tarifario aplicable a los servicios de transporte ferroviario interurbano de pasajeros, en la CNTF

Período

El período comprende el análisis del régimen tarifario de los servicios concesionados mediante los convenios celebrados en el marco de los regímenes de los decretos 770/93; 1168/92 y 532/91 hasta el 31 de octubre de 1995

Fuente

Resolución 261/96

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones Ente Auditado y/o Empresa

Se ha verificado el grado de cumplimiento en el “Servicio Plaza Constitución - Mar del Plata”, (conforme surge del relevamiento de la información solicitada por esta Auditoría a la CNTF) por parte de la Provincia de Buenos Aires, de las condiciones tarifarias establecidas en los acápites a) y b) del artículo 7 Tarifas, del Convenio de Concesión.

Se podría cumplir que la CNTF (en función de la competencia delegada en materia tarifaria de “intervenir en la actualización de los cuadros tarifarios establecidos en los contratos de concesión de servicios ferroviarios bajo su jurisdicción, en tanto mantengan vigencia las normas que establecen su regulación, previendo las tarifaciones predatorias y la competencia desleal” -conforme surge del Dto. N° 1863/93 y su modificatorio N° 455/94-) si bien ha solicitado a las autoridades provinciales las tarifas establecidas, al no haber producido al respecto informe alguno en cuanto a las atribuciones que le compete, no estaría en condiciones de informar si las tarifas ferroviarias interurbanas de los servicios provinciales concesionados mediante convenio son justas y razonables, si respetan el principio de que no pueden ser inferiores a sus costos variables y si estructuralmente resultan compatibles con las que se aplicaron al resto de los concesionados privados o estatales que operen en el mercado cuando la red concedida a la provincia se encuentra conectada con la Red Nacional Ferroviaria.

Ente Auditado y/o Empresa
UNIDAD DE COORDINACIÓN DEL PROGRAMA DE REESTRUCTURACIÓN
FERROVIARIA (UCPF)

Características de la Auditoría

Objeto

Análisis del régimen tarifario aplicable a los servicios de transporte ferroviario de pasajeros en el área metropolitana.

Período

El período auditado abarca desde el inicio de la prestación de los servicios concesionados a los distintos grupos entre enero de 1994-junio 1995 hasta el 31 de octubre de 1995

Fuente

Resolucion 216/96.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Ajuste tarifario por aplicación del concepto "mayor precio por mejor servicio":

La Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (UCPF) ha analizado dos solicitudes de ajuste tarifario fundadas en el concepto "Mayor Precio por Mejor Servicio", ambas presentadas por la empresa Metrovías, habiendo rechazado el pedido de ajuste en Subterráneos y Premetro y considerando procedente un ajuste del 4,7 % en el servicio de la Línea Urquiza y no del 12% solicitado por la empresa.

Ente Auditado y/o Empresa
CNTF - FERROEXPRESO PAMPEANO S.A.

Características de la Auditoría

Objeto

Verificación y análisis de los recursos administrativos y judiciales presentados por el concesionario ante las cuestiones suscitadas en el desarrollo de la concesión y la modificación de los estatutos sociales de Ferroexpreso Pampeano y Compañía Inversora Ferroviaria S.A.

Período

El período auditado se extiende desde el inicio de la concesión hasta el 31 de marzo de 1995 (canon y alquiler), desde 1/11/91 al 30/6/94 (Plan de inversiones),
Abarca las presentaciones efectuadas en el período comprendido entre enero de 1994 a la fecha.

