



Auditoría General de la Nación

Informe de Auditoría

“Verificar la gestión y controles realizados en los procedimientos de contrataciones de material rodante afectados al servicio ferroviario en el marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China”.

**Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras
de Servicios Públicos
Departamento Control Sector Transporte.**

2014



Auditoría General de la Nación

Índice del Informe de Auditoría - Actuación AGN N° 640/12 -

1	OBJETO DE AUDITORÍA	1
2	ALCANCE DEL EXAMEN	1
2.1	SELECCIÓN DE LA MUESTRA.....	1
2.2	MÉTODOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.	2
2.3	LIMITACIONES AL ALCANCE.	4
3	ACLARACIONES PREVIAS.....	5
3.1	MARCO NORMATIVO.....	5
3.2	ORGANISMOS INVOLUCRADOS EN LA GESTIÓN DE LA ADQUISICIÓN Y FINANCIAMIENTO...8	
3.3	ACUERDOS, CONVENIOS, PROTOCOLOS Y OTROS CELEBRADOS CON LA REPÚBLICA POPULAR CHINA.....	9
3.4	CONTRATOS COMERCIALES DE SUMINISTRO DE MATERIAL RODANTE.....	12
3.5	ACUERDOS DE FINANCIAMIENTO.....	19
3.6	INTERVENCIONES PREVIAS A LA ADQUISICIÓN DEL MATERIAL.....	21
4	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES.....	33
5	COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME AL MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE Y AL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PUBLICAS.....	71
6	RECOMENDACIONES.....	72
7	CONCLUSIONES.....	73
8	LUGAR Y FECHA DE EMISIÓN DEL INFORME.....	76
9	FIRMA.....	76



Auditoría General de la Nación

INFORME DE AUDITORÍA

Al Señor Ministro del Interior y Transporte

Cdr. Aníbal Florencio RANDAZZO

S. _____ / _____ D.

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley N° 24.156 la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN procedió a efectuar un examen en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE originalmente dependiente del Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios (MINPLAN), tal se describe en 3.2, actualmente del Ministerio del Interior y Transporte (MIyT), la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIFSE) y de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT), con el objeto que se detalla en el apartado 1.

1 Objeto de Auditoría

“Verificar la gestión y controles realizados en los procedimientos de contrataciones de material rodante afectados al servicio ferroviario en el marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China y su posterior Administración”.

Periodo auditado: Enero de 2004 a Diciembre de 2012.

2 Alcance del examen

El presente examen fue realizado de conformidad con las normas de auditoría externa de la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN, aprobadas por la Resolución N° 145/93, dictadas en virtud de las facultades conferidas por el art.119 inc. d) de la Ley 24.156, con el alcance y procedimientos que se detalla a continuación:

2.1 Selección de la muestra.

Teniendo en cuenta que el objeto de auditoría implicaba un análisis integral de los contratos que incluyera tanto la legalidad como la gestión del proceso de contratación y



Auditoría General de la Nación

administración de bienes, se elaboró una matriz de elegibilidad de objetos según los siguientes factores: nivel de riesgo asociado a la gestión; visibilidad; relevancia; cobertura de auditorías previas, auditabilidad. Posteriormente para cada contrato y por cada criterio se asignó una calificación que sustenta la selección de los siguientes contratos:

- Suministro de 279 (doscientos setenta y nueve) coches de pasajeros para la red de Subterráneos de la ciudad autónoma de Buenos Aires, gestionado mediante expediente SO1:439408/2006 (China International Trust and Investment Corporation en adelante CITIC).
- Suministro de 24 locomotoras diesel, 160 coches de pasajeros, repuestos, herramientas, documentación técnica, servicio técnico y capacitación técnica. Para atender el servicio suburbano de pasajero correspondiente de la ex línea San Martín, cuya tramitación consta en expediente S01:0092915/05 (China South Locomotive and Rolling Industry en adelante CSR).
- Suministro de 20 locomotoras diesel y 220 coches de pasajeros de larga distancia, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación tal surge de expediente SO1: 0486398/2009 (China Northern Locomotive and Rolling Industry en adelante CNR).

2.2 Métodos de recolección de datos.

- Relevamiento de archivos/documentos.
- Se enviaron notas solicitando datos, documentos de respaldo, archivos e información de gestión a:
 - Ministerio del Interior y Transporte, Secretaría de Transporte (ST), Subsecretaría de Transporte Ferroviario (SSTF).
 - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MINPLAN).
 - Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).
 - Administración de Infraestructuras Ferroviarias SE (ADIF S.E.)
 - Sociedad Operadora Ferroviaria S.E. (SOF S.E.)
 - UGOFE Línea San Martín.



Auditoría General de la Nación

- Empresa Concesionaria METROVIAS S.A. a cargo del servicio de transporte ferroviario de subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE).
- Secretaría de Coordinación Económica y Mejora de la Competitividad.
- Dirección Nacional de Inversión Pública de la Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo.(DNIP)
- Dirección de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito. (DNPOIC)
- Banco Central de la República Argentina. (BCA)
- Oficina Nacional de Presupuesto. (ONP)
- Oficina Nacional de Crédito Público.(ONCP)
- Dirección de Administración de la Deuda Pública.(DNADP)
- Se analizaron distintas disposiciones normativas y contractuales vinculadas a las contrataciones efectuadas en el marco de los acuerdos internacionales.
- Se relevaron expedientes, documentos de respaldo y actos administrativos emitidos durante el periodo bajo análisis relacionados con los contratos celebrados.
- Se realizaron entrevistas no-estructuradas y semi-estructuradas con:
 - Funcionarios de la Secretaría de Transporte.
 - Funcionarios de la Sub Secretaría de Transporte Ferroviario.
 - Funcionarios de SOF SE.
 - Funcionarios de UGOFE SA. – Línea San Martín.
 - Funcionarios de SBASE
 - Dirección de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito. (DNPOIC).
 - Dirección Nacional de Inversión Pública de la Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo (DNIP).
- Se efectuaron inspecciones in- situ del material adquirido en:
 - Taller de Remedio de Escalada, a cargo de UGOFE S.A.-Línea Roca.
 - Depósitos de coches y de locomotoras ubicados en cercanías de la Estación Retiro de la ex Línea San Martín, a cargo de la UGOFE S.A. – Línea San Martín.



Auditoría General de la Nación

- Patio de Maniobras Alianza, ubicada en el Partido de Tres de Febrero de la Provincia de Buenos Aires, lindera a la estación Santos Lugares del ramal Retiro Pilar de la ex Línea San Martín.
 - Playa Ferroviaria en el Puerto de Buenos Aires.
- Se efectuaron reuniones informativas y de apoyo con otras Gerencias Sustantivas de la AGN.
- Departamento Control de las Operaciones de Crédito Público y de Sustentabilidad, de la Gerencia de Control de Deuda Pública.
 - Departamento de Control de Órganos Rectores de la Gerencia Control de Cuenta de Inversión.

Las tareas de campo propias del objeto de examen han sido desarrolladas entre el 01 de febrero de 2013 y el 04 de Diciembre de 2013.

2.3 Limitaciones al alcance.

Las tareas desarrolladas en el marco del presente informe, se han visto limitadas en su alcance por el extravío de dos expedientes a través de los cuáles se tramitaron pagos relacionados con la adquisición de material rodante para la Línea "A" de Subterráneo, específicamente los correspondientes al "Proyecto de Enlace" (EXP-S01:0186431/2010) y al "Diseño Básico" (EXP-S01:0372148/2010) por una suma de U\$S 12.745.282,50 cada uno. Esta circunstancia impidió que el equipo de auditoría llevara a cabo el relevamiento del circuito de pago de esos dos conceptos, del cumplimiento de todas las condiciones previas, de los plazos de ejecución y de la documentación que respalda los procedimientos realizados por los organismos intervinientes.

De acuerdo a lo manifestado por el Auditado en su descargo, el Secretario de Política Económica y Planificación del Desarrollo, dictó la Resolución N° 8 de fecha 17 de diciembre de 2013, a través de la cual resolvió la instrucción de información sumaria con el fin de deslindar posibles responsabilidades que pudieran suscitarse por el extravío de las mencionadas actuaciones.



Auditoría General de la Nación

3 Aclaraciones previas

3.1 Marco Normativo

En el marco de la Ley 25.561 de Emergencia Económica, a través de los Decretos Nos. 2075/02 y 1261/04, se declaró la emergencia ferroviaria para el servicio de transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires y el estado de emergencia crítica de los Servicios Interurbanos de Transporte Ferroviario de Pasajeros de carácter interjurisdiccional, reasumiendo el Estado Nacional su prestación. Al efecto se facultó al MPFIPyS para tomar las medidas conducentes para su rehabilitación.

En ese contexto se dictó el Decreto N°1683/05 por el que se aprobó el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes, que tiene como objetivo garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido, cuyos trazados incluyen jurisdicciones provinciales, y fortalecer y desarrollar el Programa de Obras del Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires y facultó a la Secretaría de Transporte para que determine anualmente, las obras, trabajos indispensables y adquisición de bienes que resulten de la formalización de Acuerdos Internacionales suscriptos entre el Estado Nacional y otros estados.

También se han considerado, en lo pertinente, la Ley de Administración Financiera en sus aspectos Presupuestarios y de Crédito Público, la Ley de Inversión Pública y su reglamentación.

En materia de Crédito Público, la ley prevé tres requisitos a cumplir en la gestión de operaciones de crédito externo, la autorización del Órgano Coordinador del Sistema de Administración Financiera, su previsión en el Presupuesto General de Gastos- indicando Tipo de deuda, si se trata de interna o externa, monto máximo autorizado para la operación; plazo mínimo de amortización y destino del financiamiento- y la opinión del BCRA sobre el impacto en la balanza de pagos antes de la formalización del acto. Todas aquellas operaciones de crédito público realizadas en contravención a las normas dispuestas son nulas y sin efecto,



Auditoría General de la Nación

sin perjuicio de la responsabilidad personal de quienes las realicen. Las obligaciones que se derivan de las mismas no serán oponibles ni a la administración central ni a cualquier otra entidad contratante del sector público nacional.¹

Por su parte, la regulación en materia de Inversión Pública Nacional,² establece un sistema que engloba todos los proyectos de inversión del sector público³ sujetándolos a su alcance, lo que conlleva la obligación de cumplir con determinados recaudos formales y sustanciales para su formulación, ejecución y control.⁴

La Secretaría de Política Económica (SPE), autoridad de aplicación de la ley, en forma conjunta con la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP), órgano responsable del sistema y del Banco Nacional de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN),⁵ ejercen competencias reglamentarias definiendo los requerimientos para la presentación y aprobación de los proyectos.⁶

Compete a la SPE intervenir en la determinación de los sectores prioritarios para destino de Inversión Pública y en la búsqueda del financiamiento. Por su parte corresponde a la DNIP proponer el dictamen de calificación técnica. Cabe aclarar que la SPE puede incluir recomendaciones, pero no cambiar la calificación asignada. Asimismo, que la calificación caduca a los 2 años y si es provisoria no habilita a contratar.

¹ Ley 24.156 Arts. 59, 60, 61 y 66.

² Ley 24.354 de Inversión Pública. Entiéndase por Inversión Pública la aplicación de recursos a bienes o actividades que incrementan el patrimonio de las entidades del sector público y que tienen por finalidad "mejorar" la capacidad productora de bienes o prestadoras de servicios.

³ Así como los de las organizaciones privadas o públicas que requieran para su realización transferencias, subsidios, aportes, avales, créditos y/o cualquier tipo de beneficios que afecten directa o indirectamente a patrimonio público.

⁴ De acuerdo con lo normado por la ley 24.354, los Proyectos de Inversión Pública (PIP) comprenden tres etapas: a) Pre inversión (identificación inicial y diseño preliminar, formulación y evaluación de aspectos socioeconómicos, estudios de factibilidad o impacto ambiental, análisis de financiamiento alternativos; programación de la ejecución en uno o varios ejercicios financieros); b) Inversión (Decisión sobre la inclusión en el PNIP y en el presupuesto; gestión o ejecución de la inversión y control concomitante; puesta en marcha o aplicación de prueba de los activos); c) Control ex post (medición y comparación de los resultados con ponderación de los desvíos; propuesta de las mejoras o correcciones).

⁵ El BAPIN tiene por función, el mantenimiento y la actualización permanente del Inventario de los Proyectos de Inversión Pública.

⁶ Decreto 720/1995. Conforme Resolución SPE 125/2012 Compete a la Dirección de Inversión Pública, proponer un proyecto de dictamen y un informe técnico para la calificación del proyecto y elevarlo a la SPE.



Auditoría General de la Nación

Para la presentación de los proyectos de inversión, se establece una guía detallada de requerimientos a saber: Identificación del proyecto, objeto, marco de referencia, monto total del proyecto, plazo de ejecución, fuente de financiamiento, motivo de la intervención, órganos intervinientes, localización, alcance geográfico, previsión e imputación presupuestaria, justificación, beneficiarios del proyecto, descripción técnica del proyecto seleccionado, descripción técnica de otras opciones consideradas, evaluación socio económica del proyecto, análisis de impacto (estructura de costos de inversión, operación y mantenimiento), marco legal, riesgo social e institucional e impacto ambiental.

Mediante la sanción y promulgación de la Ley de Presupuesto 26.546 del año 2010, se incorporó en materia de inversión pública, el Programa de Inversiones Prioritarias, en virtud del cual el Poder Ejecutivo Nacional (PEN) con intervención del MINPLAN (posteriormente sustituido por el MECON) estableció aquellos proyectos de infraestructura económica y social que tengan por destino, la construcción de bienes de dominio público o privado para el desarrollo del transporte, la provisión y generación de energía, el desarrollo de infraestructura educativa, ambiental y la cobertura de viviendas sociales.⁷

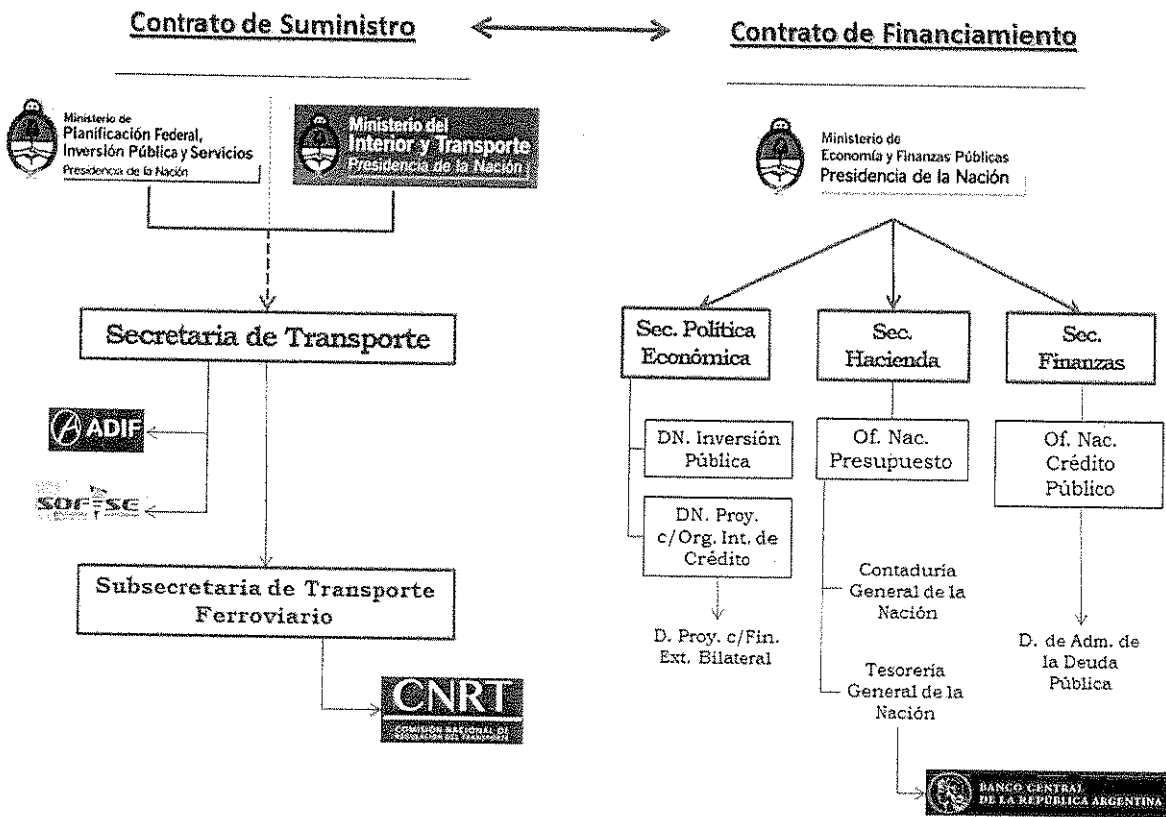
En el marco legal señalado y sobre la base de Convenios Internacionales preexistentes, el Estado Nacional instrumentó distintos Acuerdos para la adquisición de material rodante con empresas y bancos estatales de la República Popular China, los que se exponen en el apartado 3.3.

⁷ Ley de Presupuesto 26.546 Art. 17



Auditoría General de la Nación

3.2 Organismos involucrados en la gestión de la Adquisición y Financiamiento.



Por el objeto de las contrataciones bajo examen, surge la competencia de:

➤ Secretaría de Transporte (ST), por sí misma y a través de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario; dependientes, por entonces, del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPyS), conforme Decreto N°27/03 y sus modificatorias. Ésta competencia se vio avalada en los diversos acuerdos analizados, donde se asigna a dicha Secretaría el carácter de organismo de aplicación, y en lo establecido en el Decreto N° 1683/05 antes citado.

A partir del dictado de los Decretos N° 874 y 875 ambos del 6/6/2012, el Ministerio del Interior y Transporte asumió las funciones del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, en todo lo atinente al sector transporte.

[Handwritten signatures and initials]



Auditoría General de la Nación

- CNRT en tanto es el organismo técnico que tiene por objetivo garantizar la fiscalización y el control de la operación del sistema de transporte ferroviario, de pasajeros y carga de Jurisdicción Nacional, la adecuada protección de los derechos de los usuarios, promover la competitividad de los mercados y prestar asistencia a la Secretaría de Transporte en todos aquellos aspectos relativos a su competencia (Dto. 1388/96).
- Administración de Infraestructuras Ferroviarias SE. (ADIF SE)- creada por Ley 26.352 para administrar la infraestructura ferroviaria, los bienes necesarios para el cumplimiento de aquella y la explotación de los bienes de titularidad del Estado Nacional que formen parte de la infraestructura ferroviaria, cuya gestión se le encomiende o transfiera, como así también a la Sociedad Operadora Ferroviaria (SOF SE).
- El Ministerio de Economía, por su intervención: a) respecto de los contratos de financiamiento a través de las Secretarías de Finanzas y Política Económica, la Oficina Nacional de Crédito Público (ONCP), la Dirección Nacional de Proyectos de Créditos con Organismos Internacionales (DNPOIC): y la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP) en referencia al sistema de Inversión Pública. b) con relación a las previsiones presupuestarias relativas a los contratos que nos ocupan a través de Oficina Nacional de Presupuesto (ONP).

3.3 Acuerdos, Convenios, Protocolos y otros celebrados con la República Popular China.

Mediante el Convenio de Cooperación Económica celebrado en la ciudad de Beijing el 07/06/1980, entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Popular China, las partes se comprometieron a estimular la cooperación económica en distintas materias entre las que se incluyó la Actividad Ferroviaria.



Auditoría General de la Nación

Posteriormente, en su *Protocolo Adicional*,⁸ acordaron impulsar la celebración de acuerdos y contratos entre instituciones gubernamentales, empresas y organizaciones de ambos países, incluyendo la previsión para que los bancos de ambos países, ofrezcan asistencia para la materialización de los proyectos.

El 15/11/1990 en la ciudad de Beijing se celebraron entre la República Argentina y la República Popular China el *Tratado de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones* conjuntamente con el *Acuerdo para Promoción y Formación de Empresas Binacionales*, con el objeto de brindarse recíprocamente facilidades para estimular y promover la formación de empresas binacionales⁹, facilitar el apoyo crediticio, promover la divulgación de la información y constituir un Comité Argentino-Chino destinado a la elaboración de un reglamento, al análisis de la evolución del acuerdo y propuesta de recomendaciones.

Producto de la *XV Reunión de la Comisión Mixta Económico Comercial- Chino Argentina*,¹⁰ en lo que al tema se refiere, la delegación argentina presentó el programa para la rehabilitación de la red ferroviaria y de puertos, e invitó a la parte china a participar en este programa, enfatizó sobre la importancia de la cooperación económica financiera bilateral para el desarrollo del comercio y la promoción de las exportaciones de los bienes de capital y alta tecnología. Por su parte la delegación China expresó su interés en la cooperación financiera bilateral y su disponibilidad para explorar el establecimiento de una cooperación más estrecha entre el Banco de Inversión y Comercio Exterior de la Argentina (BICE) y el Banco de Exportación e Importación de China (EXIMBANK) a fin de lograr un avance sustancial a la mayor brevedad.

En dicho marco se concertó, entre el Ministerio de Planificación Federal e Inversión Pública y Servicios de la República Argentina y el Ministerio de Comercio de la República

⁸ Acuerdo celebrado el 07/11/1985.

⁹ Comprenden la creación de empresas para la comercialización de productos, bienes y servicios que no se produzcan en el mercado interno; las que incorporen nuevas tecnologías y permitan un mejoramiento cualitativo o cuantitativo; las que contemplen la modernización y remodelación de las existentes; las destinadas a las prestación de servicios técnicos; las instaladas que contemplen la eventual compensación de inversiones en cada parte contratante; las dirigidas a la producción industrial, agrícola y explotación de recursos naturales; las de carácter productivo que permitan la ampliación de la exportación o la sustitución de la importación.

¹⁰ Realizada en la ciudad de Beijing los días 28 y 29 de junio 2004.



Auditoría General de la Nación

Popular China, el *Memorándum de Entendimiento sobre la Cooperación en Actividades Ferroviarias*.¹¹ Ambas partes teniendo en cuenta la demanda recíproca de largo plazo de mercaderías y tecnologías, así como también de servicios y el carácter complementario de ambas economías, manifestaron su voluntad de fomentar la cooperación económica, comercial y tecnológica.

Entendieron que la actividad ferroviaria resulta de trascendencia para la promoción de la exportación de productos mineros, agrícolas e industriales, en virtud de ello acordaron, apoyar y promover la participación de empresas en el mejoramiento y modernización del sistema ferroviario argentino mediante el diseño de obra, suministro de equipos y material rodante, la construcción y rehabilitación y operación de éste.

Los respectivos países asumen el compromiso de alentar a sus instituciones financieras a fin de que provean facilidades financieras para la ejecución de proyectos, así como también estudiar la factibilidad de cooperación, para la readecuación accionaria del Belgrano Cargas, la construcción de corredores Bi-oceánicos y el mejoramiento del sistema de transporte ferroviario y subterráneo de pasajeros.

A tales efectos se creó el Grupo de Trabajo de Actividades Ferroviarias.

Siguiendo el criterio de cooperación entre ambos estados, el *MINPLAN* recibió la *Carta de Intención de las empresas CHINA BEIYA ESCOM INTERNATIONAL LIMITED y CHINA RAILWAY 20TH BUREAU GROUP* destinada a colaborar en materia de servicios de transporte ferroviario urbanos e interurbanos de pasajeros¹² y en el desarrollo de distintos proyectos que a criterio del *MINPLAN* resultasen relevantes en las actividades ferroviarias; incluidas las referidas a permisos, concesiones, adjudicaciones y ejecución de obras públicas.

Entre las propuestas consideradas, se encuentra incluida la adquisición de material rodante.

¹¹ Celebrado el día 16/11/2004.

¹² Buenos Aires 16/11/2004.



Auditoría General de la Nación

Las empresas, manifestaron su voluntad de financiar aquellas que resultasen seleccionadas y de conformidad a las especificaciones técnicas y estimaciones económicas que se agregan como anexo a dicha carta.

El financiamiento previsto y propuesto resulta del orden de los Dólares Estadounidenses ocho mil millones (USD 8.000.000.000) en el término de 10 años.

En particular y a fin de materializar los compromisos asumidos que dieran origen a los Contratos Comerciales de Suministro, se celebraron:

- el *Acuerdo de Cooperación entre la ST y CITIC Internacional Cooperation C. LDT* (empresa estatal)¹³, para la adquisición de 316 coches destinados a las líneas de subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su financiamiento por parte de instituciones financieras chinas.
- *El Memorando de Entendimiento entre la ST y China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group)*¹⁴ por el cual CNR se comprometió a presentar una propuesta para 20 locomotoras, 60 coches de primera clase, 80 coches de segunda clase, 20 coches restaurant, 20 coches de segunda clase con furgón, 20 coches dormitorio y 20 vagones automovileros destinado al servicio interurbano de pasajeros).

3.4. Contratos Comerciales de Suministro de Material Rodante.

A continuación se describen los aspectos esenciales de los tres contratos objeto de la presente auditoría, los que se presentan por orden cronológico y consignando el servicio de destino.

¹³ Suscripto el día 11/09/2006.

¹⁴ De fecha 09/12/2009.



Auditoría General de la Nación

3.4.1. Material Rodante para el servicio ferroviario de la ex Línea San Martín (CSR) Aprobado por Decreto 91/2008 y 119/2010.

Inicialmente se suscribieron dos contratos uno para la adquisición de las locomotoras y otro para el suministro de los coches de pasajeros. Ambos fueron modificados mediante cinco Addendas.

Suministro de Locomotoras:



La Secretaría de Transporte dependiente del MINPLAN y China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corp., Shanghai Golden Source International and Economic and Trade Development Co. y CSR Qishuyan Locomotive and Rolling Stock Works acordaron la compra y suministro de 24 Locomotoras, poniendo a cargo del vendedor el diseño, fabricación, suministro y entrega de las locomotoras de conformidad con las especificaciones técnicas; como así también el suministro y entrega de repuestos, herramientas, documentación técnica; supervisión de la puesta en servicio y suministro de capacitación técnica.

El precio del contrato se estableció en *US\$ 47.290.052¹⁵*, luego de la suscripción de la Segunda Addenda quedó determinado en *US\$ 48.742.316¹⁶*, en las misma posición que el anterior, CIF¹⁷- ex tackle para la entrega en el Puerto de Buenos Aires.

Suministro de Coches de Pasajeros:

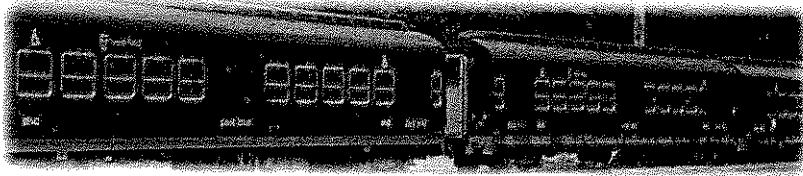
¹⁵ Suscripto el 25/08/2006

¹⁶ De fecha 02/09/2009

¹⁷ De acuerdo con los International Commercial Terms (INCOTERMS) se denomina CIF (Cost, Insurance & Freight) al precio que incluye la mercadería puesta en puerto de destino – en este caso Buenos Aires- con flete pagado y seguro cubierto. El vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente. El vendedor debe despachar la mercadería para su exportación.



Auditoría General de la Nación



El contrato suscripto entre la Secretaría de Transporte y China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corp., Shanghai Golden Source International and economic and trade Development Co. y CSR Sifang Locomotive and Rolling Stock Co. LTD., tiene por objeto la adquisición de 160 coches de pasajeros, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación técnica necesario para la puesta en servicio, funcionamiento y mantenimiento de los coches. A tal fin el vendedor tiene a su cargo el diseño, fabricación, suministro y entrega de los coches de conformidad con las especificaciones técnicas.

El precio pactado fue de U\$S 74.324.395¹⁸ en términos CIF- ex Tackle para la entrega en el puerto de Buenos Aires.

Posteriormente la *Addenda N° 119* modificó el precio pactado, el que ascendió a la suma de U\$S 77.519.311 (CIF Puerto de Bs As, entrega en el aparejo del buque).

En lo sustancial esta addenda modifica el Prestatario del contrato de financiamiento, pasando a ser el Ministerio de Economía y Producción de la Nación Argentina, en lugar del Banco Nación Argentina como se determinaba originalmente. También se modifican las especificaciones técnicas, que como Anexo I integran el contrato, cambiando la velocidad máxima de desplazamiento de los coches, pasando de 100km/h a 120 km/h.

Tal como se señaló inicialmente, ambos contratos fueron modificados sucesivamente por distintas Addendas, algunas de las cuales se aprobaron conjuntamente con los acuerdos

¹⁸ De fecha 25/08/2006

¹⁹ De fecha 11/05/2007



Auditoría General de la Nación

comerciales y los modelos de acuerdos de financiamiento, con excepción de la V Addenda que fue aprobada mediante Decisión Administrativa de la Jefatura de Gabinete de Ministros²⁰.

Addenda II Provisión de Coches de Pasajeros 2/09/09: Atento a cambios corporativos producidos y la similitud de competencia técnica y financiera de las partes involucradas²¹, se dispuso transferir a CSR Nanjing PUZHEN Rolling Stock Works empresa afiliada perteneciente a CSR, todas las obligaciones emergentes de los contratos de los que SIGFAN era parte.

Addenda II Provisión de Locomotoras 24/09/09: Al igual que en el caso anterior CSR Quishuyan Locomotive and Rolling Stock Industry Group Corporation fue reemplazada por China Locomotive and Rolling Stock Co. LTD.²² Estableció que el contrato se firmó *ad referendum*, de los acuerdos de Financiamiento entre el MECON de la República Argentina y el Banco de Exportaciones – Importaciones (EXIMBANK) y que en este caso el Banco del Vendedor es el EXIMBANK quien actuará como banco prestamista.

Añadió que el costo de seguro y flete por unidad estaría sujeto a un reajuste de acuerdo al costo imperante, informando previamente con una antelación de 60 días a la fecha estimada de partida para la aprobación del comprador, el que podrá optar entre el costo reajustado por el vendedor o bien convenir el envío por su cuenta, a costo del vendedor.

Modificó el Art. 37.6 en virtud del cual en el caso de que el contrato no se efectivice en el plazo de 40 meses desde la fecha del mismo cualquiera de las partes podrá cancelarlo sin impedimentos.

²⁰ Decisión Administrativa JGM N° 582/2013.

²¹ China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CSR) se hizo pública en el mercado de seguro de valores de Shangahi en virtud del cual todos sus derechos y obligaciones fueron transferidos a China South Locomotive and Rolling Stock Corporation (CSR). En consecuencia, CSR Sinfang Locomotive and Rolling Stock LDT fue sucedida por CSR Qingdao Sinfang Sinfang Locomotive and Rolling Stock LDT la que interrumpió la producción de coches debido a nuevos compromisos designados por su controlante.

²² Dado que China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation CSR fue reemplazada por China South Locomotive and Rolling Stock Corporation LDT en todos los documentos contractuales.



Auditoría General de la Nación

Estipula que el Banco ICBC y el agente de la Addenda 1 del 11 de mayo de 2007 son reemplazados por el EXIMBANK.

Addenda III Provisión de Coches de Pasajeros 24/09/09: Modificó el precio total del contrato a la suma de U\$S 85.173.677 en la misma posición CIF que la anterior. También se suscribió *ad referendum* del acuerdo de financiamiento entre el MECON y el EXIMBANK y de la cláusula por reajuste de seguro y flete.

Addenda III Provisión de Locomotoras 10/12/09: Incorporó la cláusula de reajuste de seguro y flete y dispuso que en el caso de que no se efectivice el contrato dentro de los 43 meses desde la fecha de la firma del mismo, cualquiera de las partes podrá cancelarlo sin impedimentos de la otra parte.

Addenda IV Provisión de Coches de Pasajeros 10/12/09: Hace suyas las dos cláusulas mencionadas en el apartado anterior.

Addenda V al Contrato de Provisión de Coches de Pasajeros 17/10/2012: Ésta enmienda se produce con posterioridad al traspaso de la Secretaría de Transporte desde el MINPLAN a al Ministerio del Interior y Transporte y fue suscripta por el responsable de dicha cartera.

En lo sustancial, incrementó el precio del contrato en USD 10.129.224, importe que se encuentra excluido del financiamiento y deberá abonarse directamente por el comprador antes de la entrega del tercer lote. Este cambio obedece a modificaciones en las especificaciones técnicas acordadas en la Segunda Reunión de Coordinación del Proyecto.²³

Asimismo las partes establecieron un nuevo cronograma de entrega de suministro convenido.²⁴

²³ Reunión realizada del 11 al 15 de febrero de 2012, en CSR Nanjin Puzhen Co., Ltd

²⁴ La entrega de los 160 coches se dividió en cuatro lotes, cuya entrega se pactó antes del 30/12/2012, 30/03/2013, 30/04/2013, 30/05/2013.



Auditoría General de la Nación

3.4.2. Material Rodante destinado al Servicio de Pasajeros Subterráneo de la Ciudad de Bs As. (CITIC). Aprobado por Decreto 118/2010.

A los fines de este suministro se suscribió un Acuerdo Marco entre la Secretaría de Transporte del MINPLAN y CITIC International Cooperation CO LDT²⁵ y Contratos Complementarios tendientes a su realización. De los tres contratos complementarios celebrados y aprobados, solo fue ejecutado el primero.²⁶

Acuerdo Marco: Dicho acuerdo, celebrado entre la Secretaría de Transporte del MINPLAN y CITIC International Cooperation CO LDT prevé la adquisición y venta de 279 coches de pasajeros para el sistema de subterráneos de la Ciudad de Bs. As. El vendedor asume a su cargo el diseño, fabricación, suministro y venta de los coches de conformidad a las especificaciones técnicas; el suministro y entrega de repuestos, herramientas especiales, documentación técnica, la puesta en servicio y prueba de las instalaciones y el suministro de capacitación técnica al personal.

El monto total es de Dólares Estadounidenses seiscientos cincuenta y tres millones ochocientos mil (US\$ 653.800.000), posición *CIF ex tackle* Buenos Aires (INCOTERMS 2000).

En él se convino la posibilidad de realizar suministros parciales mediante Acuerdos Complementarios, supeditando su vigencia a la suscripción de los respectivos acuerdos de financiamiento.

Acuerdos Complementarios:

Cabe mencionar que solo se expone el primero de los Acuerdos Complementarios, por ser el único ejecutado a la fecha de cierre del periodo auditado.

²⁵ De fecha 5/11/2008.

²⁶ Consecuencia de la falta de pago de anticipos y la posterior transferencia de los servicios de subterráneos al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (Acta Acuerdo entre Ministerio de Planificación y el Gobierno de la Ciudad Autónoma, el día 3/01/2012).

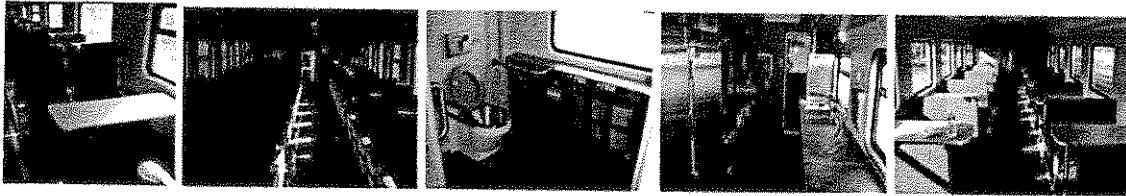


Auditoría General de la Nación

Primer Complementario: Consiste en la adquisición de 45 coches de pasajeros destinados a la Línea A, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación para la puesta en servicio, funcionamiento y mantenimiento de los mismos.

El precio total en posición CIF ex - tackle puesto sobre vías del puerto de Bs. As. es de U\$S 99.963.000, cuyo pago será realizado por el adquirente, de la forma prevista en el Contrato Marco.

3.4.3. Material Rodante destinado a servicios de Larga Distancia (CNR) Aprobado por Decreto 2154/2010.



Este contrato celebrado el 30/12/2009 entre China CNR Corporation Limited, Changchung Railway Vehicles CO. LDT., Dalian Locomotive and Rolling Stock Corporation Limited y la Secretaría de Transporte dependiente por aquel entonces del MINPLAN, tiene por objeto la provisión de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros, incluyendo repuestos, herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación técnica necesarios para la puesta en servicio, el funcionamiento y el mantenimiento de los coches. El precio se pactó en la suma de Dólares Estadounidenses U\$S 321.473.200 en posición CIF ex -tackle Puerto de Buenos Aires.

Addenda I del 06/05/2010:

Por medio de esta addenda se modifica la conformación original de las 20 Locomotoras cuya velocidad máxima era de 160 km/h, por 7 Locomotoras que conservan esa velocidad y 13 Locomotoras cuya velocidad máxima sea de 120 km/h.

En trece (13) formaciones completas (13 Locomotoras, 26 coches de Primera Clase, 13 coches de Primera Clase con Baños para Discapacitados, 52 Coches de Segunda Clase, 13 Coches Restaurant, 13 Coches Dormitorio con Equipaje, 13 Coches Dormitorio y 13 Coches



Auditoría General de la Nación

Generadores) se modificará el diseño de los bogies, de modo que estos respondan a un objetivo de velocidad máxima continua de 120 km/h. El frenado en los coches se realizará con tecnología de discos²⁷.

No hay variación en las cantidades ni en los precios del contrato en función de las modificaciones apuntadas. En caso de que el precio unitario de las unidades resultara menor, la diferencia será compensada con la adquisición de más repuestos hasta alcanzar el valor de origen.

Las especificaciones técnicas y/o adecuaciones tecnológicas a desarrollar (tanto de las locomotoras como del resto de la provisión), serán elevadas al Estado Nacional por la parte China y aprobadas por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Mantienen su vigencia el resto de las condiciones y estipulaciones del Contrato.

3.5. Acuerdos de Financiamiento.

Cada uno de los contratos comerciales está condicionado, en su ejecución, al financiamiento por parte de Bancos Chinos que integraban las propuestas, siendo las siguientes condiciones, las más relevantes.

²⁷ Esta modificación permite contar con 7 trenes con la velocidad máxima original de 160 km/h compuestos de locomotora, 2 coches 1º, 1 coche 1º con baño discapacitado, 4 coches de 2º, 1 restaurante, 1 dormitorio, 1 dormitorio con equipaje y 1 coche con generador; y 13 trenes de igual composición con velocidad máxima de 120 km/h, en los cuales se modifica la estructura de bogies adecuados a la infraestructura existente.



Auditoría General de la Nación

Cuadro 1: Acuerdos de Financiamiento.

Característica	Contrato		
	CNR	CITIC	CSR
Monto de la financiación en U\$S	273.252.220,00	84.968.550,00	Vagones 72.397.625,00 Locomotoras 41.430.968,60
Prestamistas	China CITIC Bank Corporation Ltd. China Development Bank Corporation	China CITIC Bank Corporation Ltd. China Construction Bank Corporation	The Export - Import Bank of China
Agente	China CITIC Bank Corporation Ltd.	China CITIC Bank Corporation Ltd.	
Fecha de Convenio	Fecha de formalización del Convenio	Fecha de formalización del Convenio	
Período de disponibilidad	36 meses a partir de la Fecha del Convenio o la fecha en la que se desembolsó la totalidad de la facilidad. (El que resulte primero)	36 meses a partir de la Fecha del Convenio o la fecha en la que se desembolse la totalidad de la facilidad. (El que resulte primero)	24 meses a partir de la fecha del Aviso de Aprobación del Contrato, o la fecha en la cual se desembolse la totalidad del préstamo. (El que resulte primero)
Prestatario	Ministerio de Economía	Ministerio de Economía	Ministerio de Economía
Comprador	Secretaría de Transporte	Secretaría de Transporte	Ministerio de Planificación
Margen	3,15% anual	3,15% anual	2,8% anual
Tasa de Interés	Para los anticipos de cada período de interés, tasa anual determinada por el Agente, igual al resultado de (L+M), donde: "L" es la LIBOR a 6 meses en U\$S , y "M" es el margen	Para los anticipos de cada período de interés, tasa anual determinada por el Agente, igual al resultado de (L+M), donde: "L" es la LIBOR a 6 meses en U\$S aplicable, y "M" es el margen	Para cada Período de Interés tasa variable anual determinada por el Prestamista igual a la suma de LIBOR para dicho Período de Interés más el Margen. Cada tasa variable aplicable será inalterable durante 6 meses comenzando a partir de la fecha en la cual dicha tasa variable se determine.
Prima de Seguro	A pagar a SINOSURE por un monto calculado sobre el monto total de la facilidad y los intereses devengados durante la vigencia de la facilidad.	A pagar a SINOSURE por un monto calculado a la tasa del 6,61% neto sobre el monto total de la facilidad y los intereses devengados durante la vigencia de la facilidad.	A pagar a SINOSURE por un monto calculado sobre el monto total de la facilidad y los intereses devengados durante la vigencia de la facilidad, de acuerdo con el cronograma de pago.



Auditoría General de la Nación

Característica	Contrato		
	CNR	CITIC	CSR
Comisión de Coordinación	0,8% neto sobre el compromiso de cada prestamista U\$S 2.186.017,76	1% neto sobre el compromiso de cada prestamista U\$S 424.842,75	NA
Comisión de Compromiso	0,25% anual sobre el compromiso disponible de cada prestamista para el período de disponibilidad	0,25% anual sobre el compromiso disponible de cada prestamista para el período de disponibilidad	0,25% anual sobre el compromiso disponible de cada prestamista para el período de disponibilidad
Comisión de gestión	0,5% neto sobre el compromiso de cada prestamista U\$S 1.366.261,1	0,5% neto sobre el compromiso de cada prestamista U\$S 212.421	NA
Comisión de Administración	NA	NA	0,25% de la facilidad U\$S180.994,06 contrato loc.
Reembolsos	14 pagos semestrales, a partir del mes 6 de finalizado el período de disponibilidad con un plazo total de 7 años.	14 pagos semestrales, a partir del mes 6 de finalizado el período de disponibilidad con un plazo total de 7 años.	16 pagos semestrales a partir del mes 6 de finalizado el período de disponibilidad por un total de 8 años

3.6. Intervenciones previas a la adquisición del material.

Cada uno de los contratos señalados, motivaron la intervención de distintos órganos de la Administración, con diferentes alcances en función de las competencias asignadas. Pueden distinguirse así intervenciones vinculadas a aspectos técnicos, presupuestarios, jurídicos, de crédito público, tributarios, aspectos económicos del financiamiento, etc.

A continuación se describen sucintamente las intervenciones que tuvieron lugar en cada uno de ellos:



Auditoría General de la Nación

3.6.1. Contrato Adquisición de Material Rodante para la ex línea San Martín (CSR).

En el marco de la Carta de Intención suscripta con China Beiya Escom y China Railway Bureau Group²⁸; la Gerencia de Seguridad en el Transporte (CNRT) elaboró conjuntamente con asesores del MINPLAN²⁹ un informe definiendo las pautas y previsiones para la adquisición de Material Rodante destinado a la ex Línea San Martín, sector metropolitano, servicio Retiro - Pilar.

Consideraron la falta de material rodante en la línea mencionada y asumido que el servicio sea cubierto con tracción diesel eléctrico, se estimó como necesarias veinte (20) formaciones de 7 coches, y dos (2) formaciones como reserva ante reparaciones, mantenimiento, etc. Asimismo, previendo la posibilidad de la electrificación del servicio en un mediano plazo, se sostiene que eventualmente este material podría utilizarse en los servicios diesel del ferrocarril Roca y los por entonces concesionados a TBA, por estar sumamente necesitados de material rodante.

Asimismo, el estudio planteó la necesidad de coordinar la compra con una obra de elevación de los andenes, mejoramiento general de la vía, suministro de herramientas y capacitación del personal.

Más allá de este informe, las partes realizaron reuniones, visitas a las empresas e intercambio de información, con el objeto de determinar las especificaciones técnicas del Material Rodante y de las Locomotoras.

Por su parte CHINA SOUTH LOCOMOTIVE AND ROLLING STOCK INDUSTRY, informó a la ST respecto de la intención del Industrial Commercial Bank of China (ICBC) para la financiación de la compra y la garantía de una pronta carta de intención de la entidad estatal aseguradora china SINOSURE.³⁰

²⁸ Del 16 de noviembre de 2004 en relación a los servicios de transporte ferroviario urbanos e interurbanos de pasajeros.

²⁹ 6 de julio de 2005.

³⁰ Nota de fecha 10/02/2006. Entre las misivas cursadas, consta a Fs. 840/841 del expediente analizado, nota del Sr. E. B. , a las autoridades del ICBC, en calidad de asesor del Ministerio.



Auditoría General de la Nación

A fin de hacer efectiva la Carta de Intención suscripta con China Beiya Escom, el MINPLAN instruyó a la Secretaría de Transporte a efectos de que instrumentase los actos complementarios que fuesen necesarios³¹. En tal sentido, la ST solicitó a la Secretaría de Hacienda designe funcionarios de ese organismo, que poseyesen facultades de garantizar los empréstitos o créditos que serían otorgados por el Gobierno de la República China³².

Dada la naturaleza de la cuestión tratada, se remitieron las actuaciones a la Secretaría de Finanzas del MECON quien dio intervención a la Oficina Nacional de Crédito Público. A esos fines la ONCP³³: a) requirió las condiciones financieras de los créditos que otorgaría el Banco Chino y el acuerdo de financiamiento, b) señaló algunas omisiones y discrepancias respecto del garante, foro, legislación aplicable, cuestiones presupuestarios y de orden formal y c) sugirió la devolución de los actuados a los efectos de que se expidiese el órgano competente respecto de los aspectos presupuestarios y la posterior remisión de los mismos a la ST.

La Dirección de la Oficina Nacional de Presupuesto³⁴ informó, a la Subsecretaria de Presupuesto, que la operación no fue incluida en el presupuesto 2006, recomendando modificar la planilla Anexa del Art. 39 de la ley 26.078 o promover el dictado de una ley o norma de igual jerarquía. Esto posibilitaría incluir la autorización respectiva, como afectar las asignaciones de FF22- Crédito Externo que se estimen necesarias para la ejecución de ese año. Realiza idéntica observación, en el caso que se quiera formalizar la inclusión en el próximo ejercicio, al no haber sido contemplada en el Proyecto de Ley de Presupuesto del año 2007.

Consta en las actuaciones la intervención del Banco Central de la República Argentina (BCRA), quien no formuló observaciones desde el punto de vista del impacto de la operación en el balance de pagos.

³¹ Resolución MINPLAN 932/2004.

³² Nota ST N° 1502 de fecha 12/06/2006.

³³ Memorando ONCP N° 216/2006 de fecha 10/07/2006. Esta intervención es nuevamente tratada en la observación 4.2.

³⁴ De 5 de octubre del 2006



Auditoría General de la Nación

La ST eleva nuevamente lo actuado y el nuevo convenio refrendado a la Secretaría de Finanzas.

Dada nueva intervención a la ONCP en relación a los contratos comerciales y al modelo del acuerdo de financiamiento, reiteró la necesidad de modificar las planillas presupuestarias, atento a no contar con un margen suficiente para cubrir las necesidades establecida, recomendando promover una norma que autorice la ampliación de la autorización.³⁵ Además solicitó la intervención de: Dirección Nacional de Impuestos, Oficina Nacional de Presupuesto, Dirección General de Asuntos Jurídicos y Dirección de Proyectos con Financiamiento Bilateral (DPFB), las que con distintos alcances y limitaciones se encuentran agregadas a la actuación.