Fuente

Resolucion 205/96

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Aspectos Legales

Durante el período auditado resulta destacable la neutralización de las acciones incoadas por la autoridad concedente para efectivizar las deudas pendientes por canon y alquiler o la ejecución de la garantía merced a los recursos incoados en sede judicial y administrativa por el concesionario

Resulta evidente a juicio de esta Auditoría que la concesionario ha pretendido por medio de una intensa actividad procesal, reclamando por diversas vías (CNTF, ST y MEyOSP), retrasar la concesión de sus obligaciones referidas al Plan de Inversiones

La autoridad concedente respecto de tales planteos ajusta sus decisiones a la letra del pliego y contrato rechazando la pretensión de FEPSA para la liberación de responsabilidad por falta de ejecución de obras

Modificación Estaturia

Tanto Ferroexpreso Pampeano S.A. como la empresa controlante Compañía Inversora Ferroviaria S.A. han modificado los estatutos, al concretar un aumento de capital de \$ 9.800.000 a \$ 17.3000.000.

Las sustanciales diferencias existentes entre el objeto de la concesión del elevador terminal de Ingeniero White y el de la referida al transporte ferroviario de la concesión en análisis representa un claro obstáculo para su admisión. Por otra parte, ante lo dispuesto en el art. 3.4.2. el silencio implica una denegatoria al pedido.

Canon y Alquiler

El concesionario no cumplió con el pago del canon y alquiler en forma mensual tal como lo dispone el artículo 31.12.5 del Pliego de Bases y Condiciones, registrándose atrasos de hasta 17 meses (julio de 1994) adeudando a esta fecha \$ 3.337.551 de acuerdo con el cálculo de la CTF.

El pliego establece como causa de rescisión del contrato la falta de pago de seis mensualidades acumuladas. Se ha observado que a partir de julio de 1993 y hasta julio de 1994, se mantuvo una deuda con atrasos notoriamente superiores a los seis meses

La ANSES informa a esta Auditoría que no está en condiciones de determinar el período por el cual se realizan los aportes del 30 %, así como tampoco si existen deudas con el Regimen Previsional Público.

Se observa que la CNTF realizó el recálculo de la deuda de FEPSA por canon y alquiler, incorporando el 30 % del canon correspondiente al ANSES desde abril de 1992 a noviembre de 1994. Ello determinó una modificación de los intereses adeudados, resultando una diferencia de \$ 94.610,46.

Al 31 de marzo de 1995, FEPSA adeuda en canon y alquiler correspondiente al período diciembre de 1994/marzo de 1995 (4 meses) por \$ 715.466 y los intereses desde el 18 de noviembre de 1994 al 10 de febrero de 1995.

Plan de Inversiones

Se considera que el cumplimiento del plan de inversiones debería considerarse en unidades físicas en los items de mayor significatividad, tal como lo estipula la oferta, dado que las reparaciones en vías y el reacondicionamiento de locomotoras y vagones se referencian en unidades físicas. La oferta estipula valores promedio para cada tipo de reparación, en el caso de las vías. Esta Auditoría considera que el plan de inversiones está cumplido si se verifica la realización de la reparación o el reacondicionamiento que estipula la oferta. Es importante esta definición porque en un plazo tan extenso de

concesión (30 años) son muchos los factores que pueden influir en los valores asignados

El control de las inversiones realizadas por FEPSA en unidades físicas con los registros contables es de difícil logro debido al sistema de contabilización por centro de costos y registros contables por asientos mensuales que no permiten un detalle acorde con el requisito de control de la inversión en unidades físicas. Se señala que el libro inventario no refleja un detalle analítico de las inversiones realizadas en otros activos.

Se ha determinado que existen algunos ítems que la empresa ha considerado como inversión y que no están explicitados en el contrato ni en la oferta, cuya cuantificación resulta difícil, dado que la oferta plantea inversiones valorizada por conceptos y años de inversión y las unidades físicas sin valorización para algunos rubros (Máquinas, Herramientas, Vehículos, etc.)

En referencia a los bienes amortizables, cuyo detalle se indica en la oferta bajo el ítem 18.5, cuya vida útil es sensiblemente inferior al período de la concesión, debería analizarse la posibilidad de controlar su reemplazo al finalizar su vida útil, ya que en caso contrario se resentiría la operatividad de la empresa

Se observa que la inversión computada por FEPSA en el ítem “empalmes” no responde a lo especificado en la oferta, por lo que al computar lo invertido por la Sociedad \$ 175.200 (30/6/94) se está compensando con inversiones no realizadas.