En especial, la Dirección de Asuntos Jurídicos del MECON consignó que con carácter previo a la firma del proyecto de Decreto en trato, se agregase constancia de la existencia de la partida presupuestaria correspondiente.³⁶

Finalmente por Decreto del PEN 91/08,³⁷ se ratificaron los actos suscritos por la ST del MINPLAN referidos a la adquisición de Material Tractivo y Rodante para el Ferrocarril General San Martín y las Addendas I al Contrato de coches de Pasajeros y de locomotoras.

Con posterioridad, la ST destaca que ha tomado conocimiento de hechos vinculados a la valorización del contrato, como el incremento mundial experimentado por las materias primas utilizadas para la provisión del material rodante objeto de los contratos, la apreciación de la moneda china en relación a otras monedas, especialmente el dólar estadounidense y el impacto que el incremento del precio del petróleo causa en el valor de los fletes oceánicos.³⁸ Al respecto la Secretaría de Transporte coincide que debería darse tratamiento al tema a partir del momento de su efectivización.

³⁵Memorándum N°179/07 del 18/07/2007. Respecto de la Jurisdicción y ley aplicable.

³⁶ Dictamen DGAJ N° 92049 de fecha 23/08/2007.

³⁷De fecha 15/01/2008.

³⁸Nota ST 2033 del 17/07/08 dirigida a SGI



Auditoría General de la Nación

Ulteriormente a la firma del convenio de crédito, la empresa china informa cuestiones que dificultan nuevamente la conclusión del proyecto; señala que al haber transcurrido 2 años desde la cotización por parte de los bancos para financiar el proyecto y atento a que la Federal Reserve (FED) de Estados Unidos redujo la tasa LIBOR 6 veces durante este periodo; por lo requiere reajustar y elevar el nivel de tasas de interés (se entiende que se propone el ajuste del porcentaje del margen).

Atento a que el Banco ICBC retiró su propuesta de financiamiento, la empresa SGI gestionó y presentó un nuevo financista, el EXIMBANK.³⁹La carta de intención, se realizó bajo la condición de que el proyecto se ajustase a los requerimientos de política crediticia del nuevo Banco, la cual dispuso tendría validez hasta el 1 de septiembre de 2009 y sujeta a revisión ocasionalmente por EXIMBANK.

El nuevo acuerdo se pacta en las condiciones detalladas en el punto 3.5.

Tiempo después, se propició un nuevo acto administrativo a efectos de ratificar lo actuado por la ST en relación a la adquisición de material tractivo, las addendas modificatorias y el Nuevo Modelo de Convenio de Financiamiento con el EXIMBANK por U\$S 113.828.594,05. Asimismo, dicho proyecto normativo buscaba: facultar al Ministro de Economía o representante, para suscribir el convenio y realizar modificaciones no sustanciales e instruir al JGB a realizar las adecuaciones presupuestarias y de crédito público necesarias para atender el financiamiento de gastos resultantes.

Sometido el proyecto a consideración del Servicio Jurídico, de la Oficina Nacional de Crédito Público, del Banco Central de la República Argentina, de la Oficina Nacional de Presupuesto, del INDEC y de la Dirección Nacional de Impuestos, finalmente se dictó el Decreto 119/2010 ratificando lo actuado por la Secretaría en el marco de la adquisición.⁴⁰

³⁹ Marzo de 2009.

⁴⁰ Obran dos Dictámenes de la DGAI N° 020776 de fecha 14/01/2010 y el 216660 de fecha 20/01/2010. En el primero se advirtió la insuficiencia de fondos en las partidas presupuestarias correspondientes y la necesidad de intervención por parte del Ministro de Planificación y del Ministro de Economía. La intervención de la ONCP Memo 16/10 del 19/01/2010, del BCRA del 18/01/2010,



Auditoría General de la Nación

3.6.2. Contrato de Suministro de Material Rodante destinado al Servicio de Pasajeros Subterráneo de la Ciudad de Bs. As. (CITIC).

Para esta adquisición, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante CABA)⁴¹, efectuó un análisis⁴² de la propuesta técnica realizada por la Empresa CITIC Internacional Cooperation Co. Ltd., compañía estatal de la República Popular China para la provisión de material rodante destinado a las líneas A, B, D, E y H de subterráneo.

La Subsecretaría de Transporte Ferroviario⁴³, informó a la ST las causales de justificación de esta adquisición de material rodante, entre las cuales resultan destacables: a) la creciente demanda de pasajeros, b) la necesidad de ampliación de las redes existentes (Línea A ampliación tramo 1° Junta – Nazca) y c) el desarrollo de nuevas líneas destinadas a satisfacer nuevos servicios (Línea H – Nueva Pompeya - Retiro).

En lo relativo a la Línea “A” se constató un aumento de la demanda del 25% en el periodo 2003 a 2008⁴⁴ y la imperiosa necesidad de retirar del servicio los antiguos coches de madera que datan del año 1913.

Por los motivos expuestos, la SST propuso la adquisición a CITIC de 279 coches de pasajeros para subterráneos⁴⁵, por un monto total de U\$S 653.800.000⁴⁶, para las líneas A, B, D y E. Tal como se expone en el apartado 3.4.

La ONP el 15/01/2010 informó que no se previeron asignaciones de crédito externo por esta operación y que para el caso de que se perfeccionase, por el art 44 de la Ley de Presupuesto 2010, se faculta al señor Jefe de Gabinete de Ministros a realizar las ampliaciones presupuestarias correspondientes.

⁴¹Providencia N° 3 del 18/09/2007 del Ministerio de Planeamiento y Obras Públicas del GCBA a la ST. de la Nación

⁴²Elaborado por SBASE

⁴³Nota SSTF N° 1803 del 30/08/2008

⁴⁴35.998.823 a 45.290.863 pasajeros pagos.

⁴⁵Repuestos y Herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación técnica necesaria para la puesta en servicio, el funcionamiento y mantenimiento de los mismos

⁴⁶Valor CIF Ex-Tackle Pto. Bs.As., INCOTERMS 2000



Auditoría General de la Nación

En forma discriminada, para la Línea "A" se propuso la provisión de 190 coches de pasajeros.

En el expediente de trámite, se constató la intervención de los servicios legales mediante dictámenes *D.A.J.*: N° 008759⁴⁷ y N° 019137⁴⁸ de la DGAJ, en relación al contrato marco y los contratos complementarios 1° y 2° para el suministro de 45 y 40 coches de pasajeros, respectivamente, para la línea A.

La Dirección de Proyectos con Financiamiento Externo Bilateral emite *Memorandum* N°107/2009, sustentado por el memorándum ONCP N° 615/06 del 29/12/2009, donde se analiza el convenio de financiamiento correspondiente al 1° contrato complementario para el suministro de 45 coches de pasajeros.

La ONCP vuelve a intervenir el 13/01/2010 mediante memorando ONCP N° 7/10, sustentado por su similar N° 3/2010 de la DNPOIC⁴⁹.

En estos documentos se avala la conveniencia de los convenios crediticios que permiten la concreción de los contratos de provisión de análisis.

Por nota N° 91 la ST⁵⁰ informa al MINPLAN que el crédito presupuestario ha sido autorizado por la Ley N° 26.546⁵¹ (Planilla Anexa al Artículo 44 – Capítulo VIII: Operaciones de Crédito Público Adicionales) en la Jurisdicción 56 – MPF, IP y S, Programa 62 – Formulación y Ejecución de Políticas de Transporte Ferroviario, Inciso 4.3.2 – Equipos de Transporte, tracción y elevación, FF.11 – Tesoro Nacional.

3.6.3. Contrato de Suministro de Material Rodante destinado a servicios de Larga Distancia (CNR).

A iniciativa de la empresa CNR y en el marco de los acuerdos suscriptos entre las naciones, la Secretaría de Transporte le solicitó una oferta para la provisión de 20

⁴⁷ Del 5/11/2008.

⁴⁸ Del 30/11/2009.

⁴⁹ Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito

⁵⁰ 13/01/2010.

⁵¹ Ley de presupuesto 2010.



Auditoría General de la Nación

Locomotoras y 220 coches de pasajeros destinados a garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de largo recorrido, acompañando en dicha oportunidad un detalle de las características técnicas deseadas para el material.⁵²

Asimismo la empresa China Minsheng Banking Corp. realizó una propuesta económica de financiamiento a CNR, en la medida que el proyecto no superase Dólares Estadounidenses trescientos treinta millones (U\$S 330.000.000), con un plazo de 10 años y tasas generales basadas entre 300 a 700 puntos básicos sobre la tasa LIBOR.⁵³

A fines del 2009 se elevaron a la Dirección de Planificación de Transporte Ferroviario de la Secretaría de Transporte, dos informes producidos por la Gerencia de Seguridad del Transporte de la CNRT. El primero de ellos vinculado al Memorándum de Entendimiento⁵⁴ entre los técnicos argentinos y los representantes de CNR y el segundo relacionado a la Razonabilidad de Precios de la Adquisición.⁵⁵

En ellos se expresó que el material rodante, permitiría armar 20 trenes encabezados por una locomotora y 11 coches cada uno.

En cuanto a las pautas técnicas, la SSTF señala que requirió que estos trenes pudiesen alcanzar una velocidad máxima de 160 km/h, en base a los siguientes argumentos:

- A) Adquirir material rodante moderno, que supere las prestaciones de lo actualmente existente en el país.
- B) Que proyectada una vida útil de 30 años de éste material, era de esperar que en pocos años más y en virtud de las inversiones que se estaban planificando desde la Secretaría de Transporte, se pudiese alcanzar mejoras en la infraestructura de vía de ciertos corredores estratégicos, de modo que pudieran circular a esas velocidades, para lo cual éste material debía estar preparado.

⁵² Nota ST N° 432 del 14/08/2009.

⁵³ Carta de Intención del 05/11/2009.

⁵⁴ De fecha 09/12/2009.

⁵⁵ Los informes datan del 15 y 18 de diciembre de 2009 respectivamente.



Auditoría General de la Nación

Por su parte, la Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT señaló en su informe del 15/12/2009, que no existían vías que reúnan los parámetros geométricos para la velocidad de circulación requerida de 160 km/h., debiéndose construir inmediatamente los referidos corredores estratégicos, disponiéndose de dos años para ello, tiempo que demandará la construcción del material rodante.

De no concretarse la readecuación de los corredores, se plantearon dos posibles escenarios:

- Utilizar los bogies nuevos (más delicados que los tradicionales) en las condiciones actuales de vía circulando a menor velocidad. Ello eventualmente generará una mayor necesidad de mantenimiento, producto del deterioro (especialmente de amortiguadores), como así el recambio permanente de piezas rotas o desgastadas.
- Replantear la velocidad máxima de circulación a 120 km/h, para lo cual se podrían usar bogies más robustos de tecnología más antigua (con viga Bolster), de mayor durabilidad y resistencia a vías en mal estado, replanteándose profundamente el diseño y el alcance técnico de la propuesta tanto de coches como de locomotoras.

Respecto de las locomotoras, el informante entendió que la capacidad portante de las vías de nuestro país, limitada a 20 Tn/Eje, imposibilita que una sola locomotora lleve 15 coches a 160 km/h, en consecuencia la potencia requerida estaría en el orden de 23 Tn/Eje.

Para la alimentación eléctrica de los coches, en su totalidad con aire acondicionado, se acordó la centralización desde un coche generador con 3 generadores diesel en cada coche generador.

Por último señala que atento a las exigencias de la ley N° 22.431 respecto de las personas con discapacidad o movilidad reducida, se prevén comodidades para dos pasajeros con sillas de ruedas, debiéndose adaptar las estaciones de los trenes de larga distancia que posibilite un acceso con facilidad.



Auditoría General de la Nación

En lo que a razonabilidad de precios atañe, comparó el precio FOB⁵⁶ puerto de China de cada Locomotora (U\$S 1.880.000) con el ofertado por otra empresa de origen chino, CSR, para el suministro de 24 locomotoras para la ex Línea San Martín (U\$S 1.799.815), sin embargo aclara que estas últimas se tratan de locomotoras de menores prestaciones, de menor potencia y menor velocidad final. Comenta que se realizaron consultas informales a profesionales que trabajan en filiales argentinas de otras empresas europeas competidoras, sobre el precio de una locomotora diesel eléctrica fabricada en Europa, de características similares a las de uso en nuestro país, y con una potencia bruta entre los 2.500 y 3.000 HP, la misma rondaría los U\$S 2.500.000.- (precio FOB).

En relación a los coches de pasajeros, los precios en posición FOB Puerto de China son los siguientes:

Cuadro 2: Coches de Larga Distancia.

Tipo de coche	Valor en U\$S
Primera Clase	1.110.000.-
Segunda Clase	1.065.000.-
Restaurant	989.000.-
Dormitorio	1.075.000.-
Furgón c/dormitorio para tripulación	987.000.-
Generadores eléctricos	1.712.000.-

En el estudio de razonabilidad se hace referencia al largo período que nuestro país no ha adquirido coches remolcados nuevos para servicios de larga distancia, por lo que no existen en el país precios de referencia. En consecuencia, la comparación se concreta a partir de consultas informales "...a profesionales que trabajan en la filial argentina de otras empresas europeas competidoras...", informando que el precio de coches para pasajeros de primera clase con aire acondicionado se cotizarían entre U\$S 1.000.000.- y U\$S 1.200.000.- (FOB) la unidad, y para los coches dormitorio con aire acondicionado el precio rondaría los U\$S 1.500.000.- (FOB) cada uno.

⁵⁶ De acuerdo con los INCOTERMS se denomina FOB (Free on Board - Libre a bordo), seguido del puerto de embarque, a la mercadería que es puesta a bordo del barco con todos los gastos, derechos y riesgos a cargo del vendedor hasta que la mercadería haya pasado la borda del barco, con el flete excluido. Exige que el vendedor despache la mercadería de exportación. Este término puede usarse solamente para el transporte por mar o vías acuáticas interiores.



Auditoría General de la Nación

Remitidas las actuaciones a la Dirección de Asuntos Jurídicos, se expidió respecto de “las facultades que le asisten al Sr. Secretario para suscribir el acuerdo acompañado [...] asignadas por el Decreto 1683/05, con excepción de aquellos aspectos, tales como la prórroga de jurisdicción y los acuerdos de financiación, en tanto que ambos requieren su convalidación por parte del PEN”.⁵⁷

Un nuevo informe técnico de la Gerencia de Seguridad del Transporte de la CNRT⁵⁸ propone modificaciones a las especificaciones técnicas a fin de adecuar el material a las condiciones existentes en el país, las que se plasmaron en la Addenda a este contrato y que fuera expuesta en el apartado 3.6.3

El Servicio Legal, sin formular observaciones respecto de las atribuciones del PEN para suscribir el Decreto aprobatorio de lo actuado por la ST (del Memorando de Entendimiento, Contrato de Suministro y Addenda), dio paso a la prosecución del trámite.⁵⁹

Luce en el expediente nota de la Subsecretaría Técnica de la Secretaría Legal y Técnica de la Presidencia solicitando que tomen intervención las áreas técnicas competentes del Ministerio, en especial: Dirección General de Asuntos Jurídicos (conforme el considerando 12 de la medida), Oficina Nacional de Crédito Público, Oficina Nacional de Presupuesto y el BCRA (conforme el considerando 11 del acto).⁶⁰

Por su parte el BCRA,⁶¹ señaló que en otras intervenciones se había expedido respecto del préstamo del Banco CITIC y China Construcción Bank otorgados a la República Argentina por un importe de U\$S 84.958.550 destinado a la adquisición de material rodante para la Línea A de subtes, el cual, de acuerdo a lo informado por la DPF, se encuentra contemplado en el art 44 de la LP 26.546. Entendió que la suma de los endeudamientos en cuestión (CNR larga distancia + SUBTE), supera el monto de U\$S 300 millones,

⁵⁷ Dictamen DGAJ MINPLAN N° 020297 de fecha 22/12/2009.

⁵⁸ De fecha 13/04/2010

⁵⁹ Dictamen DGAJ MINPLAN N° 24948 de fecha 02/07/2010.

⁶⁰ Nota dirigida al Subsecretario de Administración y Normalización Patrimonial de la Secretaría Legal y Administrativa del MECON, de fecha 29/07/2010, en fs 997 Expte S01 0486398/2009

⁶¹ Intervención del 5 y 11 de agosto de 2010



Auditoría General de la Nación

correspondiente al importe máximo de endeudamiento previsto por el presupuesto del año 2010. Manifestó que dado la posterior intervención de la ONP se entiende que con su intervención en los aspectos de su competencia, también se corroboraría el cumplimiento de dichos extremos.

Obra agregado al expediente, Memorándum incompleto, sin fecha y sin firma, dirigido al Subsecretario de Presupuesto informando que en los actuados, no obran las intervenciones de la Oficina Nacional de Crédito Público y de la Dirección de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía, tal como fuera requerido por la Secretaría Legal y Técnica de la Presidencia de la Nación.⁶² Informó que en los créditos presupuestarios aprobados por la ley de Presupuesto 2010 no se previeron asignaciones de crédito para esta operación, sin embargo, el monto autorizado por la planilla anexa del art 44., de acuerdo al art 5 del Dto. 949/10, podrá ser modificado por compensación con otros proyectos sin alterar el total autorizado.

Por su parte la ONCP analizando las condiciones financieras que regirían el préstamo y/o características del financiamiento, (Desembolsos, Amortizaciones, Intereses, Comisiones, Prima de Seguro) proyectó que el costo financiero total ascendería a 8.65 % en dólares en términos de TIREA⁶³, por lo que concluyó que no tenía objeciones que formular atento que las condiciones financieras son superiores a las que la República podría obtener en el mercado.⁶⁴

A instancia de la Secretaría Legal y Técnica de la Presidencia de la Nación⁶⁵, la SIGEN tomó conocimiento y realizó una serie de observaciones que no se encuentran agregadas como informe en el expediente; no obstante fueron reproducidas en las consideraciones y explicaciones del caso emitidas por la SSTF al Sindico General; hace

⁶² A Fs. 1016 del Expte. S01: 0486398/2009 De su lectura se deduce que es emitido por la Oficina Nacional de Presupuesto.

⁶³ La Tasa Interna de Retorno (TIR) descuenta los elementos de un flujo de fondos a un Valor Actual Neto (VAN) igual a 0. Permite evaluar rendimientos (o costos) futuros de una inversión. La TIREA (Tasa Interna de Retorno Efectivo Anual) la tasa de rendimiento efectiva anual de un proyecto de inversión.

⁶⁴ Memorándum N° 397/10 de fecha 07/09/2010

⁶⁵ Nota del 20/10/2010 con motivo de la gestión del Decreto Provisorio 2050/10



Auditoría General de la Nación

constar que la intervención del órgano de control fue a título colaborativo y planteadas en reuniones mantenidas con personal de la Secretaría de Transporte.⁶⁶

Las observaciones realizadas por la Sindicatura General refieren a distintas cuestiones de naturalezas económicas, técnicas, jurídicas y operativas entre otras.

A su vez en su intervención, la Dirección Nacional de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo (JGM) informó que no intervino en el proceso de negociación y aprobación de los convenios internacionales que hacen posible ésta adquisición, no obstante no tiene observaciones que formular. Por su parte, la Dirección Nacional de Evaluación Presupuestaria (JGM), expresó que desde el punto de vista presupuestario no existen objeciones que formular, pero que en caso de requerirse un refuerzo de la fuente 22 -crédito externo- éste deberá ser atendido en los términos del art 8 de la ley 26.564. En el mismo sentido, de requerirse un refuerzo de crédito local, el ajuste deberá atenderse mediante compensación dentro del Presupuesto Nacional.⁶⁷

4 COMENTARIOS Y OBSERVACIONES.

4.1 Se ha verificado el cumplimiento parcial de las previsiones relativas al régimen de Inversión Pública no constatándose la existencia de dictámenes de calificación técnica exigidos a tal efecto.

El régimen de Inversión Pública establece que para la incorporación de Proyectos de Inversión al Banco de Proyectos de Inversión Pública, debe presentarse la información requerida por la Dirección Nacional de Inversión Pública, órgano responsable del sistema.

Los requisitos para su incorporación se refieren a distintos aspectos que posibilitan un *análisis integral* de los proyectos, en la medida que deben contemplarse, entre otros,

⁶⁶ Nota SSTF N° 2789 del 30/11/2010 y Nota SIGEN N° 6463/2010 de fecha 2/12/2010

⁶⁷ Corresponden a Memorando interno 166/2010 del 21/12/2010 y Memorando DNEP 552/2010 del 28/12/2010



Auditoría General de la Nación

aspectos socioeconómicos, financieros, técnicos e institucionales, análisis de financiamientos alternativos⁶⁸.

Los tres contratos de suministro se encuentran en el Banco de Proyectos de Inversión Pública bajo los números BAPIN 39611-57992 y 57564. En ellos se informa Denominación, Objetivos, Producto, Producto Intermedio, Montos estimados, Estado, fuente de financiamiento, fecha estimada de inicio y fin del proyecto. Estos datos informan características del proyecto siendo insuficientes para la elaboración del dictamen.

Pese a habersele asignado a los proyectos un número BAPIN, no consta documental que acredite la existencia de los Dictámenes de Calificación Técnica exigidos a tal efecto, circunstancia que motivó la consulta y requerimiento a los órganos pertinentes.

Debe destacarse que los expedientes a los que hace mención la Subsecretaría, correspondientes al trámite dado a las adquisiciones, fueron puestos a disposición por la ST. Del análisis y relevo de los mismos, surge evidencia de un cumplimiento parcial del régimen mencionado precedentemente.

Consultada la base de datos del Ministerio de Economía respecto del Plan Nacional de Inversión Pública correspondiente al período 2010-2012, surge que en el Proyecto de Adquisición de Material Ferroviario por acuerdo con la República Popular de China, no se constató la existencia del dictamen de calificación técnica por cuanto figura en la base de datos en situación de "Requiere de Dictamen".

Los contratos fueron ratificados por los Decretos N° 91 de fecha 15/01/2008 y N° 119 del 22/01/2010 (contrato de suministro de 24 locomotoras y 160 coches de pasajeros para la Línea San Martín), por el Decreto N° 118/2010 (contrato de suministro de 45 coches para la Línea A del Subterráneo) y Decreto N° 2154 de fecha 30/12/2010 (contrato de suministro de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros para los servicios ferroviarios de larga distancia).

Por otra parte, las adquisiciones se realizaron en el marco del Convenio de Cooperación Económica de fecha 7 de junio de 1980 celebrado entre el Gobierno de la

⁶⁸Ley 24354, Decreto N° 720/95, Resolución SPE 175/2004



Auditoría General de la Nación

República Argentina y el Gobierno de la República Popular China del Memorandum de entendimiento sobre la Cooperación de Actividades Ferroviarias celebrado entre el Ministerio de Comercio de la República Popular China y el Ministerio de Planificación Federal de Inversión Pública y Servicios de fecha 16 de noviembre de 2004.

4.2 Se verificaron incumplimientos del régimen de Crédito Público en lo referente a la presentación de solicitud de autorización de inicio a la Oficina Nacional de Crédito Público.

La ley de Administración Financiera, en relación al sistema de Crédito Público, establece que ninguna entidad del Sector Público podrá iniciar trámites para realizar operaciones de crédito público sin la autorización previa del órgano coordinador de los sistemas de administración financiera (es decir las Secretarías de Hacienda y de Finanzas), formalizada por escrito y solicitada en la forma y condiciones que este último establezca.⁶⁹

Por su parte, la reglamentación establece que se entenderá por “*inicio de trámites*”, la solicitud de presentaciones de ofertas de financiación, como así también la consideración de ofertas de financiación presentadas por entidades financieras o proveedores.⁷⁰

Las solicitudes de autorización deben presentarse ante la Oficina Nacional de Crédito Público⁷¹ y contener todas las condiciones sobre las que se planea iniciar el pedido de fondos. La ONCP (dependiente de la Secretaría de Finanzas) tiene 15 días para elevar a la Subsecretaría de Financiamiento, las solicitudes de autorización de las operaciones de financiamiento que realicen las entidades del Sector Público.⁷²

En los tres casos analizados (CSR, CNR, CITIC) se advirtió la omisión de la autorización del órgano coordinador del sistema de administración financiera, conforme la

⁶⁹ Art. 59 LAF y Decreto 1344/07 Art 59. Asimismo el Decreto 949/10 en su Art. 8 dispone el cumplimiento del Art. 59 de la LAF.

⁷⁰ Conforme Decreto N° 1344/07 Art 59.

⁷¹ Art 69 inc. d) de la LAF.

⁷² Resolución Secretaria de Hacienda 404/99



Auditoría General de la Nación

exigencia del Art. 59 de la Ley. En el entendimiento de que la norma demanda el dictado de una Resolución Conjunta de las Secretarías competentes, que exprese en forma inequívoca la voluntad común del órgano en tal sentido.

Consultado cada uno de los órganos competentes, Secretaría de Hacienda, Secretaría de Finanzas y la Oficina Nacional de Presupuesto respecto de las intervenciones de rigor y requerida la documental de sustento que acreditase el cumplimiento de la disposición,⁷³ nos fueron remitidas copias de los Memorandos elaborados por la ONCP y la Dirección Nacional de Impuestos.⁷⁴ En ellos se describen sucintamente las condiciones generales de los acuerdos de financiamiento y se analizan los costos financieros totales.

Los memorandos internos tanto de la ONCP como de la ONP⁷⁴ son posteriores al inicio de la recepción de ofertas de financiamiento, si bien responden a aspectos técnicos de sus respectivas competencias, no suplen la omisión del acto de autorización encomendado al órgano coordinador de los sistemas de administración financiera, quien en virtud de la normativa analizada resulta competente en razón de la materia y más aún en el grado.

A modo de ejemplo, en la gestión de los contratos de material rodante de la ex Línea San Martín (CSR) puede apreciarse que las negociaciones estaban muy avanzadas antes del conocimiento de la ONCP, ONP y JGM. Prueba de ello es la comunicación cursada entre la ST y la SH en la que se manifestó que “atento a la propuesta recibida por la empresa China Southern Railway SCR (sic original), la que posibilitará la adquisición de CIENTO SESENTA (160) coches y VEINTICUATRO (24) locomotoras con financiamiento[...] se solicita tenga a bien, atento a la realización del viaje a la República Popular de China, *designar funcionarios del organismo que posean las facultades de garantizar los empréstitos o créditos que serán otorgados por el Gobierno de la República Popular China*[...]”⁷⁵

⁷³ Notas N° 279/13, 280/13 y 249/13 de la CSER y EPSP de la AGN.

⁷⁴ Memorándum ONCP 615/2009,07/2010,397/2010,179/2007, 223/2007, 16/2010. Memorando Dirección Nacional de Impuestos 517/07,662/2007,742/2007,759/2007

⁷⁵Nota ST 1502/06 del 12/06/2006.



Auditoría General de la Nación

En respuesta, la ONP entendió que: "...dada la naturaleza de la cuestión tratada se estima conveniente remitir los presentes actuados a la Secretaría de Finanzas." y le cursó intervención.⁷⁶

La ONCP (dependiente de SF) sintetizó las condiciones generales del acuerdo de financiamiento y reprodujo algunas disposiciones de la Ley de Administración Financiera respecto de los requisitos de una operación de crédito público, enfatizó las prescripciones de los Arts. 56, 57 y 60, omitiendo el Art. 59.

Expresando: "...la financiación que el 'Banco Chino' ofrezca al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios constituye en sí misma una operación de crédito público de la Administración Central⁷⁷ y por lo tanto dicha operación requerirá del cumplimiento de lo establecido en la normativa reseñada en los párrafos precedentes.

Por otro lado, más allá del análisis que acerca de la viabilidad financiera de la inversión que efectúe la ST y los órganos con competencia en materia de inversión pública, así como la justificación en cuanto a la oportunidad mérito y conveniencia de la misma, es menester señalar que dada la competencia asignada a esta Oficina Nacional en el Art 69 incisos c) y f) de la ley 24.156 y el Decreto 1359/04, la citada Secretaría deberá, previo al perfeccionamiento del contrato de préstamo, remitir para el análisis financiero de la operación la documentación que contenga las condiciones financieras a suscribir por el Estado Nacional."⁷⁸

Sugiere la devolución de los actuados a los efectos de que se expida respecto de los aspectos presupuestarios de la operación y la posterior remisión de los mismos a la ST.

La opinión de la ONCP consta agregada en el expediente, como Memorando ONCP N° 216/2006 el que no se encuentra firmado.

⁷⁶Corresponde a la fecha 28/06/2006

⁷⁷ El subrayado corresponde al original

⁷⁸La reproducción de estos dos párrafos, es textual del Memorando ONCP 216/2006 del 10 de Julio de 2006



Auditoría General de la Nación

Asimismo no se ha obtenido evidencia respecto de la intervención previa de la JGM, que debiera constar en las actuaciones de referencia, atento a las competencias que le asisten en la materia.⁷⁹

4.3 Se observó la falta de uniformidad en el tratamiento presupuestario otorgado a los créditos relacionados con las adquisiciones de material rodante, incluidos en el Programa de Inversiones Prioritarias (PIP).

La ley N° 26.546 de presupuesto de gastos y recursos para el ejercicio 2010 determinó que el PEN, a solicitud del MINPLAN (posteriormente la Ley 26.784 lo sustituiría por el MECON), estableciera un *Programa de Inversiones Prioritarias*, el cual se integra de proyectos de infraestructura económica y social que tengan por objeto la construcción de bienes de dominio público y privado para el desarrollo del transporte, la generación y provisión de energía, el desarrollo de la infraestructura educativa, ambiental y la cobertura de viviendas sociales. Asimismo dispuso que los proyectos y obras que lo integren se consideraran *activos financieros* y serán tratados presupuestariamente como *adelantos a proveedores y contratistas hasta su finalización*.⁸⁰

Cuando se analiza la inclusión de estas contrataciones en el PIP y su impacto en la gestión realizada por la ST en la asignación e imputación presupuestaria se observa lo siguiente:

⁷⁹ Sobre el particular el Decreto 22/2011, en el marco de las competencias que asisten a las distintas Secretarías de la JGM, establece que compete a la Secretaría de Evaluación Presupuestaria “Entender en la coordinación, evaluación y control de las prioridades en la gestión del financiamiento externo, así como en las relaciones con los Organismos Internacionales de Crédito y en los procesos de aprobación, seguimiento y evaluación de préstamos.” Asimismo, compete a la Subsecretaría de Evaluación de Proyectos con Financiamiento Externo “Efectuar la coordinación, seguimiento, evaluación y revisión de cartera de los préstamos con financiamiento externo”.

⁸⁰ El art. 17 de la Ley 26.546, sustituido por el art. 70 de la Ley N° 26.784 B.O. (05/11/2012) quedó redactado de la siguiente manera: “El Poder Ejecutivo Nacional, *con intervención del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas*, establecerá un programa de inversiones prioritarias conformado por proyectos de infraestructura económica y social que tengan por destino la construcción de bienes de dominio público y privado para el desarrollo del transporte, la generación y provisión de energía, el desarrollo de la infraestructura educativa, ambiental y la cobertura de viviendas sociales. Los proyectos y obras incluidos en el programa mencionado en el párrafo anterior se considerarán un activo financiero y serán tratados presupuestariamente como adelantos a proveedores y contratistas hasta su finalización.”



Auditoría General de la Nación

En la Ley de Presupuesto 2010, el crédito presupuestario para la compra de material rodante ferroviario se asignó al inciso 4.3.2 (Bienes de Uso, Maquinaria y Equipo, Equipo de Transporte). Esta imputación resulta incorrectamente expuesta con la inclusión de dicho Proyecto en el Programa de Inversiones Prioritarias previsto en el Art.17 de la misma ley, pues de acuerdo con éste último, todos los gastos correspondientes a los proyectos incluidos en el PIP se imputarán al inciso 6.8.7 (Adelanto a proveedores y contratistas a largo plazo). Por lo expuesto, si bien, los montos asignados están imputados presupuestariamente, deberían haber sido expuestos en el inciso 6.8.7 (Adelanto a proveedores y contratistas a largo plazo)

En efecto, la ST informó que el crédito presupuestario para estos proyectos en el ejercicio 2010 ha sido asignado por Ley N° 26.546 (Planilla Anexa al art. 44 – Capítulo VIII: Operaciones de Crédito Público Adicionales) en la Jurisdicción 56 – MINPLAN, Programa 62 - Formulación y Ejecución de Políticas Públicas de Transporte Ferroviario, Inciso 4.3.2 – Equipos de Transporte, tracción y elevación, FF 11 – Tesoro Nacional.⁸¹ Así lo establecen también el artículo 6° de los Decretos 118/2010 para CITIC, 119/2010 para CSR y 2154/2010 para CNR.

En ese sentido, constituye una programación parcial presupuestaria, el hecho de que los proyectos se incluyan como Inversiones Prioritarias en el PIP y que la imputación presupuestaria esté prevista en el Inciso 4.3.2 cuando, según la propia Ley de Presupuesto, todos los proyectos que están en el PIP deberían imputarse al inciso 6.8.7.

Cabe destacar que el gasto correspondiente al contrato celebrado con CSR en concepto de Anticipo, Primas de Seguro y Comisiones de Administración fue imputado finalmente al inciso 6.8.7, en concordancia con el PIP, pero no concuerda con lo que se había previsto en la Ley de Presupuesto en su artículo 44 y en el Decreto 119/2010, según los cuales se debía imputar al Inciso 4.3.2.

⁸¹ Nota N°97/2010



Auditoría General de la Nación

Así lo confirma la nota dirigida por la Coordinación de Presupuesto de la ST a la Dirección de Administración de la Deuda Pública,⁸² en la cual se informó el devengamiento de \$ 119.220.670,72 cuyo beneficiario es la TGN, en concepto de Anticipos, Primas de Seguro, y Comisiones, y que dicho gasto se imputará a la Partida 6.8.7 – Actividad 06 del Programa 62 de la Jurisdicción 56, FF 15 (Crédito Interno).

Por otra parte, lo expuesto resulta no coincidente con la metodología implementada en el contrato celebrado con CITIC ya que en dicho caso los mismos conceptos (Anticipo, Prima y Comisiones) fueron imputados a la partida 4.3.2. En consecuencia, se estaría dando el mismo tratamiento presupuestario a conceptos de distinta naturaleza, incluyendo gastos relacionados con el financiamiento (Comisiones, etc.) dentro de una clasificación presupuestaria que se refiere a Bienes de Uso.

Además los gastos relacionados con Comisiones de Administración, de Gestión o de Coordinación, Comisiones de Compromiso y Gastos Legales pagados en moneda extranjera fueron imputados en CITIC al inciso 4.3.2 y en el contrato con CSR al inciso 6.8.7. Es decir, no se realizó la imputación presupuestaria al inciso que por su naturaleza correspondería el 7.2.8 (Comisiones y otros gastos de la deuda en moneda extranjera a largo plazo).

4.4 Se observó la utilización de Órdenes de Pago sin Imputación Presupuestaria (Formularios C.42) en la efectivización de los pagos correspondientes a Anticipos, Primas de Seguro y Comisiones.

Estos Formularios (C42), se utilizan para disponer la salida de fondos de la TGN que no pueden ser imputados presupuestariamente en el momento (se registran como AXT, “Auxiliares de Tesorería”), son erogaciones de fondos de circunstancia excepcional, que requieren de su posterior regularización (reasignación de partidas a efectos de posibilitar la imputación del gasto al organismo y período correspondientes).

⁸² Nota CPRHyA N° 10/11 del 19 de enero de 2011



Auditoría General de la Nación

Cuadro 3: Órdenes de Pago.

Tipo de OP	Importe Neto [US\$]	Importe Neto [% del total]
C41 – Orden de Pago	2.399.490,01	1,81%
C42 – Orden de Pago sin Imputación Presupuestaria	130.100.081,83	98,19%
Total general	132.499.571,84	100,00%

Cuadro 4: Discriminación por ejercicio de imputación y tipo de formulario

Año de Ejecución	Importe US\$
C41	106.800,75
C42	54.548.116,16
Subtotal 2010	54.654.916,91
C41	171.943,31
C42	75.406.518,02
Subtotal 2011	75.578.461,33
C41	583.098,52
Subtotal 2012	583.098,52
C41	1.537.647,43
C42	145.447,65
Subtotal 2013(*)	1.683.095,08
Total general	132.499.571,84

(*) No integra el período auditado. Se incluye sólo a título informativo.

La utilización de los Formularios C-42 obedece a la necesidad de efectuar los pagos de distintos conceptos a Beneficiarios del Exterior realizando la transferencia de los fondos a través del BCRA.

De acuerdo con lo estipulado contractualmente, se trata de pagos necesarios para dar inicio a la ejecución de los Contratos de Suministro, por lo cual, los atrasos en la efectivización de estos pagos podría generar una demora en la ejecución de los contratos.



Auditoría General de la Nación

Cuadro 5: Detalle de Pagos.

Auxiliar TGN	Regularización C55	Importe USD	%
AXT 268 – Incremento otras cuentas a cobrar Corto Plazo	Sin regularizar	102.769.096,16	78,99%
Auxiliar TGN	Regularización C55	Importe USD	%
AXT 423 – Préstamo Externo Largo Plazo	C55 - Sidif 17.652	1.366.261,10	1,05%
	C55 - Sidif 17.653	2.186.017,76	1,68%
	C55 - Sidif 17.654	23.358.963,86	17,95%
	C55 - Sidif 2.657	145.447,65	0,11%
	C55 - Sidif 39.990	99.837,13	0,08%
	C55 - Sidif 39.993	174.458,17	0,13%
		130.100.081,83	100,00%

La falta de asignación previa de los créditos necesarios a la Secretaría de Transporte (y la consecuente utilización de los C-42) denota una planificación presupuestaria parcial.

En el cuadro N° 6, se incluye un análisis detallado de los pagos realizados en relación con los tres contratos en cuestión:

Cuadro 6: Pagos según Concepto

Concepto del pago según OP	Importe Neto [usd]	Importe Neto [% del total]
Comisión de Compromiso	2.213.004,83	1,67%
Gastos Legales	186.485,18	0,14%
Subtotal C41	2.399.490,01	1,81%
Anticipo	83.302.828,95	62,87%
Comisión de Administración	284.571,48	0,21%
Comisión de Compromiso	419.742,95	0,32%
Comisión de Coordinación	2.186.017,76	1,65%
Comisión de Gestión	1.366.261,10	1,03%
Prima de Seguro	41.166.132,09	31,07%
Comisión de Coordinación, Gestión y Gastos Legales	1.374.527,50	1,04%
Subtotal C42	130.100.081,83	98,19%
Total general	132.499.571,84	100,00%



Auditoría General de la Nación

4.5 Se efectuaron análisis parciales que contemplan aspectos técnicos, económicos y comerciales para evaluar las adquisiciones realizadas.

Se consultó a la Secretaría de Transporte⁸³ sobre la existencia de estudios que evalúen integralmente distintos aspectos inherentes a estas contrataciones. En su respuesta la SubSecretaría de Transporte Ferroviario⁸⁴ informó: que los estudios realizados constan en los expedientes por los que tramitaron estas contrataciones.

Analizados estos, pudo verificarse la existencia de intervenciones parciales de sectores técnicos especializados; otros de índole económica y las intervenciones de los servicios legales de práctica.

4.5.1. No se ha podido verificar la existencia de la distribución prevista de coches y locomotoras para el servicio de Larga Distancia.

La adquisición de 220 coches y 20 locomotoras que permiten conformar 20 formaciones que podían prestar servicio a una velocidad máxima de 160 km/h. para los Servicios de Larga Distancia, se concretó con el objeto de posibilitar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de largo recorrido.⁸⁵ Para ello, la Secretaría de Transporte remitió a la empresa CNR, las características técnicas con que debía contar el material a fabricar y las cantidades que se estimaban necesarias.⁸⁶

Si bien por el tipo de trocha (ancha)⁸⁷, el material adquirido es apto para circular en los corredores de idénticas características,⁸⁸ al momento de concretarse la adquisición no se encontraba definido específicamente sobre que ramales se desarrollaría la actividad ni la cantidad y frecuencia de servicios a prestar.

⁸³Nota CSER y EPSP N° 84/13 del 28/05/2013

⁸⁴Nota SSTF N° 1116 del 05/07/2013

⁸⁵Aprobado por el Decreto N° 1683/2005

⁸⁶Nota ST 432/09 de 14/08/2009.

⁸⁷Medida de entre rieles.

⁸⁸Plaza Constitución - Mar del Plata, Retiro - Rosario - Córdoba - Tucumán, Retiro - San Luis - Mendoza - San Juan, Once - Bragado - Pico.



Auditoría General de la Nación

No constan estudios que contemple demanda a satisfacer, costos de la explotación, recursos necesarios, forma de obtención de los mismos, valor de pasajes y toda previsión necesaria para asegurar la puesta en marcha y continuidad de los servicios.

La SIGEN, con motivo de su intervención había observado en el mismo sentido⁸⁹ que “Los antecedentes no incluyen precisiones sobre los corredores ferroviarios en que operarían el material por adquirirse, aspecto determinante para la elaboración de los estudios de evaluación técnica y económica...”

En su descargo la SSTF detalló: “... las 20 formaciones permitirá atender con mayor nivel de confort los servicios regulares a Córdoba, Tucumán y Mar del Plata, así como posibilitará la rehabilitación en óptimas condiciones de los servicios a Neuquén, Mendoza, La Pampa, Bariloche, San Juan, etc. En este punto, es dable señalar que el Estado Nacional se encuentra discutiendo la adquisición de 500 mil toneladas de rieles, para la renovación del tendido de vías de dichos servicios...”

Informa además sobre inversiones que en dicho momento se venían desarrollando para los servicios interurbanos por un total de \$1.388.364.378, sin aclarar qué ramales son los intervenidos con dichos montos, y cómo impactan en los servicios que se piensa desarrollar con las formaciones que nos ocupan.

Indica también inversiones por un monto de Dólares Estadounidenses cuatrocientos siete millones (USD 407.000.000) en tramos detallados de la red del Ferrocarril General Belgrano, que no pueden ser transitados por el material que se adquirió en esta oportunidad debido a la diferencia de trocha.

La Addenda I ⁹⁰al contrato modificó las especificaciones y diseño de los boggies para obtener mayor robustez debido al estado deficitario de la infraestructura de vía. Consecuencia de ello, se redujo la velocidad de circulación a 120 km/h. en 13 formaciones (incluyendo locomotoras y coches), mientras que las siete restantes conservaron la velocidad original.

⁸⁹ Adjunto a nota SSTF N° 2789 del 30/11/2010

⁹⁰ Celebrada el 06/05/2010



Auditoría General de la Nación

En el informe elaborado por la CNRT⁹¹ supone que el destino de las 7 formaciones de mayor velocidad serían para el corredor Plaza Constitución - Mar del Plata. Sin embargo, continúa sin definirse las frecuencias y niveles de demanda de este servicio, como así tampoco figura el destino al que se aplicarán las 13 formaciones restantes.

El mismo informe expresa que la ausencia de definición de los “corredores estratégicos” ha impedido realizar las obras de adecuación (en vías, obras de arte, puentes, señalamiento, comunicaciones, estaciones, etc.) necesarias en los mismos, lo que se traduce en un tiempo para la puesta en marcha superior al que tomó la adquisición propiamente dicha.

La propia ST cuando consultada⁹² para que informe en qué corredores prestarán servicios este material, informó a través de la SSTF., que el servicio “...de Larga Distancia como el total de las formaciones han sido transferidas por Resolución del Ministerio del Interior y Transporte del mes de septiembre del 2013 para la operación por parte de la Operadora Ferroviaria S.E. Por lo que será la operadora quien establezca las prioridades”⁹³.

Aclara la SSTF en su nota N° 2089⁹⁴ adjunta la nota del MIyT N° 3717/13⁹⁵ que con el material que nos ocupa se busca atender en principio los corredores de Buenos Aires - Mar del Plata, Buenos Aires - Rosario, Buenos Aires - Córdoba, Buenos Aires- Tucumán, Buenos Aires- Bariloche, Buenos Aires.- Bragado, Buenos Aires - Mendoza, sin detallar fecha prevista de puesta en servicio para cada ramal, cantidad de los mismos, talleres y depósitos donde se realizará el mantenimiento correspondiente.

⁹¹ Gerencia de Seguridad en el Transporte

⁹² Nota N° 251/13 CSER y EPSP

⁹³ Resolución MI y T N° 835 del 08/10/2013

⁹⁴ De fecha 29/10/2013

⁹⁵ De fecha 4/11/2013.



Auditoría General de la Nación

4.5.2. No pudo comprobarse la existencia de un cronograma de actividades que establezca los distintos niveles de ejecución de las obras de infraestructura, en relación con la recepción del nuevo material rodante adquirido.

Constan en el expediente, respecto de la adquisición de material rodante para la ex Línea San Martín, estudios donde se analizan y definen las características de las locomotoras y coches adquiridos, como así también se precisa la necesidad de elevar los andenes, al igual que nuevas instalaciones para mantenimiento y soporte del material adquirido⁹⁶.

Al cierre de las tareas de campo 04/12/2013, se habían elevado dos andenes de las estaciones Retiro y José C. Paz, y andenes centrales de la estación Villa del Parque, Saenz Peña, comenzando a partir del 24/10/2013 a brindarse un servicio parcial con el nuevo material con parada exclusiva entre las estaciones mencionadas, complementario y simultáneo con el servicio que se brinda en el ramal.

Al concluir las tareas de campo del presente trabajo, no pudo comprobarse la correlación de estas obras con la elevación del resto de los andenes necesarios en función del nuevo servicio completo a prestar. En el mismo sentido tampoco se comprobó el inicio de ejecución o previsión de las obras correspondientes al nuevo taller y sectores de estaciones que menciona el informe aludido.

Por último debe señalarse, que parte de este nuevo material se destinó a reforzar los servicios en las ex líneas Sarmiento y Mitre.

4.6 Los análisis de razonabilidad de precios del material rodante relacionado con los contratos de CNR y CSR, resultan parciales.

Los informes de razonabilidad de precios emitidos a los efectos de sustentar estas contrataciones se expiden únicamente en relación al monto de las unidades de material rodante, con estudios, que si bien califican como razonables a los precios cotizados, se basan

⁹⁶ Informe del 1º encuentro de enlace de diseño realizado en Bs.As. del 23 al 27/10/2006



Auditoría General de la Nación

en comparar los precios cotizados, con valores del mercado internacional. Al no existir conformación fehaciente de estas cotizaciones ni documentos técnicos que permitan avalar la comparabilidad de los precios, se hace mención a consultas realizadas a expertos en la materia, sin documentación respaldatoria.⁹⁷ Se carece de estudios desagregados, con análisis de costos unitarios de cada ítem componente de obra, que incluya rendimientos de materiales, mano de obra, repuestos, herramientas, capacitación técnica, fletes, seguros y todo otro componente del costo de la adquisición.

A este respecto, la SIGEN se había expresado previamente al señalar⁹⁸: “Los estudios sobre la razonabilidad de precios consignados en el expediente se limitan al material rodante, no incluye opinión sobre las erogaciones previstas en materia de repuestos, herramientas, proyecto de enlace, inspecciones y capacitación”.

Lo observado persiste en las modificaciones introducidas en los contratos originales con CNR y CSR, donde se dispusieron cambios con impacto económico en ambas oportunidades, no debidamente cuantificados ni justificada su razonabilidad.

Para el caso de larga distancia, la modificación técnica impuesta (reducción de velocidad)⁹⁹ supone una disminución del monto de cada unidad de material rodante, la cual no modificaría el monto total del contrato, sino que significaría un aumento de los repuestos y herramientas a entregarse, sin constar en el expediente ni la disminución en el precio de los coches, ni el detalle de los repuestos y herramientas extra a enviarse.