Se señala que si bien el contrato prevé cierta flexibilidad en la inversión, es aplicable al partir del 5^a año de la inversión. No obstante debería instrumentarse un mecanismo de información hacia el organismo de control que estudie estos desvíos al plan de inversiones, que la empresa realiza, en caso contrario siempre existirán incumplimiento al plan de inversiones.

El detalle de las inversiones que remite FEPSA a la Secretaría de Transporte, adjuntando certificación del Estudio Price Waterhouse, corresponden a los balances cerrados al 30/6/92 y 30/6/93, refiriéndose a valores de inversión agrupados de acuerdo a los conceptos reflejados en los estados contables de la sociedad, indicándose para la certificación del 30/6/92 en un anexo las unidades físicas comprometidas y cumplidas para algunos conceptos. El detalle en unidades físicas correspondiente al 30/6/93 no está certificada por el citado estudio. Por contrato, la información sobre el plan de inversiones debe remitirse por año computándose desde el inicio de la concesión (1/11/91 al 31/10/91 y así sucesivamente) y no por ejercicio económico de la Sociedad.

Se manifiestan desacuerdos con algunos criterios que aplicó la Secretaría de Transporte para cuantificar el monto de la inversión no realizada por FEPSA.

El déficit de inversión total es del 65 % respecto de la oferta que representa en u\$s 40.469 (milesde acuerdo a los cálculos realizados por esta auditoría.

Garantías plan de inversiones

El contratista cumplió con los establecido por las disposiciones contractuales sobre seguros de caución, estando cubiertos a la fecha de la revisión (marzo de 1995), todos

los riesgos detallados en el Anexo V del 12/06/91 que integra el acta complementaria del 13 de junio de 1991

Inversiones en vías

El concesionario utiliza el 70,34 % de la red concesionada

El concesionario no ha cumplido en ninguno de los períodos con el plan de inversiones previsto, ni en los montos preestablecidos ni en unidades físicas

El concesionario realiza obras no previstas en el plan de inversiones y tareas de reacondicionamiento de vías fuera del programa, sin autorización del órgano de control

Los montos correspondientes a reacondicionamiento de vías denunciadas por FEPSA, siempre son mayores a los que se desprenden del cálculo que surge del tipo de tarea y el valor pasajero/km preestablecido

El concesionario ha planteado reiteradamente el replanteo del plan de inversiones

No se aplica un sistema metodológico para el seguimiento y control de las inversiones

Inversiones en material rodante

El sistema de Restauración normalizadora parciales no es el previsto por el contrato y no se encuentra aprobado por la CNTF

La medición de la disponibilidad de las locomotoras no se encuentra fundamentada ; dicha situación puede conducir a valores que distorsionen la realidad

Las inversiones realizadas por FEPSA en restauración normalizadora son sensiblemente menores a las previstas en forma global en el contrato de concesión

Inversiones en equipos de comunicaciones

El concesionario ha adelantado parte de las inversiones previstas, para cumplir con los aspectos operativos del sistema

La administración y control de corredor ferroviario, se realizan desde Spurr a través del sistema de comunicaciones que cuenta con alimentación segura, centralizando todas las comunicaciones que se llevan a cabo en el corredor

El sistema de control de las operaciones es seguro y eficiente, contando como apoyo con un mímico del corredor y computadoras que permiten conocer en forma constante, las vías libres, concedidas y las posibles a conceder.

Inversiones en Señalización

De acuerdo al cuadro de inversiones de la oferta, el costo de cada barrera estimado por la auditoría es de u\$s 71.000.