Para el caso de las formaciones que se destinarán al servicio de la ex línea San Martín, también se realizan cambios en el material rodante solicitado, variaciones que repercutieron en el monto total del Contrato.¹⁰⁰ En el caso de repuestos y herramientas, no habrá aumento del monto a abonarse, pero se enviará una menor cantidad (no especificada),

⁹⁷Informe CNRT: “Razonabilidad del Precio en la Adquisición de 20 Trenes de Larga Distancia a China” de fecha 18/12/2009, fs 187 del Expte.S01:0486398/2009

⁹⁸Observaciones SIGEN CNR: tal surge de respuesta de nota SSTF N° 2789 del 30/11/2010 folio 1034 a 1048 Expte S01:0486398/2009.

⁹⁹Informe CNRT: “Propuesta de Modificaciones técnicas en la adquisición de 20 trenes de larga distancia a la empresa CNR de China”. Las modificaciones técnicas se incluyen en la Addenda N°2.

¹⁰⁰ Expediente S010132444/2013 Addenda N°5



Auditoría General de la Nación

no explicitándose en qué proporción aumentaron los precios unitarios de los mismos, ni precisar tal variación.

4.7 Los estudios previos al contrato con CITIC, no incluyen análisis de razonabilidad de precios.

Para el contrato con CITIC, además de no constar en el expediente analizado estudio que sustente la razonabilidad de los precios pactados, tampoco se analizan los montos parciales de cada ítem de certificación, descripto en el art. 6 (de las condiciones de Pago), donde se establece para el pago del 85% del contrato¹⁰¹, el siguiente detalle:

- Diseño básico 15%
- Diseño de detalle 10%
- Estructura de coches 20 %
- Ensamblaje total 30%
- Puesta a prueba e inspecciones 10%
- Entrega

4.8 Existió una contratación posterior a la analizada con CITIC, efectuada por Subterráneos de Buenos Aires SE¹⁰², constatándose un precio inferior por coche, sobre la cual esta Auditoría no ha podido determinar su posible comparabilidad.

Se efectuó una comparación entre la contratación que nos ocupa¹⁰³ y la realizada por SBASE mediante la Licitación Pública N° 147/13, de cuyo objeto resulta la fabricación y puesta en servicio de 105 coches eléctricos para transporte de pasajeros en la Línea A, incluyendo la provisión de repuestos, supervisión de mantenimiento y financiamiento.

¹⁰¹El 15% restante corresponde al anticipo.

¹⁰² Subterráneos de Buenos Aires SE (SBASE), organismo dependiente del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, no siendo pasible de auditoría por parte de la AGN, sino por la Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires.

¹⁰³ Gestionado por expediente SO1:439408/2006



Auditoría General de la Nación

Resultó adjudicataria también la empresa CITIC Construcción Co. Ltd., para la provisión de coches de análogas características técnicas.

El cuadro N° 7, compara el precio por coche cotizado para ambas contrataciones incluyendo el valor del material rodante, montos de los repuestos, herramientas, supervisión y mantenimiento (todos estos para dos años) y capacitación. La comparación se realiza en idéntica posición FOB, es decir sin considerar el valor de fletes y seguros.

Cuadro 7: Comparación de cotización por coche en posición FOB valores expresados en US\$.

Contratación Expte. SO1/439408/2006	Contratación SBASE
1.995.000,00	1.581.000,00

Fuentes: Cotizaciones de ambas contrataciones.

El valor cotizado al Estado Nacional es por la provisión de 45 coches con fecha 5/11/2008, mientras que en el caso de lo cotizado a SBASE es por 105 coches al 14/03/13.

De acuerdo a lo manifestado por el Auditado en su descargo, algunos factores que podrían influir en la diferencia de valor entre ambos proyectos, podrían responder a las características y componentes de las unidades. Por ejemplo, el caso de los coches de subte de la línea A adquiridos por el Estado Nacional gran parte de sus componentes y equipos fueron importados de Francia (bogies, fabricados por ALSTOM) y luego transportado a China para su ensamblaje en las unidades. En caso de ser componentes 100% de origen Chino, o de fabricación en China, su costo será menor repercutiendo efectivamente en el valor final del coche. Por tanto, habrá que analizar qué tipo de componentes, equipos, sistemas de tracción, freno, aire, y materiales han sido utilizados, como para poder afirmar que se trata de idénticos productos.

Por otra parte, señala que el proyecto encarado por el Estado Nacional ha precedido al proceso licitatorio efectuado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, efecto que ha producido sobre el oferente y fabricante una ventaja significativa por sobre cualquier otro oferente, por contar ya con información de privilegio sobre un producto ya fabricado, que



Auditoría General de la Nación

permitió sin lugar a dudas una reducción en sus costos al momento de presentarse en la oferta. Es decir; el precio abonado por el Estado Nacional incluye la ingeniería del proyecto, esto es el Diseño Básico y el Diseño de Detalle lo que impacta en al menos en un 25 % del valor del contrato. De esta manera, este desarrollo de ingeniería de detalle, ha sido un costo que ha posicionado en ventaja al fabricante, por cuanto todo este trabajo de gran significación, se encontraba plasmado dentro del contrato de suministro para el Estado Nacional por lo tanto, tratándose del mismo proveedor, es natural que al momento de cotizar, haya podido reducir el valor, sobre un producto ya diseñado y experimentado su resultado a través de su puesta en servicio en la Líneas de la Ciudad de Buenos Aires.

Cabe destacar que esta Auditoría no contó con la totalidad de la información sobre la contratación realizada por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través de SBASE, a efectos de poder realizar una comparación con rigor de auditoría de las especificaciones técnicas de lo suministrado y las condiciones financieras del proyecto. Esto, debido a que SBASE no se encuentra dentro del universo auditable de la Auditoría General Nación.

4.9 La modificación de los requerimientos técnicos iniciales a fin de obtener una mejora en la calidad de los productos, relacionados con el contrato de provisión de material rodante para la ex Línea San Martín, tuvo como consecuencia demoras en los plazos de producción y entrega.

- Coches (Material rodante para la ex Línea San Martín).

En febrero del año 2012, se produjo la segunda reunión de coordinación de proyecto, en la que se conviene formalmente la necesidad de modificar el diseño de los bogies con el objeto de aumentar la capacidad de carga de los mismos¹⁰⁴.

¹⁰⁴El bogie debió ser modificado, para elevar de 15 a 17 ton/ejes la capacidad de carga que permitiera aumentar de 200 a 350 pasajeros por coche



Auditoría General de la Nación

Este cambio en las condiciones de diseño, indujo modificaciones en los sistemas de frenado, como así también en materiales de la estructura del coche, soldaduras y modificación de los acoples semi-permanentes.

Por otra parte, se decidió modificar la composición de 24 unidades de coches, para ser construidos como furgones, con una sala de máquina conteniendo dos grupos generadores de energía, una cabina de control con equipamiento específico para los motores, su funcionamiento, aislación acústica y ventilación.

Consecuencia de esta segunda reunión de coordinación se firma el 17/10/2012 la Adenda N°V donde además se incluye:

- ✓ un sistema de información al pasajero.
- ✓ modificaciones en el precio, producto de la apreciación de la moneda china contra el dólar americano en el lapso que va desde agosto 2011 a febrero 2012, período que insumió definir estas modificaciones al contrato.
- ✓ También el ítem de repuestos y herramientas, se modifica al reducirse las cantidades sin modificar el monto total del ítem, aumentando en consecuencia los valores unitarios.

La valorización de la totalidad de las modificaciones introducidas asciende a U\$S 10.129.224,00, lo que representa un 13,61% del contrato original.

La Addenda también modifica el cronograma de entregas, tal como se expone en el cuadro N° 8 siguiente

Cuadro 8: Suministro Según Addenda N°V.

Entrega	Plazo	Coches	Furgones
N° 1	Hasta el 30/12/2012	24	6
N° 2	Hasta el 30/03/2013	24	6
N° 3	Hasta el 30/04/2013	32	18
N° 4	Hasta el 30/05/2013	32	18



Auditoría General de la Nación

En el cuadro N° 9, se compara el cronograma de entrega acordado originalmente en el Contrato (Anexo 6), con la fecha de entrega efectiva (embarque) del mencionado material¹⁰⁵:

Cuadro 9: Comparación cronograma aprobado en Contrato vs. Entregas realizadas.

	Lote de Entrega	CRONOGRAMA			ENTREGA (Embarque)	
		Plazo de Entrega	Coche Pasajeros	Pasajeros /Furgones	Coche Pasajeros	Pasajeros /Furgones
abr-12	1	Mes 12	12	2		
jul-12	2	Mes 15	36	6		
sep-12	3	Mes 17	48	8		
oct-12	4	Mes 18	40	8		
ene-13	a	Mes 21			35	6
feb-13	b	Mes 22			13	6
mar-13	c	Mes 23			5	10

A la fecha de concluir con los trabajos de campo del presente informe, faltaban arribar 10 unidades de las 160 totales; observándose un atraso en los plazos de los embarques¹⁰⁶.

- Locomotoras ex Línea San Martín

En el caso de las Locomotoras, fueron previstas cuatro (4) entregas a realizarse en los mismos plazos que los Coches de Pasajeros¹⁰⁷.

Cuadro 10: Comparación Entregas de Locomotoras.

Fecha	CRONOGRAMA		Cronograma s/Addenda V		ENTREGA (Embarque)
	Lote de Entrega	Lote por Lote	Lote de Entrega	Lote Por Lote	Locomotoras por Lote
mar-12	1	2			
jul-12	2	6			

¹⁰⁵ En función de lo dispuesto en el Anexo 6 del Contrato de Suministro, estos plazos se empiezan a contar desde la fecha de pago del Anticipo al Vendedor (CSR).

¹⁰⁶ Al 30 de Mayo de 2013 deberían haber arribado la totalidad de los coches

¹⁰⁷ Memorando de la SSTF al MECON del 15/01/2009



Auditoría General de la Nación

sep-12	3	8			
oct-12	4	8			
Nov-12			1	2	
Dic-12			2	22	
feb-13	1				2
abr-13	2				22

En el cuadro N° 10, se observa la diferencia entre el cronograma inicial, el establecido en la Addenda N°V y el finalmente ejecutado.

Al cierre del presente trabajo (31/12/2013) todas las locomotoras ya se encuentran en la Argentina¹⁰⁸, detectándose un atraso en el segundo lote de 22 unidades, atento que el embarque data de Abril de 2013 en lugar de Diciembre del año anterior, tal como se había acordado.

Respecto de los repuestos y herramientas se informa el arribo de un lote de repuestos sin valor comercial en el día 01/02/2013; sin embargo, según la modificación impuesta por la Addenda N°V debería contarse con un tercer lote que incluyera “otros ítems restantes del Contrato”, del cual, según se informó, se esperaba su arribo para el mes de diciembre de 2013¹⁰⁹.

4.10 El material rodante adquirido a través del contrato correspondiente a CNR – (Suministro de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros) fue recepcionado con atraso.

Se analizaron las entregas de Locomotoras y de Coches por separado, discriminación que estaba estipulada en el contrato original.

Surge del “Anexo 6 A” del Contrato que: “El cronograma de entregas debe ser calculado a partir de la fecha de recepción por parte del Vendedor de la C/C y el pago por adelantado correspondiente al quince por ciento (15%) del precio contractual total”.

¹⁰⁸NOTA Min. Int y T N° 3713/13. del 4/11/2013

¹⁰⁹ Debería haber arribado en Abril de 2013.



Auditoría General de la Nación

La entrega de las locomotoras se establece a 12 y 15 meses a partir del pago del Anticipo. Teniendo en cuenta que la fecha de pago del anticipo fue el 23/06/2011, el plazo de entrega se configuró de la siguiente manera:

Cuadro 11: Suministro de Locomotoras.

Lote	Fecha	Cantidad según Cronograma	Embarque efectivo
1	23/06/2012	5 Unidades	
2	23/09/2012	15 Unidades	
A	20/03/2013		4 Locomotoras

Como se expone en la última columna, solo se hizo efectiva la entrega parcial del primer lote (4 unidades de las 5 previstas originalmente) antes de la fecha límite impuesta en el cronograma.

La fecha de embarque de las 16 locomotoras restantes (este segundo lote en realidad debería ser de 15 unidades según el contrato original) todavía está por confirmarse, para cumplir con los plazos, ya no con las disposiciones de los lotes, deberían haberse embarcado antes del 23 de Septiembre. De embarcarse antes de dicha fecha, los plazos para la provisión de locomotoras se habrán cumplido satisfactoriamente (hecha la salvedad de la unidad faltante en el primer lote).

Respecto de los coches, el contrato establece: "El primer lote de 11 unidades de coches de pasajeros será enviado al puerto de China en el mes 18 posterior a la fecha de entrada en vigencia del Contrato y los otros coches de pasajeros serán terminados para ser enviados a China dentro de los 30 meses posteriores a la fecha de entrada en vigencia del Contrato". Considerando el pago del Anticipo al Proveedor en Junio/11, la línea temporal del cronograma y del suministro efectivo es el siguiente:

Cuadro 12: Suministro de Coches.

Lote	Entrega	Cronograma	Embarque
1	23/12/2012	11	
2	23/12/2013	209	
A	26/03/2013		16
B	29/03/2013		17



Auditoría General de la Nación

En este caso, el cuadro N° 12 permite apreciar los plazos de entrega de los coches de pasajeros.

En el descargo el Auditado manifestó que con relación a las locomotoras y coches, la totalidad del material rodante arribó al país.

4.11 Existieron demoras en la ejecución física y financiera de los proyectos, así como en los plazos previstos para el pago de los anticipos y para la realización de los desembolsos.

La vigencia de los contratos de suministro está supeditada a la firma y entrada en vigencia de cada Acuerdo de Financiamiento. Una vez que esto ocurre se da comienzo al período de disponibilidad y a correr los plazos para el pago de anticipos, primas de seguro y comisiones de gestión y administración, los cuáles son condicionantes para tornar exigible el cumplimiento de las obligaciones del proveedor y permitir la solicitud de desembolsos al prestamista.

Estos plazos no se cumplieron en su totalidad por diferentes causas (técnicas, presupuestarias y de gestión) dando lugar a atrasos en los cronogramas de ejecución.

A continuación se detallan las consecuencias de los mencionados retrasos para cada uno de los contratos:

4.11.1. Contratos CSR

En este caso se produjeron demoras que dieron lugar al vencimiento del período de disponibilidad, que abarcaba originalmente desde el 23/08/2010 hasta el 23/08/2012, sin que se realizara desembolso alguno.

4.11.1.1. Las demoras para el pago de los anticipos de ambos contratos, se concretaron dentro del período de disponibilidad.

Los pagos correspondientes a anticipos del 15%, primas de seguro a SINOSURE y comisiones de administración de ambos contratos, fueron transferidos al exterior a través del BCRA el día 06/04/2011, donde establece que estos pagos se tenían que efectuar dentro de los



Auditoría General de la Nación

15 días de la fecha de entrada en vigencia del Acuerdo de Financiamiento, concretada el 23/08/2010.

Las demoras descriptas en el pago de los Anticipos, generaron atrasos en la ejecución física de los contratos de suministro.

Cabe destacar que estas demoras, se generaron en problemas relacionados con las previsiones presupuestarias para efectuar oportunamente la transferencia al exterior a través del BCRA. En efecto, el pago de estos conceptos se intentó realizar con Formularios C-42 (Ordenes de Pago sin Imputación Presupuestaria) pero la concreción de los mismos fue suspendida porque la Secretaría de Transporte no contaba con las asignaciones presupuestarias necesarias para regularizar la situación con posterioridad.

4.11.1.2 Durante el período de disponibilidad del préstamo, todavía no se habían definido cuestiones vinculadas a la provisión del material.

El plazo en el que podían solicitarse los desembolsos, período de disponibilidad de los contratos, comenzó el 23/08/2010 y su duración era por dos años o un plazo inferior en el que se ejecutara toda la facilidad.

Los pagos de los anticipos a los proveedores del material, CSR Qishuyan Locomotive Co. Ltd en el caso de las locomotoras y CSR Nanjing Puzhen Rolling Stock Co. Ltd en el de los vagones, se realizaron el 06/04/2011 de acuerdo a las transacciones del BCRA 487/SH1865 y 487/SH1864. Sin embargo, durante la vigencia de dicho período de disponibilidad, se concretó la segunda reunión de coordinación del proyecto, en la que se introdujeron modificaciones sustanciales al diseño del material.

4.11.1.3 Se produjo el vencimiento del Período de Disponibilidad original sin que se hayan efectuado desembolsos.

Como se mencionó anteriormente, el Período de Disponibilidad previsto en el Convenio para el cumplimiento de ambos contratos (coches y locomotoras), venció el 23 de agosto de 2012 sin que se efectúe desembolso alguno. Esto devino en la necesidad de solicitar un nuevo Período de Disponibilidad, el cual fue otorgado por el EXIMBANK a partir del 21 de noviembre de 2012 por un nuevo lapso de dos años.



Auditoría General de la Nación

La causa de este incumplimiento estuvo dada principalmente por las demoras producidas para la realización de la Segunda Reunión de Diseño, en la cual se debieron solucionar inconvenientes técnicos relacionados con el material rodante.

Resultado de esta Reunión, el 17 de octubre de 2012 se suscribió la V Addenda al Contrato de Suministro, en la cual se unificaron criterios y se especificaron las características técnicas de los coches que se estaban comprando. Como puede apreciarse, esta addenda -en la cual se determinaron cuestiones esenciales para el inicio de la ejecución del contrato- fue suscripta casi dos meses después del vencimiento del período de disponibilidad.

4.11.1.4 En el nuevo período de disponibilidad otorgado por el Prestamista persisten demoras en la realización de los desembolsos correspondientes al contrato de adquisición de Coches de pasajeros y furgones.

La aprobación de un nuevo Período de Disponibilidad de dos años a partir del 21 de noviembre de 2012 implicó la renovación de los plazos para la ejecución de los desembolsos desde ese momento.

A la fecha de cierre de las tareas de campo, se constató que se realizaron dos desembolsos correspondientes al contrato para la adquisición de las Locomotoras, el cual quedó así ejecutado completamente.

A la misma fecha no se había realizado desembolso encontrándose disponible la totalidad del préstamo.

4.11.1.5 Los devengamientos constatados en concepto de comisiones de compromiso resultan mayores a los originalmente estimados, pero no son significativos en el monto global del contrato.

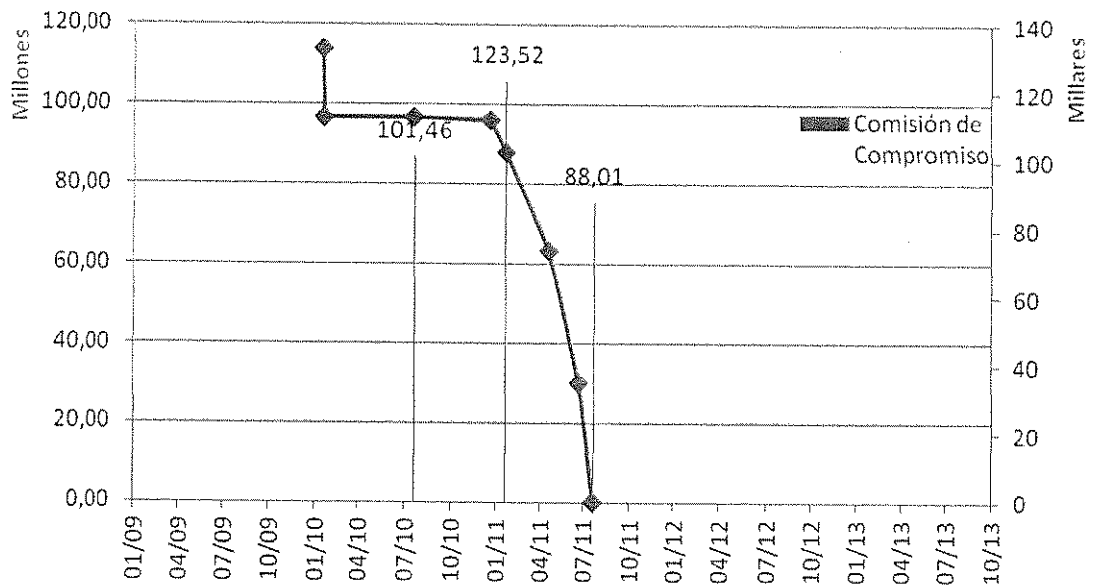
Las demoras referidas en los puntos citados precedentemente determinaron comisiones de compromiso.



Auditoría General de la Nación

En las estimaciones¹¹⁰ de los flujos de fondos correspondiente a los préstamos de CSR, por la adquisición de vagones y locomotoras, los montos de las comisiones de compromiso ascienden a U\$S 312.988,12. En el Gráfico N°1, se detalla la proyección del préstamo según lo previsto en el Memo ONCP N° 16/10.

Gráfico N°1



Fuente: Memorandum ONCP N°16/10 elaboración propia

En el caso de las Locomotoras, el préstamo se desembolsó con los siguientes pagos a CSR por parte del Eximbank, de acuerdo a los avisos de desembolsos:

28/06/2013	Desembolso (1/2)	USD 41.387.193,60
30/07/2013	Desembolso (2/2)	USD 43.775,00

Esta parte del préstamo devengó comisiones de compromiso hasta el 30/07/2013, momento en el que se completó el desembolso de la facilidad convenida. Por lo tanto, el total pagado por este concepto en relación con la adquisición de las locomotoras alcanza la cifra de U\$S 303.546,38, superando en U\$S 189.374,38 la proyección para este gasto. No obstante,

¹¹⁰ Memorandum ONCP N° 16/10 del 19/01/2010

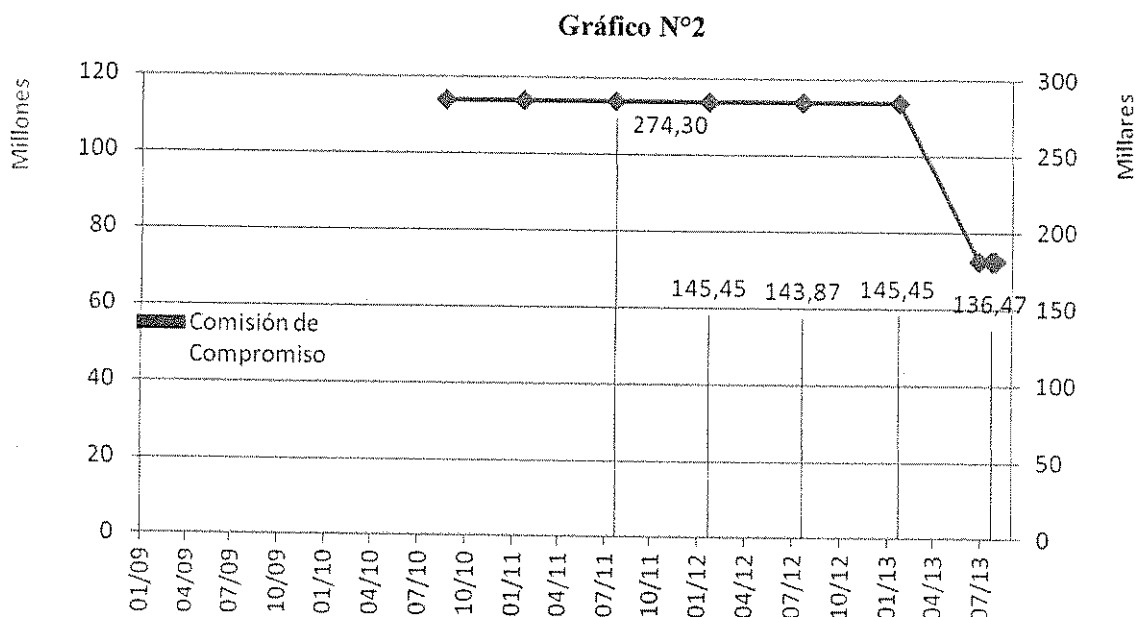


Auditoría General de la Nación

este incremento, resulta un 0,39% del monto del préstamo, siendo insignificante para este proyecto.