Finalizado el período 93/94, no se verificó la instalación de ninguna barrera

El concesionario expresa que a la fecha no se han colocado barreras automáticas por cuanto es necesario un cambio cultural que permita que dichas instalaciones sean respetadas y preservadas por la comunidad. Esta Auditoría entiende que la instalación

de barreras automáticas previstas en el contrato responden a una cuestión de seguridad, por lo que la concesionaria no sólo se encuentra frente a una falta grave de incumplimiento en lo que se refiere a las inversiones comprometidas, sino también en cuanto a la seguridad en los cruces previstos.

Se observa que los argumentos expuestos por el concesionario, tienen poca consistencia y responden a una decisión unilateral ya que no fue denunciado ni consultado con el órgano de control

Ente Auditado y/o Empresa

CONTA

Características de la Auditoría

Objeto

Examen del sector atención de usuarios en el transporte público de pasajeros (automotores y ferrocarriles) Área metropolitana. CONTA

Período

El período auditado abarca los meses de octubre, noviembre y diciembre de 1994

Fuente

Resolución 172/96

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

La Gerencia de Atención a Usuarios realiza sus tareas con parcial eficacia y eficiencia, ya que muchos de los procedimientos que utilizan no merecen total confiabilidad.

Teniendo en cuenta el período desde que la Gerencia de Atención de Usuarios comenzó a realizar sus tareas y considerando la magnitud del universo a controlar, debe concluirse que la gestión del área auditada podría ser mejorada y perfeccionada, aprovechando la experiencia que brinda el tiempo para modificar los procedimientos que no sean adecuados y económicos en el tema auditado

Ente Auditado y/o Empresa

CNTF

Características de la Auditoría

Objeto

Controles efectuados por la CNTF referentes a la seguridad, los accidentes y las comunicaciones en el transporte de carga por vía férrea.

Período

El período auditado se extiende desde el 1-09-94 hasta el 28-09-95

Fuente

Resolución 67/96

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Es responsabilidad de la CNTF velar por el cumplimiento de las normas actualmente vigentes y en los casos que compruebe apartamiento de las mismas, aplicar las sanciones correspondientes.

La CNTF tiene que implementar en forma urgente las medidas necesarias para cumplimentar lo indicado en Anexo II, inc. b), del decreto 2218/94 - Gerencia de Seguridad- “Preparar y administrar programas de análisis y evaluación de la seguridad del Transporte Ferroviario estableciendo metas cuantificables y efectuar el seguimiento de los planes y acciones en tal sentido”.

La CNTF no ha adoptado las medidas correspondientes para la intimación efectiva de la concesionaria del Ferrocarril Gral. Urquiza, para que cumplimente en tiempo y forma lo que ofertó oportunamente.

Ente Auditado y/o Empresa

Secretaría de Transporte

Características de la Auditoría

Objeto

Examen del área de atención al usuario en el transporte público de pasajeros (ferrocarriles y subterráneos) área metropolitana..

Período

El período auditado corresponde al último trimestre de 1994

Fuente

Resolución 64/96

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

Se puede concluir que el Área de Atención a Usuarios no alcanza a cumplir con la tarea encomendada en forma eficaz, eficiente y económica, de acuerdo a lo establecido en el inciso k) de la Resolución nro. 792/93 del MEyOSP: “...tramitar y resolver las quejas del público relativas al servicio ferroviario concedido.

Ente Auditado y/o Empresa

Ferroexpreso Pampeano S.A.C

Características de la Auditoría

Objeto

Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del concesionario del Corredor Ferroviario Rosario- Bahía Blanca en lo referente al rubro inversiones y canon desde la iniciación de la concesión hasta el presente. Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones por parte del órgano de control.

Período

El período analizado comprende los dos primeros años de la concesión para las inversiones y desde el inicio de la concesión hasta el mes de noviembre de 1993

Fuente

Resolución 36/94.

Principales Comentarios, Observaciones y/o Conclusiones

El Concesionario cumple de manera deficiente con las obligaciones emergentes del contrato de concesión, llevando a cabo las inversiones en materia de vías y material tractivo por debajo de las exigencias previstas.

En lo concerniente al pago del canon, se verifica un considerable número de períodos sin realización

ANEXO I