En el caso de los Vagones, al 31 de octubre de 2013 el SIGADE no registra desembolsos efectuados. Es decir que para este segmento del financiamiento no se han efectuado pagos al proveedor, por lo que la facilidad se encuentra íntegramente disponible y su monto total devenga comisiones de compromiso semestralmente. Por tal motivo, las comisiones de compromiso pagadas¹¹¹ por esta parte del préstamo a la fecha mencionada, ascienden a U\$S 541.976,67, superando en U\$S 343.160,67 el monto que se había estimado para toda la vigencia del contrato. No obstante, este incremento, resulta un 0,49% del monto del préstamo, siendo prácticamente insignificante para este proyecto.

En el Gráfico N°2, se expone la ejecución real según lo registrado en SIGADE N° 27642000.



Fuente: SIGADE n° 27642000 elaboración propia

De la comparación de los gráficos N° 1 y N° 2, puede observarse que según las estimaciones previas se proyectaba pagar en concepto de comisiones de compromiso por ambos contratos (Coches y

¹¹¹ Ver pagos del BCRA



Auditoría General de la Nación

Locomotoras) la suma total de U\$S 312.988,00. Hasta el 31 de octubre de 2013 se han pagado U\$S 845.523,05, lo que implicó una diferencia de U\$S 532.535,05.

4.11.1.6. Se consideraron para el cálculo de las Comisiones de Compromiso, ochenta y ocho (88) días en que los fondos del préstamo no estaban disponibles para ser desembolsados, ya que se encontraba vencido el Período de Disponibilidad original y el nuevo período otorgado todavía no había comenzado.

El Período de Disponibilidad original se inició el 23 de agosto de 2010 y finalizó el 23 de agosto de 2012. Vencido ese plazo, sin que se hayan realizado desembolsos por ninguno de los dos contratos, se acordó un nuevo plazo cuyo inicio operó el 21 de noviembre de 2012. Como puede apreciarse, desde el vencimiento del primero hasta el inicio del segundo Período transcurrieron ochenta y ocho (88) días.

Se verificó que ese lapso de tiempo en el cual no estuvo disponible el préstamo fue considerado para el cálculo de las Comisiones de Compromiso, significando un monto de U\$S 69.561,92 a pagar por parte del prestatario.

4.11.2. Contrato CNR

A la fecha de cierre de las tareas de campo, este contrato se encuentra en ejecución, aún vigente el Período de Disponibilidad por tres (3) años. Dicho período se extiende desde el 27/04/2011 hasta el 27/04/2014. Se verificaron atrasos en la ejecución con relación a los plazos establecidos en el contrato de suministro.

4.11.2.1. Se produjeron demoras para el pago del anticipo.

Según la cláusula 6.2 del contrato de suministro, el 15 % del precio total del contrato en concepto de anticipo tenía que efectuarse dentro de los 15 días desde la entrada en vigencia del Acuerdo de Financiación.



Auditoría General de la Nación

Teniendo en cuenta que el mencionado acuerdo entró en vigencia el 27 de abril de 2011, el pago del anticipo tendría que haberse realizado hasta el 12 de mayo.

Al 31 de octubre de 2013, existieron demoras para el pago del anticipo. No obstante, a la fecha mencionada se habían entregado las 20 (veinte) locomotoras comprometidas y 116 (ciento dieciséis) de los 220 (doscientos veinte) coches de pasajeros previstos en el contrato.

Según las estimaciones previas, el gasto total de este préstamo en concepto de comisiones de compromiso tendría que haber sido de U\$S 1.180.102,00. Sin embargo, del análisis de la ejecución real del préstamo surge que al 31 de octubre de 2013 las Comisiones de Compromiso devengadas ascienden a U\$S 1.736.290,15. Esto implica un excedente de U\$S 556.188,15 entre lo programado para toda la vigencia del préstamo y lo ejecutado hasta la fecha mencionada. Resultando un 0,20% del monto de préstamo, siendo prácticamente insignificante para este proyecto.

4.11.3 Contrato CITIC

En este caso, los desembolsos y la entrega del material rodante se realizaron dentro de la vigencia del período de disponibilidad, que se extendía desde el 27/01/2010 hasta el 27/01/2013. Se advirtieron atrasos en la ejecución en función de los plazos establecidos en el contrato de suministro.

4.11.3.1 Las demoras para el pago de los anticipos de ambos contratos, se concretaron dentro del período de disponibilidad.

La cláusula 6.2 del Primer Contrato Complementario, establece que el comprador tiene que pagar el 15% del precio total del contrato en concepto de anticipo dentro de los treinta (30) días posteriores a la fecha de firma del Acuerdo de Financiamiento.

De acuerdo con la mencionada cláusula, dicho pago se debe realizar con el objeto de facilitar el progreso de las tareas y el acopio del equipamiento necesario para la entrega en tiempo y forma.

Se detectaron demoras verificando tal situación a través de la cuenta del BCRA para el pago del Anticipo, Prima de Seguro y Comisiones de Coordinación, de Gestión y Gastos Legales.



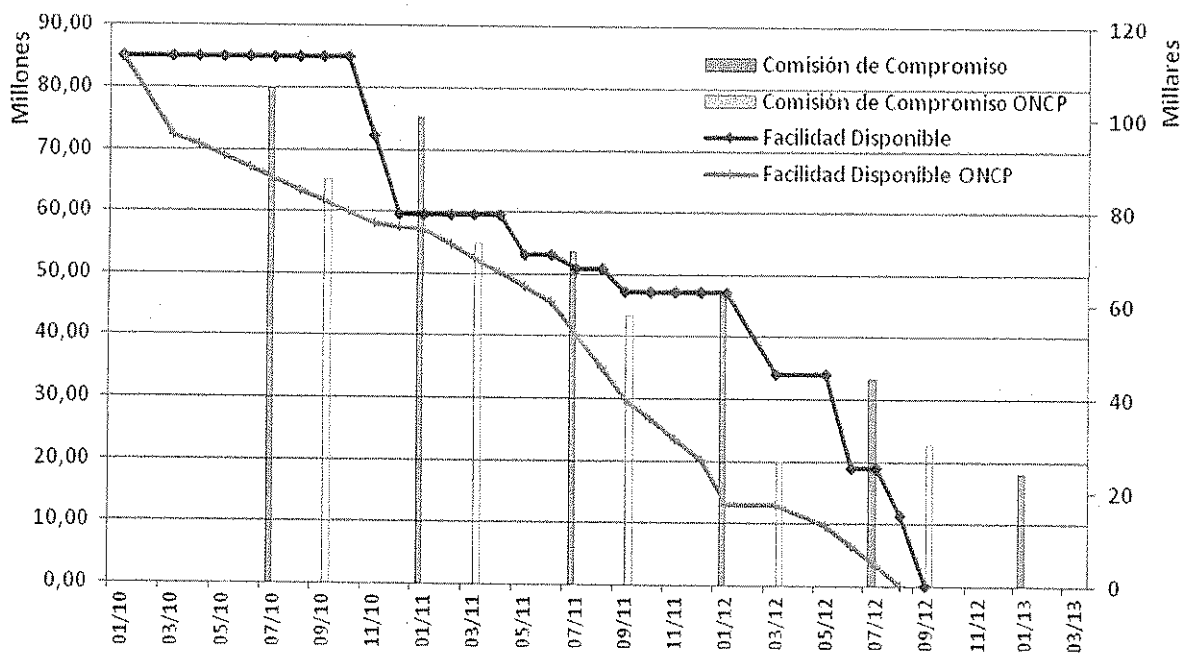
Auditoría General de la Nación

4.11.3.2. Los devengamientos constatados en concepto de comisiones de compromiso, resultan superiores a los estimados al momento de evaluar los convenios de financiamiento.

Las demoras referidas en los puntos citados precedentemente determinaron comisiones de compromiso.

En efecto, el monto de las comisiones de compromiso efectivamente pagadas por la disponibilidad del préstamo asciende a un total de US\$ 401.987,78, en lugar de los US\$ 274.957 estimados por la ONCP en su MEMO 615/2009. Esto implica una diferencia en más de US\$ 127.030,78, de lo ejecutado respecto de lo proyectado. No obstante, este incremento, resulta un 0,20% del monto del préstamo, siendo prácticamente insignificante para este proyecto.

Gráfico N°3 - Comparación entre programado y ejecutado.



Fuentes: Elaboración propia en base a MEMO ONCP 615/09 y SIGADE 27641000.



Auditoría General de la Nación

4.12 Existieron diferencias en la consideración de la Prima de Seguro para el cálculo del Costo Financiero.

4.12.1 Contrato CSR

Los montos que figuran en el memorando de la ONCP acerca del análisis del préstamo son los siguientes y se comparan con el monto efectivamente pagado a SINOSURE:

Cuadro 13: Locomotoras - CSR

MEMO N°16/2010	51.839.746,00	41.430.969,00	10.408.777,00	3.281.455,92
PAGO 06/04/11				3.714.471,12
Diferencia				433.015,20

Cuadro 14: Coches - CSR

MEMO N°16/2010	90.359.358,00	72.397.625,00	17.961.733,00	5.719.747,36
PAGO 6/4/11				6.490.770,01
Diferencia				771.022,65

Las diferencias señaladas en los cuadros, resultan de comparar el monto pagado contra lo estimado en concepto de prima en el Memorando N°16/2010.

La prima es del 6,33% y el monto pagado por ella en cada caso fue U\$S 3.714.471,12 y U\$S 6.490.770,01.

4.12.2. Contrato CNR

FACILIDAD: U\$S 273.252.220,00

Prima: 6,33% (Sobre la Base de Cálculo: Facilidad + Intereses Devengados)

Cuadro 15: Facilidad, Intereses Devengados, Base de Cálculo y Prima – Contrato CNR

	Facilidad	Intereses Devengados	Base de Cálculo	Prima
MEMO ONCP N° 397/2010/Pago BCRA	273.252.220,00	72.105.921,00	345.358.141,00	23.358.963,72
Cálculo 6,33%				21.861.170,33



Auditoría General de la Nación

Diferencia				1.497.793,39
------------	--	--	--	--------------

Se observan que los valores de Prima e Intereses calculados por el MEMO ONCP N° 397/2010 son menores a los obtenidos por esta auditoría, tomando como base el valor de la Prima pagado a SINOSURE y el valor de la Facilidad establecido en el Contrato.

4.12.3. Contrato CITIC

Como se ha señalado, por Carta de Comisión de SINOSURE, la prima de seguro es de 6,33% sobre la facilidad y los intereses devengados. El Monto total asegurado es de US\$ 120.093.653,07, sumando intereses devengados y el valor de la facilidad. Se deduce al restar del monto asegurado, la facilidad, que los intereses devengados en la Carta de SINOSURE, son equivalentes a US\$ 35.125.103,07.-

Cuadro 16: Monto asegurado, facilidad e intereses devengados.

Monto asegurado	120.093.653,07	
Facilidad	84.968.550,00	
Intereses devengados		35.125.103,07

Cuadro 17: Monto asegurado, porcentaje de la prima y valor de la prima.

Monto Asegurado	Porcentaje de la prima	Valor de la Prima
120.093.635,07	6,33%	7.601.927,10

En el Memorándum ONCP N° 7/2010 (13/01/2010), se estima un valor para los intereses y para la prima de seguro según el siguiente detalle:

Cuadro 18: Valor de la prima de seguro e intereses estimado por ONCP y AGN.



Auditoría General de la Nación

	BASE TOTAL	FACILIDAD	INTERESES	PRIMA
MEMO N°7/2010	113.980.791,00	84.968.550,00	29.012.241,00	7.214.984,07
PAGO 03/05/2010				7.601.927,10
		Diferencia		386.943,03

4.13 El estado de las instalaciones del patio de cargas “Alianza” presentan sectores en mal estado.

En fecha 29/10/2013 se realizó, juntamente con personal de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, una verificación del estado del material recibido en sus lugares de depósito.

En dicha oportunidad pudo constatar, que en el predio del patio “Alianza”, ubicado lindero a la estación Santos Lugares¹¹² de la ex línea San Martín se encontraban estacionados 21 coches pertenecientes a la nueva flota a prestar servicio en el ramal Retiro Pilar, y una formación de once coches y un furgón de la nueva flota a operar en el servicio interurbano de pasajeros.

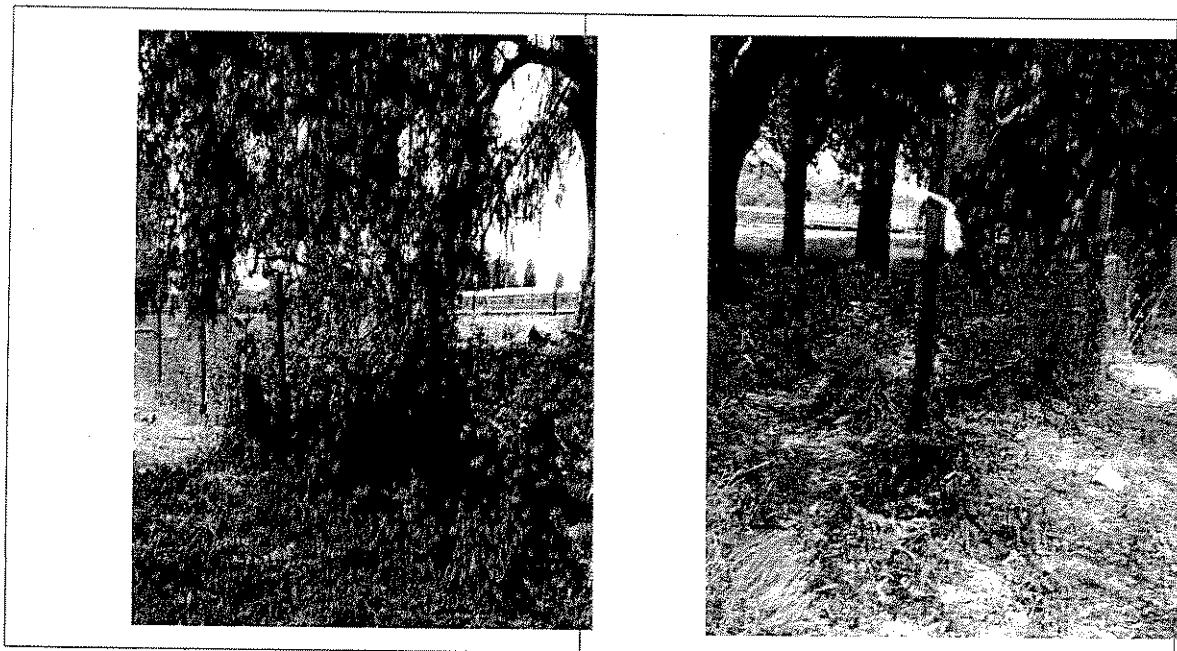
El relevamiento fotográfico permite advertir y así se hizo constar en el Acta de Verificación, que el cerco perimetral presenta sectores en mal estado.

El auditado en su descargo manifestó que el material rodante depositado en la Playa de Alianza contó con custodia policial adicional y personal privado, hasta su puesta en servicio. Se destaca al respecto que los mismos no han sufrido daño alguno durante su estadía en dicho predio, que haya requerido una posterior intervención para su puesta en servicio. Se señala que actualmente la totalidad de los coches se encuentran prestando servicio en la Línea San Martín.

¹¹²Partido de Tres de Febrero de la Provincia de Buenos Aires



Auditoría General de la Nación



4.14 En la negociación de los contratos referido a la adquisición de Material Rodante para la ex Línea San Martín se constató la intervención de un representante sin atribuciones legales.

Conforme lo establece el procedimiento administrativo, toda persona que se presente en las actuaciones administrativas por un derecho o interés que no sea propio, aunque le competa ejercerlo en virtud de representación legal, deberá acompañar los documentos que acrediten la calidad invocada¹¹³. Los representantes o apoderados acreditarán su personería desde la primera gestión que hagan a nombre de sus mandantes con el instrumento público correspondiente, o con copia del mismo suscripta por el letrado, o con carta-poder con forma autenticada por autoridad policial o judicial, o por escribano público¹¹⁴.

Del relevamiento de los expedientes analizados¹¹⁵, se advierte la participación de un representante de la empresa *Moore Stephens Global Link*, quien actuó en representación del Estado Argentino en la negociación de los contratos de suministro y de financiamiento.

¹¹³ Art. 31 del Decreto 1759/72

¹¹⁴ Art 32 Decreto 1759/72

¹¹⁵ Expte. S01:0092915/05 y S01:0132444/2013



Auditoría General de la Nación

(Recuérdese que para esta adquisición se suscribieron, dos contratos de suministro uno por las locomotoras y otro por los coches y un tercero para el financiamiento).

De la evidencia colectada surge el intercambio de correos electrónicos entre representantes de la CNRT, organismo que en ese momento asesoraba técnicamente a la SSTF y el representante antes mencionado, quien según surge del informe técnico, operaba como *“...asesor del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, radicado en la ciudad china de Shanghai”* en cuestiones técnicas respecto de las características del material rodante a adquirir¹¹⁶.

En nota cursada por el Presidente de la GSI (empresa que forma parte de la corporación agrupada como CSR)¹¹⁷ a la Secretaría de Transporte informando sobre cuestiones referidas a la marcha del contrato y solicitando instrucciones al respecto, se hace constar su preocupación en relación a que *“Antes de la firma del contrato comercial, ambas partes se comunicaban mutuamente a través del Sr. E. B. de la empresa Moore Stephens Global Link. El Sr. E. B. nos expresó varias veces que él no quería que nosotros nos contactemos directamente con el Ministerio de Planificación sino a través de él. Como no hemos logrado sus instrucciones directas sobre este tema y por la consideración de estimar al Sr. E. B. , actuábamos conforme a sus requisitos.”* {...} *“En el momento en que nos encontramos, no sería factible desde el punto de vista legal mantener contacto con el Ministerio de Planificación a través de la empresa Moore Stephens Global Link. El Sr. E. B. nos expresó sus entendimientos y nos dijo que en el momento oportuno, él nos informaría la persona de contacto conveniente de la parte argentina.”* {...} *“Pero tal vez las actividades de buena voluntad del representante de nuestra empresa causaron malas comprensiones innecesarias entre el Sr. E. B. y nosotros”*

“Por lo tanto, quisiéramos lograr sus aclaraciones e instrucciones sobre los asuntos arriba mencionados. Creemos que no va a influir el desempeño de la función del Sr. E. B. si

¹¹⁶ A Fs. 248 a 251

¹¹⁷ Shanghai Golden Source International Economic and trade Development Co Ltd.



Auditoría General de la Nación

podemos establecer un contacto directo con la Secretaría de Transporte. En realidad, apreciamos y agradecemos la función desempeñada por el Sr. E. B. hasta hoy día”¹¹⁸

En otra de las notas cursada a la ST a fin de reencauzar las tratativas del convenio de financiamiento, el presidente de la sociedad china realizó una propuesta donde involucra al mismo representante diciendo: “... Debido a las razones que Ud. puede imaginar, hemos enviado el borrador al Sr. E. B. , Moore Stephens Global Link, y él les hará saber nuestro proyecto modelo... ”.¹¹⁹ En referencia a esta última nota, no consta en el expediente traducción pública de la misma. A fs. 2693-2694 obra otra traducción, la cual no coincide con la nota original de fs. 2690-2691.

Avanzadas las conversaciones para conformar el convenio de financiamiento, el 28 de abril de 2009 la empresa GSI le informó¹²⁰ a la ST que enviaron el borrador del Acuerdo de Financiamiento a través del Sr. E. B. . También le comunicó que el EXIMBANK enviaría una carta de intención con las principales condiciones de financiamiento y el borrador de las enmiendas contractuales (que incluyeron ajustes a los precios) al Sr. E. B. , quien “contactará a su Estimado Ministerio para consultarlo.”

Con motivo de la negociación y aprobación de la V Addenda al contrato comercial, en la reunión realizada el 07/09/2011, se destaca que la parte argentina se comprometió a elaborar una lista de mejoras tecnológicas deseables para las locomotoras y se las adelantaría al Sr. E. B. ,¹²¹ quien según informe elaborado por personal técnico de la ST, *actuó como representante de la firma CSR (Proveedor)*.¹²²

¹¹⁸ Párrafos extraídos de la Nota GSI (B4) 2006-267 del 20/11/2006, enviada por el Presidente de GSI al Secretario de Transporte, la que luce a Fs.1443/1445 del expediente

¹¹⁹ Nota GSI de 03/011/2008. “...Due to the reasons you might imagine, we have sent the draft to Mr. Enrique Bechis, Moore Stephens Global Link, and he will let you know our proposed draft...”

¹²⁰ Nota GSI (B4) 2009-132 del 28/04/2009. Expediente refoliado Subsecretaría de Transporte Ferroviario, Fs. 2726

¹²¹ Nota de la Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT a Fs. 690/691 del Expte S01.0132444/2013

¹²² Informe del 20/12/2012 Fs. 823/831



Auditoría General de la Nación

Consultada la Secretaría de Transporte para que informe sobre el vínculo entre el Estado Nacional y el Ing. E. B. de la empresa STEPHENS MOORE GLOBAL LINK,¹²³ manifestó: “que no existe vinculación directa entre la empresa STEPHEN MOORE GLOBAL LINK y el Estado Nacional, relacionadas con la compra de Material Rodante a la República Popular China, por lo tanto no se dispone de documentación que acredite designación, nombramiento y/o poderes de actuación.”¹²⁴

Por otra parte se colectó información del Registro de Audiencias de la Jefatura de Gabinete de Ministros, del cual surge la asistencia del Sr. E. B. , a reuniones, con antiguos funcionarios de la ST, en representación propia como de la empresa STEPHENS MOORE GLOBAL LINK y en otros casos como asesor de la misma ST.

4.15 Falta de traducciones respecto de documentación vinculada a la gestión de la adquisición de Material Rodante a CSR.

Conforme lo establece la normativa vigente, los documentos que integran las actuaciones administrativas deben redactarse en idioma nacional, ello como regla general. Cuando se agreguen documentos redactados en idioma extranjero deberán acompañarse con su correspondiente traducción hecha por traductor matriculado¹²⁵.

En la tramitación de los expedientes (identificados en aclaraciones previas), se comprobó la ausencia de traducciones respecto de algunos documentos, a saber:

- En las Primeras Addendas a los contratos celebrados con CSR para el suministro de coches de pasajeros y locomotoras se omitió la traducción de las páginas en las que se describen cuestiones inherentes a las condiciones de pago del material rodante¹²⁶.

¹²³Nota AGN 84/13 CSER Y EPSP.

¹²⁴Nota SSTF 1116 del 5/07/13

¹²⁵ Decreto 1759/72 Arts. 15y 28.

¹²⁶Sobre el particular véase Decreto 91/2008, Addenda I ambas del 11/05/07 Anexo III Pgs. 8/9 Fs. 1422/1423 y Anexo IV Pgs. 9/12 Fs. 1405/1406



Auditoría General de la Nación

- Nota cursada por el Presidente de GSI a la ST respecto de las acciones a seguir para concluir las negociaciones del acuerdo de financiamiento¹²⁷.
- Memorándum de Entendimiento, Quishuyan, 24 de febrero de 2006.¹²⁸ Representantes de la CNRT, UGOFESA, GSI y CSR, visitaron Quishuyan Locomotive&Rolling Stock Works y se manifestaron respecto de las características de las locomotoras, plazos de entrega y especificaciones técnicas. Aclaran que el mismo se celebra hasta tanto se definan las condiciones generales de diseño y básicamente el contrato.
- Memorándum de Entendimiento, Qingdao, 27 de febrero de 2006 referente a especificaciones técnicas de los coches de pasajeros (CSR)¹²⁹.

En su descargo el Auditado manifestó que es dable entender que siendo una práctica de usos en materia de Derecho Internacional en este tipo de contratos el uso de una lengua común a las partes, es que contractualmente se hubo pactado el idioma inglés. Por tanto, puede inferirse que mucha de la documentación obrante en este idioma, haya sido considerada como suficiente.

4.16 La V Addenda al acuerdo celebrado con CSR cursó por expediente separado.

El Decreto Reglamentario de la Ley de Procedimientos Administrativos establece que los expedientes tendrán un trámite único, quedando prohibida la formación de correspondes¹³⁰.

Mediante nota dirigida a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario¹³¹, se remitieron las actuaciones de la V Addenda a los fines de que fuesen agregadas al expediente principal (Expte. S01:0092915/2005) y pese a las indicaciones de la Jefatura de Gabinete de asesores y sin motivo aparente que lo justifique la SSTF le dio un tratamiento separado.

¹²⁷ Fs. 2690/2691

¹²⁸ Fs. 602 a 605

¹²⁹ Fs. 627 a 644

¹³⁰ Art. 17 Decreto 1759/72 t.o. 1883/91

¹³¹ Nota JEF GAB. N° 485/2011 de fecha 4/08/2011



Auditoría General de la Nación

5 Comunicación del Proyecto de Informe al MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y al MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PUBLICAS.

Por NOTA N° 159/14-CSERyEPSP del 8 de julio de 2014, se remite al Ministerio del Interior y Transporte (MIyT), con copia a la SECRETARIA DE TRANSPORTE y a la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE FERROVIARIO, copia del Proyecto de Informe a fin de que realicen sus aclaraciones y/o comentarios respecto a su contenido. Asimismo, por su similar N° 157/14-CSERyEPSP, de la misma fecha, se remite al MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS copia del proyecto a similares efectos. De manera simultánea, a través de la Nota N° 158/14 CSERyEPSP, se envía el Borrador de Informe para conocimiento del Interventor de la CNRT.

Mediante la NOTA N° 2633/14, del 29 de Julio de 2014, el MIyT solicita hacer uso de la prórroga prevista en el art. 2 de la Disposición 123/08. En tal sentido, a través de la Nota N° 192/14 CSERyEPSP se concede al auditado 15 (quince) días hábiles para dar respuesta.

De igual modo, la SECRETARIA LEGAL Y ADMINISTRATIVA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS, mediante Nota N° 255/14 del 4 de agosto, solicita similar concesión, la cual es concedida a través de la Nota N° 193/14-CSERyEPSP, por un término similar al explicitado en el párrafo precedente.

Con fecha 2 de setiembre del corriente, por Nota N° 2962/14, el MIyT emite sus comentarios acerca del Borrador Sujeto a Discusión, por intermedio de sendas notas de las áreas con incumbencia en la materia auditada, a saber: Nota N° 475/14-DASPT (Dirección de Análisis y Seguimiento Presupuestario del Transporte), Nota N° 990/14-SSTF (Subsecretaría de Transporte Ferroviario), Nota N° 2249-GST (Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT) y Nota N° 3313/14-ST(Secretaria de Transporte).

Por otra parte, a través de la Nota N° 300/14-SLyA del 3 de setiembre, la Secretaría Legal y Administrativa del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, remite la respuesta correspondiente a dicha dependencia.



Auditoría General de la Nación

Finalmente, por Nota N° 3626/14-MIyT, del 31 de octubre, se pone en conocimiento la respuesta elaborada por la ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO (ADIFSE).

Teniendo en consideración los Descargos presentados por los Auditados, se suprimen las Observaciones detalladas en los puntos 4.6., 4.18, 4.19 y se modifica la Obervación 4.9 del Proyecto de Informe remitido en vista a los Entes Auditados.

6 Recomendaciones

6.1.- Encuadrar la gestión de contrataciones como las que han sido objeto de examen, en un adecuado marco de previsibilidad, de modo tal de permitir una asignación eficaz y eficiente de los recursos adquiridos y de los fondos administrados, con el fin de evitar situaciones que puedan derivar en perjuicio fiscal y resguardar el interés público comprometido.

6.2.- Extremar los recaudos en la definición y precisión de las obligaciones y demás prestaciones objeto de las contrataciones bajo examen, a fin de establecer de modo unívoco el alcance de los derechos que asisten a la Administración y a las partes intervinientes, y evitar posibles consecuencias jurídicas lesivas derivadas de los defectos de los actos realizados.

6.3.- Llevar adelante las acciones necesarias para garantizar un adecuado resguardo físico de los bienes incorporados al patrimonio del Estado.

6.4.- Documentar todas las instancias administrativas y de autorización que implica la gestión de pagos, y asegurar el cumplimiento de las cláusulas contractuales y las instrucciones impartidas por la Administración a sus efectos.

6.5.- Procurar, en lo sucesivo, extender el alcance de las tareas de control realizadas por la CNRT en lo que respecta a la revisión de los bienes objeto de contratación.

6.6.- Arbitrar las medidas necesarias para concluir, a la mayor brevedad posible el proceso de reconstrucción de los expedientes extraviados EXP-S01:0186431/2010 y EXP-S01:0372148/2010.



Auditoría General de la Nación

7 Conclusiones

Mediante el Convenio de Cooperación Económica celebrado en la ciudad de Beijing el 07 de junio de 1980, entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Popular China, las partes se comprometieron a estimular la cooperación económica en distintas materias entre las que se incluyó la Actividad Ferroviaria.

En el marco de las actividades derivadas de dicho convenio tuvo lugar la *XV Reunión de la Comisión Mixta Económico Comercial- Chino Argentina*, celebrada durante los días 28 y 29 de junio de 2004, en la que la delegación argentina presentó el programa para la rehabilitación de la red ferroviaria y de puertos, e invitó a la parte china a participar en este programa, quien expresó su interés en la cooperación financiera bilateral.

Posteriormente, el día 16 de noviembre de 2004 se concertó entre el Ministerio de Planificación Federal e Inversión Pública y Servicios de la República Argentina y el Ministerio de Comercio de la República Popular China, el *Memorándum de Entendimiento sobre la Cooperación en Actividades Ferroviarias*.

En el marco legal señalado y sobre la base de los citados Convenios Internacionales preexistentes, el Estado Nacional instrumentó distintos Acuerdos para la adquisición de material rodante con empresas y bancos estatales de la República Popular China, entre los cuales se encuentran los tres contratos objeto de la presente auditoría.

En lo que hace a la implementación y administración de los acuerdos mencionados, cabe señalar, en primer término, que el régimen de Inversión Pública establece que para la incorporación de Proyectos de Inversión al Banco de Proyectos de Inversión Pública, debe presentarse la información requerida por la Dirección Nacional de Inversión Pública, órgano responsable del sistema.



Auditoría General de la Nación

Al respecto se ha verificado el cumplimiento parcial de las previsiones relativas a dicho régimen, no constatándose la existencia de dictámenes de calificación técnica.

En lo que respecta al régimen de Crédito Público instituido en la Ley de Administración Financiera y normas concordantes, se detectaron incumplimientos respecto de la presentación de la solicitud de autorización a la Oficina Nacional de Crédito Público.

En lo que hace al tratamiento presupuestario otorgado a los créditos relacionados con las adquisiciones de material rodante, su inclusión en el Programa de Inversiones Prioritarias (PIP) y su imputación presupuestaria, evidenció falta de uniformidad.

Asimismo, y en la ejecución del gasto, se observó la utilización de Órdenes de Pago sin Imputación Presupuestaria en la efectivización de los pagos correspondientes a Anticipos, Primas de Seguro y Comisiones.

En lo referente a los aspectos relacionados con los actos preparatorios de las adquisiciones realizadas, se ha podido comprobar la existencia de análisis parciales que contemplen aspectos técnicos, económicos y comerciales que permitan evaluar las adquisiciones realizadas.

Los informes de razonabilidad de precios emitidos a los efectos de sustentar las contrataciones con CNR y CSR, se expiden en relación únicamente al monto de las unidades de material rodante, con estudios, que si bien califican como razonable a los precios cotizados, solo se basan en comparar los precios cotizados con valores del mercado internacional.



Auditoría General de la Nación

Por su parte, los estudios previos al contrato celebrado con CITIC no incluyen análisis de razonabilidad de precios.

Al respecto se menciona una contratación posterior realizada por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través de SBASE a la firma CITIC, a un precio inferior por coche, sobre el cual esta auditoría no ha podido determinar su posible comparabilidad, debido a que no contó con la totalidad de la información para poder realizar una comparación con rigor de auditoría de las especificaciones técnicas de lo suministrado y las condiciones financieras del proyecto. Cabe aclarar que SBASE no se encuentra dentro del universo auditable por la Auditoría General Nación.

En el caso del contrato de provisión de material rodante para la ex Línea San Martín (Suministro de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros), la modificación de los requerimientos técnicos iniciales a fin de obtener una mejora en la calidad de los productos, tuvo como consecuencia demoras en los plazos de producción y entrega.

En cuanto a la ejecución de los desembolsos de los contratos se constataron demoras e incumplimientos en los plazos convenidos. Asimismo existieron diferencias en la consideración de la Prima de Seguro para el cálculo del Costo Financiero.

Con referencia a la seguridad física de los activos adquiridos, parte del material rodante que se encontraba a la espera de ser puesto en servicio, fue destinado al patio de cargas "Alianza", cuya instalaciones presentaban sectores en mal estado. Se destaca que el material rodante ya se encuentra en uso, no habiéndose sufrido ningún daño durante su estadía en dicho predio.

Entre otros aspectos derivados de la negociación de los contratos, en el caso de la adquisición de Material Rodante para la ex Línea San Martín, se constató la intervención de un representante sin atribuciones legales.

En sus apreciaciones del proyecto de informe enviado en vista, el Ministerio de Interior y Transporte, en varios pasajes de su presentación, reconoce los hallazgos manifestando que las recomendaciones serán consideradas en oportunidad de las nuevas contrataciones.



Auditoría General de la Nación

Por otra parte, con las modificaciones realizadas en las áreas relacionadas con el Transporte, ha cambiado también su política ferroviaria logrando avances en los años siguientes al periodo bajo análisis del informe que nos ocupa. Pudiéndose citar la modernización del material rodante de los servicios metropolitanos, de media y larga distancia de transporte ferroviario de pasajeros en las líneas Mitre, Roca, Belgrano Sur y Sarmiento. Asimismo, esta llevando adelante gradualmente el mejoramiento y modernización de la infraestructura ferroviaria con la renovación de vías, el sistema de señalamiento, los pasos a distinto nivel, la electrificación del Roca y la rehabilitación de los talleres ferroviarios, entre otras obras que hacen al correcto funcionamiento integral del sistema. Lo señalado podrá ser verificado por la AGN en futuras labores de auditoría.

Cabe aclarar que al tiempo de redacción del presente informe fue promulgada la Ley 27.132 con la constitución de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, declarando asimismo de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria.

8 Lugar y fecha de emisión del Informe:

Buenos Aires, 19 de mayo de 2015.

9 Firma

Dr. OSCAR SANTIAGO LAMBERTO
Auditor General de la Nación

Cdora. VILMA N. CASTILLO
AUDITORA GENERAL DE LA NACION

VICENTE MARIO BRUSCA
AUDITOR GENERAL DE LA NACION

FRANCISCO JAVIER FERNANDEZ
Auditor General
AUDITOR GENERAL DE LA NACION

Propuesta de Voto de los Dres. LAMBERTO O. y FERNANDEZ F.J. - Act. 640/12-AGN

(Sesión de Colegio de Auditores Generales del 27-05-2015 – Pto. 2.5)

Objeto de Auditoría

“Verificar la gestión y controles realizados en los procedimientos de contrataciones de material rodante afectados al servicio ferroviario en el marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China y su posterior Administración”.

Período auditado: Enero de 2004 a Diciembre de 2012.

Comentarios

Mediante el Convenio de Cooperación Económica celebrado en la ciudad de Beijing el 07 de junio de 1980, entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Popular China, las partes se comprometieron a estimular la cooperación económica en distintas materias entre las que se incluyó la Actividad Ferroviaria.

En la *XV Reunión de la Comisión Mixta Económico Comercial Chino Argentina*, celebrada en junio de 2004, la delegación argentina presentó el programa para la rehabilitación de la red ferroviaria y de puertos.

Posteriormente, en noviembre de 2004 se concertó entre el Ministerio de Planificación Federal e Inversión Pública y Servicios de la República Argentina y el Ministerio de Comercio de la República Popular China, el *Memorándum de Entendimiento sobre la Cooperación en Actividades Ferroviarias*, instrumentándose distintos Acuerdos para la adquisición de material rodante con empresas y bancos estatales de ese país.

A tal efecto la AGN previó para su POA 2012 la inclusión de un proyecto de auditoría sobre los Acuerdos con las empresas CSR, CITIC y CNR.



Propuesta.

Las diferencias con el Proyecto de Informe preparado por la Gerencia y elevado al Colegio de Auditores Generales por los Dres. Nieva y Despouy, son:

Se suprimió la **Observación 4.6** *“Los análisis previos del costo financiero de la adquisición, resultan parciales al no incluir la totalidad de los conceptos a tenerse en cuenta en una evaluación de proyecto. Como resultado de esta situación, las estimaciones realizadas difieren significativamente de lo realmente pagado.”*

El equipo de auditoría consideró que para la correcta realización de una evaluación de proyecto, es necesario identificar y considerar todos los costos del mismo condición no atendida por la Oficina Nacional de Crédito Público en su cálculo de la Tasa Interna de Retorno (TIR), toda vez que no incluyó entre los costos el anticipo del 15% del total de cada contrato de provisión y las estimaciones realizadas en concepto de prima de seguro e intereses difirieron de las realmente abonadas.

Al respecto se hace lugar a lo planteado por la Oficina Nacional de Crédito Público (ONCP) la cual manifestó en su contestación a la vista del proyecto de informe “.. la falta de consideración del **concepto de anticipo**, el cual forma parte del Proyecto y se incluye en el Contrato Comercial, teniendo en cuenta la Ley de Administración Financiera N° 24.156 Art. 69, **no se considera en la valuación debido a que no forma parte del contrato financiero**. Por otra parte, no es función de la Oficina Nacional de Crédito Público la evaluación integral del proyecto dado que no es parte de su competencia”.

Además, y con relación a los importes de la primas de seguro abonados, estos pueden diferir de las estimaciones previas realizadas ya que la estructura temporal de las tasas de interés utilizadas para la evaluación dependen de la expectativa del mercado en dicho momento.

Se suprimió la **Observación 4.18** *“No surge expresamente la competencia del Ministerio del Interior y Transporte para la suscripción de la V Addenda al acuerdo celebrado con CSR.*

A tal efecto se tuvo en cuenta lo manifestado por el Ministerio del Interior y Transporte, si bien el DNU 1683/05 atribuyó de manera específica a la Secretaría de Transporte la competencia para la

formalización de las adquisiciones derivadas de los acuerdos internacionales, esto **no impide la avocación por parte del Ministerio como superior jerárquico en dichas tareas.**

Se destaca que de acuerdo al Art. 2º del Decreto N° 874/12 que modificó la Ley de Ministerios el Ministerio del Interior y Transporte debe asistir al Presidente de la Nación y al Jefe de Gabinete de Ministros en todo lo concerniente al Transporte. A su vez el art. 14 de la Ley de Reordenamiento Ferroviario 26.352 dispone que el Ministerio de Interior y Transporte tiene entre sus competencias en materia de transporte ferroviario, la planificación estratégica del sector ferroviario, la infraestructura y servicios y su desarrollo.

Se suprimió el **Observación 4.19** *“Se constató el extravío de expedientes vinculados a dos pagos realizados por la adquisición de coches para la Línea “A” de Subterráneos.”*

Dicho comentario ya se encuentra contemplado en las Limitaciones al Alcance del Proyecto de Informe propuesto, por lo cual no merece observación al respecto resultando redundante la misma.

Se modificó la **Observación 4.9** *“Se constató una contratación posterior a la analizada con CITIC, para la adquisición de material de análogas características, al mismo proveedor, a un precio 21% inferior.”*

Cabe destacar que esta Auditoría no contó con la totalidad de la información sobre la contratación realizada por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través de Subterráneos de Buenos Aires SE (SBASE), a efectos de poder realizar una comparación con rigor de auditoría de las especificaciones técnicas de lo suministrado y las condiciones financieras del proyecto. Esto, debido a que SBASE no se encuentra dentro del universo auditable de la Auditoría General Nación.

Algunos factores que podrían influir en la diferencia de valor entre ambos proyectos, podrían responder a las características y componentes de las unidades. Por ejemplo, el caso de los coches de subte de la línea A adquiridos por el Estado Nacional gran parte de sus componentes y equipos fueron importados de Francia (bogies, fabricados por ALSTOM) y luego transportado a China para su ensamblaje en las unidades. En caso de ser componentes 100% de origen Chino, o de fabricación en China, su costo será menor repercutiendo efectivamente en el valor final del coche.



Por tanto, no se puede afirmar que se trata de idénticos productos ya que no existió un análisis por parte del equipo de auditoría sobre qué tipo de componentes, equipos, sistemas de tracción, freno, aire, y materiales han sido utilizados en la contratación realizada por SBASE.

Por otra parte, el proyecto encarado por el Estado Nacional ha precedido al proceso licitatorio efectuado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, efecto que ha producido sobre el oferente y fabricante una ventaja significativa, por contar con información de privilegio sobre un producto ya fabricado, que permite sin lugar a dudas una reducción en sus costos al momento de presentar la oferta. Es decir; el precio abonado por el Estado Nacional incluyó la ingeniería del proyecto, esto es el Diseño Básico y el Diseño de Detalle lo que impacta en al menos en un 25 % del valor del contrato. Esto ha posicionado en ventaja al fabricante, por cuanto este trabajo de gran significación, se encontraba plasmado dentro del contrato de suministro al Estado Nacional, y tratándose del mismo proveedor, es natural que al momento de cotizar haya podido reducir el costo sobre un producto ya diseñado y experimentado su resultado a través de su puesta en servicio en la Líneas de la Ciudad de Buenos Aires.

Por lo expuesto la nueva redacción de la Observación queda de la siguiente manera: “Existió una contratación posterior a la analizada con CITIC, efectuada por Subterráneos de Buenos Aires SE, constatándose un precio inferior por coche, sobre la cual esta Auditoría no ha podido determinar su posible comparabilidad”.

Principales Hallazgos del Informe propuesto.

- Se ha verificado el cumplimiento parcial de las previsiones relativas al régimen de Inversión Pública no constatándose la existencia de dictámenes de calificación técnica exigidos a tal efecto, como así también incumplimientos del régimen de Crédito Público en lo referente a la presentación de solicitud de autorización de inicio a la Oficina Nacional de Crédito Público.
- Se observó la falta de uniformidad en el tratamiento presupuestario otorgado a los créditos relacionados con las adquisiciones de material rodante, incluidos en el Programa de Inversiones Prioritarias (PIP).



- Se efectuaron análisis parciales que contemplan aspectos técnicos, económicos y comerciales para evaluar las adquisiciones realizadas.
- Los análisis de razonabilidad de precios del material rodante relacionado con los contratos de CNR y CSR, resultan parciales, además los estudios previos al contrato con CITIC, no incluyen análisis de razonabilidad de precios.
- Se constató un precio inferior por coche en una contratación posterior con la firma CITIC, efectuada por Subterráneos de Buenos Aires SE, destacando que esta Auditoría no contó con la totalidad de la información sobre la contratación realizada por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través de SBASE, a efectos de poder realizar una comparación con rigor de auditoría de las especificaciones técnicas de lo suministrado. Esto, debido a que SBASE no se encuentra dentro del universo auditable de la Auditoría General Nación.
- La modificación de los requerimientos técnicos iniciales a fin de obtener una mejora en la calidad de los productos, relacionados con el contrato de provisión de material rodante para la ex Línea San Martín, tuvo como consecuencia demoras en los plazos de producción y entrega.
- Existieron diferencias en la consideración de la Prima de Seguro para el cálculo del Costo Financiero.

Conclusión.

El presente informe fue realizado de conformidad con las normas de auditoría externa de la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN y fue incluido el Plan Operativo 2012. La Comisión de Supervisión de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos tomo la intervención que le compete en la Planificación Específica y autorizó el envío en vista del proyecto de informe el 08 de julio de 2014.

Cabe agregar que la AGN aprobó por Res. N° 203/2012 un informe con el mismo objeto que el presente para las adquisiciones de material rodante realizadas en España y Portugal. En esa instancia se trató de material usado y fuera de servicio para su posterior rehabilitación en talleres nacionales.

Los Descargos producidos por el Ministerio de Interior y Transporte y por la Secretaria Legal y Administrativa del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas ingresaron el 02 y 03 de



setiembre de 2014 respectivamente. Los mismos fueron analizados y se tuvieron en cuenta en la redacción final propuesta.

El Ministerio de Interior y Transporte, en varios pasajes de su descargo, reconoce los hallazgos expuestos manifestando que las recomendaciones serán consideradas en oportunidad de las nuevas contrataciones.

Por otra parte reseña que con las modificaciones realizadas en las áreas relacionadas con el Transporte, ha cambiado también su política expresando los logros y avances en materia ferroviaria en los años siguientes al periodo bajo análisis del informe que nos ocupa. Pudiéndose citar la modernización del material rodante de los servicios metropolitanos, de media y larga distancia de transporte ferroviario de pasajeros en las líneas Mitre, Roca, Belgrano Sur y Sarmiento. Asimismo, está llevando adelante el mejoramiento y modernización de la infraestructura ferroviaria con la renovación de vías, el sistema de señalamiento, los pasos a distinto nivel, la electrificación del Roca y la rehabilitación de los talleres ferroviarios, entre otras obras que hacen al correcto funcionamiento integral del sistema. Lo señalado podrá ser verificado por la AGN en futuras labores de auditoría.

Cabe aclarar que al tiempo de redacción del presente informe fue promulgada la Ley 27.132 con la constitución de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, declarando asimismo de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria.

Por todo lo expuesto se solicita la aprobación del Informe elaborado por la Gerencia con las modificaciones propuestas.





Auditoría General de la Nación

Fundamento del Voto de los Dres. Alejandro M. Nieva,

Horacio F. Pernasetti y Leandro O. Despouy



Auditoría General de la Nación



INFORME DE AUDITORÍA

Al Señor Ministro del Interior y Transporte

Cdr. Aníbal Florencio RANDAZZO

S. _____ / _____ D.

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley N° 24.156 la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN procedió a efectuar un examen en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE originalmente dependiente del Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios (MINPLAN), tal se describe en 3.2, actualmente del Ministerio del Interior y Transporte (MIyT), la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIFSE) y de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT), con el objeto que se detalla en el apartado 1.

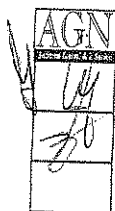
1 Objeto de Auditoría

“Verificar la gestión y controles realizados en los procedimientos de contrataciones de material rodante afectados al servicio ferroviario en el marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China y su posterior Administración”.

Período auditado: Enero de 2004 a Diciembre de 2012.

2 Alcance del examen

El presente examen fue realizado de conformidad con las normas de auditoría externa de la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN, aprobadas por la Resolución N°





Auditoría General de la Nación



145/93, dictadas en virtud de las facultades conferidas por el art.119 inc. d) de la Ley 24.156, con el alcance y procedimientos que se detalla a continuación:

2.1 Selección de la muestra.

Teniendo en cuenta que el objeto de auditoría implicaba un análisis integral de los contratos que incluyera tanto la legalidad como la gestión del proceso de contratación y administración de bienes, se elaboró una matriz de elegibilidad de objetos según los siguientes factores: nivel de riesgo asociado a la gestión; visibilidad; relevancia; cobertura de auditorías previas, auditabilidad. Posteriormente para cada contrato y por cada criterio se asignó una calificación que sustenta la selección de los siguientes contratos:

- Suministro de 279 (doscientos setenta y nueve) coches de pasajeros para la red de Subterráneos de la ciudad autónoma de Buenos Aires, gestionado mediante expediente SO1:439408/2006 (China International Trust and Investment Corporation en adelante CITIC).
- Suministro de 24 locomotoras diesel; 160 coches de pasajeros, repuestos, herramientas, documentación técnica, servicio técnico y capacitación técnica. Para atender el servicio suburbano de pasajeros correspondiente a la ex línea San Martín, cuya tramitación consta en el expediente SO1:0092915/05 (China South Locomotive and Rolling Industry en adelante CSR).
- Suministro de 20 locomotoras diesel y 220 coches de pasajeros de larga distancia, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación tal surge de expediente SO1: 0486398/2009 (China Northern Locomotive and Rolling Industry en adelante CNR).

2.2 Métodos de recolección de datos.

- Relevamiento de archivos/documentos.





Auditoría General de la Nación

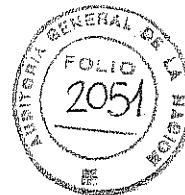


- Se enviaron notas solicitando datos, documentos de respaldo, archivos e información de gestión a:
 - Ministerio del Interior y Transporte, Secretaría de Transporte (ST), Subsecretaría de Transporte Ferroviario (SSTF).
 - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MINPLAN).
 - Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).
 - Administración de Infraestructuras Ferroviarias SE (ADIF S.E.)
 - Sociedad Operadora Ferroviaria S.E. (SOF S.E.)
 - UGOFE Línea San Martín.
 - Empresa Concesionaria METROVIAS S.A. a cargo del servicio de transporte ferroviario de subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
 - Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE).
 - Secretaría de Coordinación Económica y Mejora de la Competitividad.
 - Dirección Nacional de Inversión Pública de la Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo.(DNIP)
 - Dirección de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito. (DNPOIC)
 - Banco Central de la República Argentina. (BCA)
 - Oficina Nacional de Presupuesto. (ONP)
 - Oficina Nacional de Crédito Público.(ONCP)
 - Dirección de Administración de la Deuda Pública.(DNADP)
- Se analizaron distintas disposiciones normativas y contractuales vinculadas a las contrataciones efectuadas en el marco de los acuerdos internacionales.
- Se relevaron expedientes, documentos de respaldo y actos administrativos emitidos durante el periodo bajo análisis relacionados con los contratos celebrados.
- Se realizaron entrevistas no-estructuradas y semi-estructuradas con:
 - Funcionarios de la Secretaría de Transporte.
 - Funcionarios de la Sub Secretaría de Transporte Ferroviario.





Auditoría General de la Nación



- Funcionarios de SOF SE.
 - Funcionarios de UGOFE SA. – Línea San Martín.
 - Funcionarios de SBASE
 - Dirección de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito. (DNPOIC).
 - Dirección Nacional de Inversión Pública de la Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo (DNIP).
- Se efectuaron inspecciones in- situ del material adquirido en:
- Taller de Remedio de Escalada, a cargo de UGOFE S.A.-Línea Roca.
 - Depósitos de coches y de locomotoras ubicados en cercanías de la Estación Retiro de la ex Línea San Martín, a cargo de la UGOFE S.A. – Línea San Martín.
 - Patio de Maniobras Alianza, ubicada en el Partido de Tres de Febrero de la Provincia de Buenos Aires, lindera a la estación Santos Lugares del ramal Retiro Pilar de la ex Línea San Martín.
 - Playa Ferroviaria en el Puerto de Buenos Aires.
- Se efectuaron reuniones informativas y de apoyo con otras Gerencias Sustantivas de la AGN.
- Departamento Control de las Operaciones de Crédito Público y de Sustentabilidad, de la Gerencia de Control de Deuda Pública.
 - Departamento de Control de Órganos Rectores de la Gerencia Control de Cuenta de Inversión.

Las tareas de campo propias del objeto de examen han sido desarrolladas entre el 01 de Febrero de 2013 y el 04 de Diciembre de 2013.

2.3 Limitaciones al alcance.

Las tareas desarrolladas en el marco del presente informe, se han visto limitadas en su alcance por el extravío de dos expedientes a través de los cuáles se tramitaron pagos





Auditoría General de la Nación



relacionados con la adquisición de material rodante para la Línea "A" de Subterráneo, específicamente los correspondientes al "Proyecto de Enlace" (EXP-S01:0186431/2010) y al "Diseño Básico" (EXP-S01:0372148/2010) por una suma de U\$S 12.745.282,50 cada uno. Esta circunstancia impidió que el equipo de auditoría llevara a cabo el relevamiento del circuito de pago de esos dos conceptos, del cumplimiento de todas las condiciones previas, de los plazos de ejecución y de la documentación que respalda los procedimientos realizados por los organismos intervinientes.

Sobre el particular, pueden apreciarse en el presente informe la Observación 4.12.3.2 y 4.19 y las recomendaciones 6.6 y 6.7.

3 Aclaraciones previas

3.1 Marco Normativo

En el marco de la Ley 25.561 de Emergencia Económica, a través de los Decretos Nos. 2075/02 y 1261/04, se declaró la emergencia ferroviaria para el servicio de transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires y el estado de emergencia crítica de los Servicios Interurbanos de Transporte Ferroviario de Pasajeros de carácter interjurisdiccional, reasumiendo el Estado Nacional su prestación. Al efecto se facultó al MPFIPyS para tomar las medidas conducentes para su rehabilitación.

En ese contexto se dictó el Decreto N°1683/05 por el que se aprobó el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes, que tiene como objetivo garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido, cuyos trazados incluyen jurisdicciones provinciales, y fortalecer y desarrollar el Programa de Obras del Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires y facultó a la Secretaría de Transporte para que





Auditoría General de la Nación



determine anualmente, las obras, trabajos indispensables y adquisición de bienes que resulten de la formalización de Acuerdos Internacionales suscriptos entre el Estado Nacional y otros estados.

También se han considerado, en lo pertinente, la Ley de Administración Financiera en sus aspectos Presupuestarios y de Crédito Público, la Ley de Inversión Pública y su reglamentación.

En materia de Crédito Público, la ley prevé tres requisitos a cumplir en la gestión de operaciones de crédito externo, la autorización del Órgano Coordinador del Sistema de Administración Financiera, su previsión en el Presupuesto General de Gastos- indicando Tipo de deuda, si se trata de interna o externa, monto máximo autorizado para la operación; plazo mínimo de amortización y destino del financiamiento- y la opinión del BCRA sobre el impacto en la balanza de pagos antes de la formalización del acto. Todas aquellas operaciones de crédito público realizadas en contravención a las normas dispuestas son nulas y sin efecto, sin perjuicio de la responsabilidad personal de quienes las realicen. Las obligaciones que se derivan de las mismas no serán oponibles ni a la administración central ni a cualquier otra entidad contratante del sector público nacional.¹

Por su parte, la regulación en materia de Inversión Pública Nacional,² establece un sistema que engloba todos los proyectos de inversión del sector público³ sujetándolos a su

¹ Ley 24.156 Arts. 59, 60, 61 y 66.

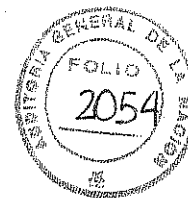
² Ley 24.354 de Inversión Pública. Entiéndase por Inversión Pública la aplicación de recursos a bienes o actividades que incrementan el patrimonio de las entidades del sector público y que tienen por finalidad "mejorar" la capacidad productora de bienes o prestadoras de servicios

³ Así como los de las organizaciones privadas o públicas que requieran para su realización transferencias, subsidios, aportes, avales, créditos y/o cualquier tipo de beneficios que afecten directa o indirectamente a patrimonio público.





Auditoría General de la Nación



alcance, lo que conlleva la obligación de cumplir con determinados recaudos formales y sustanciales para su formulación, ejecución y control.⁴

La Secretaría de Política Económica (SPE), autoridad de aplicación de la ley, en forma conjunta con la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP), órgano responsable del sistema y del Banco Nacional de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN),⁵ ejercen competencias reglamentarias definiendo los requerimientos para la presentación y aprobación de los proyectos.⁶

Compete a la SPE intervenir en la determinación de los sectores prioritarios para destino de Inversión Pública y en la búsqueda del financiamiento. Por su parte corresponde a la DNIP proponer el dictamen de calificación técnica. Cabe aclarar que la SPE puede incluir recomendaciones, pero no cambiar la calificación asignada. Asimismo, que la calificación caduca a los 2 años y si es provisoria no habilita a contratar.

Para la presentación de los proyectos de inversión, se establece una guía detallada de requerimientos, a saber: Identificación del proyecto, objeto, marco de referencia, monto total del proyecto, plazo de ejecución, fuente de financiamiento, motivo de la intervención, órganos intervinientes, localización, alcance geográfico, previsión e imputación presupuestaria, justificación, beneficiarios del proyecto, descripción técnica del proyecto seleccionado, descripción técnica de otras opciones consideradas, evaluación socio económica del proyecto,

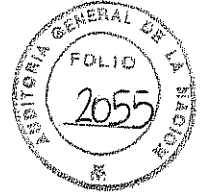
⁴ De acuerdo con lo normado por la ley 24.354, los Proyectos de Inversión Pública (PIP) comprenden tres etapas: a) Pre inversión (identificación inicial y diseño preliminar, formulación y evaluación de aspectos socioeconómicos, estudios de factibilidad o impacto ambiental, análisis de financiamiento alternativos; programación de la ejecución en uno o varios ejercicios financieros); b) Inversión (Decisión sobre la inclusión en el PNIP y en el presupuesto; gestión o ejecución de la inversión y control concomitante; puesta en marcha o aplicación de prueba de los activos); c) Control ex post (medición y comparación de los resultados con ponderación de los desvíos; propuesta de las mejoras o correcciones).

⁵ El BAPIN tiene por función, el mantenimiento y la actualización permanente del Inventario de los Proyectos de Inversión Pública.





Auditoría General de la Nación



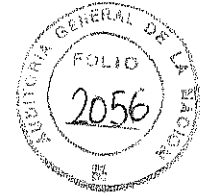
análisis de impacto (estructura de costos de inversión, operación y mantenimiento), marco legal, riesgo social e institucional e impacto ambiental.

Mediante la sanción y promulgación de la Ley de Presupuesto 26.546 del año 2010, se incorporó en materia de inversión pública, el Programa de Inversiones Prioritarias, en virtud del cual el Poder Ejecutivo Nacional (PEN) con intervención del MINPLAN (posteriormente sustituido por el MECON) estableció aquellos proyectos de infraestructura económica y social que tengan por destino, la construcción de bienes de dominio público o privado para el desarrollo del transporte, la provisión y generación de energía, el desarrollo de infraestructura educativa, ambiental y la cobertura de viviendas sociales.⁷

En el marco legal señalado y sobre la base de Convenios Internacionales preexistentes, el Estado Nacional instrumentó distintos Acuerdos para la adquisición de material rodante con empresas y bancos estatales de la República Popular China, los que se exponen en el apartado 3.3.

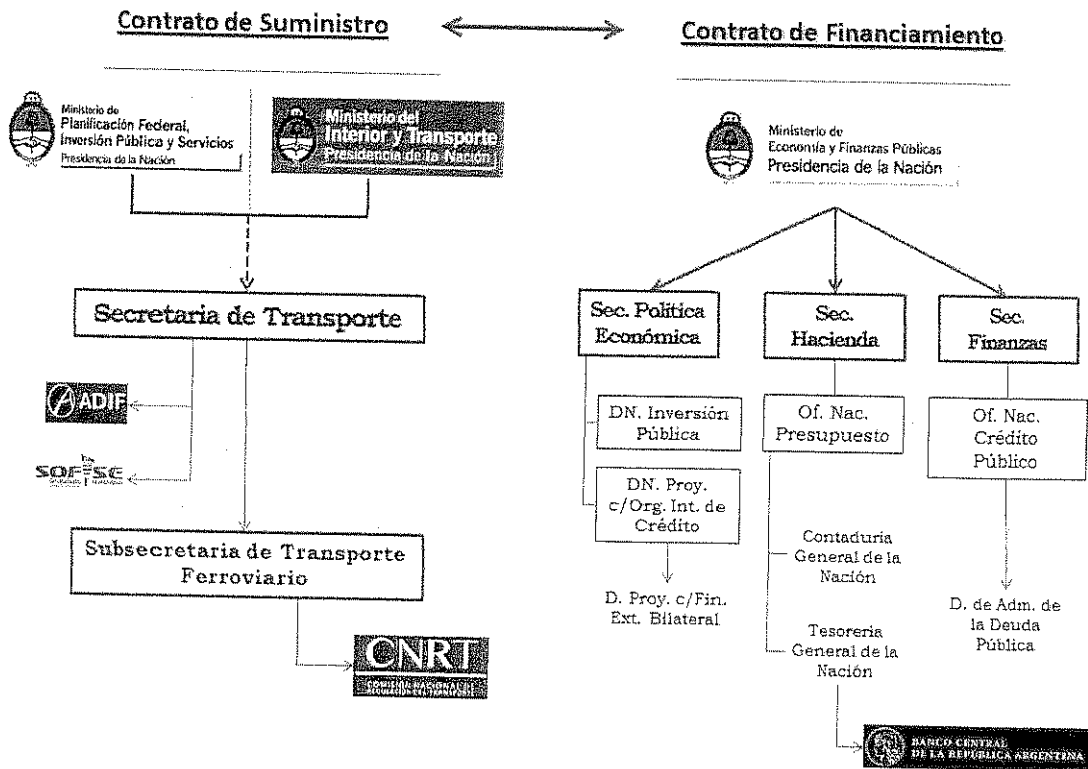
⁶ Decreto 720/1995. Conforme Resolución SPE 125/2012 Compete a la Dirección de Inversión Pública, proponer un proyecto de dictamen y un informe técnico para la calificación del proyecto y elevarlo a la SPE.
⁷ Ley de Presupuesto 26.546 Art. 17





Auditoría General de la Nación

3.2 Organismos involucrados en la gestión de la Adquisición y Financiamiento.



Por el objeto de las contrataciones bajo examen, surge la competencia de:

➤ Secretaría de Transporte (ST), por sí misma y a través de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario; dependientes, por entonces, del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPyS), conforme Decreto N°27/03 y sus modificatorias. Ésta competencia se vio avalada en los diversos acuerdos analizados, donde se asigna a dicha Secretaría el carácter de organismo de aplicación, y en lo establecido en el Decreto N° 1683/05 antes citado.





Auditoría General de la Nación



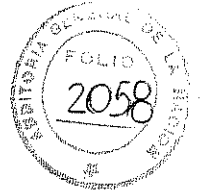
A partir del dictado de los Decretos N° 874 y 875 ambos del 6/6/2012, el Ministerio del Interior y Transporte asumió las funciones del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, en todo lo atinente al sector transporte.

- CNRT en tanto es el organismo técnico que tiene por objetivo garantizar la fiscalización y el control de la operación del sistema de transporte ferroviario, de pasajeros y carga de Jurisdicción Nacional, la adecuada protección de los derechos de los usuarios, promover la competitividad de los mercados y prestar asistencia a la Secretaría de Transporte en todos aquellos aspectos relativos a su competencia (Dto. 1388/96).
- Administración de Infraestructuras Ferroviarias SE. (ADIF SE)- creada por Ley 26.352 para administrar la infraestructura ferroviaria, los bienes necesarios para el cumplimiento de aquella y la explotación de los bienes de titularidad del Estado Nacional que formen parte de la infraestructura ferroviaria, cuya gestión se le encomiende o transfiera, como así también a la Sociedad Operadora Ferroviaria (SOF SE).
- El Ministerio de Economía, por su intervención: a) respecto de los contratos de financiamiento a través de las Secretarías de Finanzas y Política Económica, la Oficina Nacional de Crédito Público (ONCP), la Dirección Nacional de Proyectos de Créditos con Organismos Internacionales (DNPOIC); y la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP) en referencia al sistema de Inversión Pública. b) con relación a las previsiones presupuestarias relativas a los contratos que nos ocupan a través de Oficina Nacional de Presupuesto (ONP).





Auditoría General de la Nación



3.3 Acuerdos, Convenios, Protocolos y otros celebrados con la República Popular China.

Mediante el Convenio de Cooperación Económica celebrado en la ciudad de Beijing el 07/06/1980, entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Popular China, las partes se comprometieron a estimular la cooperación económica en distintas materias entre las que se incluyó la Actividad Ferroviaria.

Posteriormente, en su *Protocolo Adicional*,⁸ acordaron impulsar la celebración de acuerdos y contratos entre instituciones gubernamentales, empresas y organizaciones de ambos países, incluyendo la previsión para que los bancos de ambos países, ofrezcan asistencia para la materialización de los proyectos.

El 15/11/1990 en la ciudad de Beijing se celebraron entre la República Argentina y la República Popular China el *Tratado de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones* conjuntamente con el *Acuerdo para Promoción y Formación de Empresas Binacionales*, con el objeto de brindarse recíprocamente facilidades para estimular y promover la formación de empresas binacionales⁹, facilitar el apoyo crediticio, promover la divulgación de la información y constituir un Comité Argentino-Chino destinado a la elaboración de un reglamento, al análisis de la evolución del acuerdo y propuesta de recomendaciones.

⁸ Acuerdo celebrado el 07/11/1985.

⁹ Comprenden la creación de empresas para la comercialización de productos, bienes y servicios que no se produzcan en el mercado interno; las que incorporen nuevas tecnologías y permitan un mejoramiento cualitativo o cuantitativo; las que contemplen la modernización y remodelación de las existentes; las destinadas a las prestación de servicios técnicos; las instaladas que contemplen la eventual compensación de inversiones en cada parte contratante; las dirigidas a la producción industrial, agrícola y explotación de recursos naturales; las de carácter productivo que permitan la ampliación de la exportación o la sustitución de la importación.





Auditoría General de la Nación

Producto de la *XV Reunión de la Comisión Mixta Económico Comercial- Chino Argentina*,¹⁰ en lo que al tema se refiere, la delegación argentina presentó el programa para la rehabilitación de la red ferroviaria y de puertos, e invitó a la parte china a participar en este programa, enfatizó sobre la importancia de la cooperación económica financiera bilateral para el desarrollo del comercio y la promoción de las exportaciones de los bienes de capital y alta tecnología. Por su parte la delegación China expresó su interés en la cooperación financiera bilateral y su disponibilidad para explorar el establecimiento de una cooperación más estrecha entre el Banco de Inversión y Comercio Exterior de la Argentina (BICE) y el Banco de Exportación e Importación de China (EXIMBANK) a fin de lograr un avance sustancial a la mayor brevedad.

En dicho marco se concertó, entre el Ministerio de Planificación Federal e Inversión Pública y Servicios de la República Argentina y el Ministerio de Comercio de la República Popular China, el *Memorandum de Entendimiento sobre la Cooperación en Actividades Ferroviarias*.¹¹ Ambas partes teniendo en cuenta la demanda recíproca de largo plazo de mercaderías y tecnologías, así como también de servicios y el carácter complementario de ambas economías, manifestaron su voluntad de fomentar la cooperación económica, comercial y tecnológica.

Entendieron que la actividad ferroviaria resulta de trascendencia para la promoción de la exportación de productos mineros, agrícolas e industriales, en virtud de ello acordaron apoyar y promover la participación de empresas en el mejoramiento y modernización del sistema ferroviario argentino mediante el diseño de obra, suministro de equipos y material rodante, la construcción y rehabilitación y operación de éste.

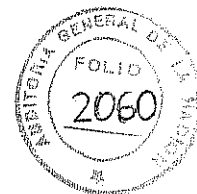


¹⁰ Realizada en la ciudad de Beijín los días 28 y 29 de junio 2004

¹¹ Celebrado el día 16/11/2004.



Auditoría General de la Nación



Los respectivos países asumen el compromiso de alentar a sus instituciones financieras a fin de que provean facilidades financieras para la ejecución de proyectos, así como también estudiar la factibilidad de cooperación, para la readecuación accionaria del Belgrano Cargas, la construcción de corredores Bi-oceánicos y el mejoramiento del sistema de transporte ferroviario y subterráneo de pasajeros.

A tales efectos se creó el Grupo de Trabajo de Actividades Ferroviarias.

Siguiendo el criterio de cooperación entre ambos estados, el *MINPLAN* recibió la *Carta de Intención de las empresas CHINA BEIYA ESCOM INTERNATIONAL LIMITED y CHINA RAILWAY 20TH BUREAU GROUP* destinada a colaborar en materia de servicios de transporte ferroviario urbanos e interurbanos de pasajeros¹² y en el desarrollo de distintos proyectos que a criterio del *MINPLAN* resultasen relevantes en las actividades ferroviarias; incluidas las referidas a permisos, concesiones, adjudicaciones y ejecución de obras públicas.

Entre las propuestas consideradas, se encuentra incluida la adquisición de material rodante.

Las empresas, manifestaron su voluntad de financiar aquellas que resultasen seleccionadas y de conformidad a las especificaciones técnicas y estimaciones económicas que se agregan como anexo a dicha carta.

El financiamiento previsto y propuesto resulta del orden de los Dólares Estadounidenses ocho mil millones (USD 8.000.000.000) en el término de 10 años.

En particular y a fin de materializar los compromisos asumidos que dieran origen a los Contratos Comerciales de Suministro, se celebraron:



¹² Buenos Aires 16/11/2004



- el *Acuerdo de Cooperación entre la ST y CITIC Internacional Cooperation C. LDT* (empresa estatal)¹³, para la adquisición de 316 coches destinados a las líneas de subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su financiamiento por parte de instituciones financieras chinas.
- *El Memorando de Entendimiento entre la ST y China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group)*¹⁴ por el cual CNR se comprometió a presentar una propuesta para 20 locomotoras, 60 coches de primera clase, 80 coches de segunda clase, 20 coches restaurant, 20 coches de segunda clase con furgón, 20 coches dormitorio y 20 vagones automovileros destinado al servicio interurbano de pasajeros).

3.4 Contratos Comerciales de Suministro de Material Rodante.

A continuación se describen los aspectos esenciales de los tres contratos objeto de la presente auditoría, los que se presentan por orden cronológico y consignando el servicio de destino.

3.4.1 Material Rodante para el servicio ferroviario de la ex Línea San Martín (CSR) Aprobado por Decreto 91/2008 y 119/2010.

Inicialmente se suscribieron dos contratos uno para la adquisición de las locomotoras y otro para el suministro de los coches de pasajeros. Ambos fueron modificados mediante cinco Addendas.

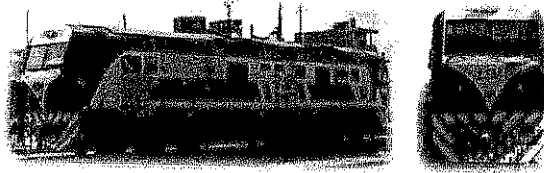


¹³ Suscripto el día 11/09/2006.

¹⁴ De fecha 09/12/2009.



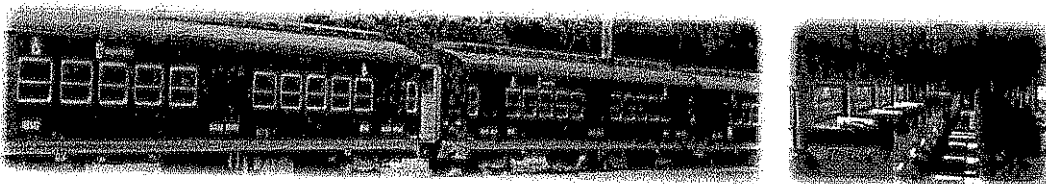
Suministro de Locomotoras:



La Secretaría de Transporte dependiente del MINPLAN y China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corp., Shanghai Golden Source International and Economic and Trade Development Co. y CSR Qishuyan Locomotive and Rolling Stock Works acordaron la compra y suministro de 24 Locomotoras, poniendo a cargo del vendedor el diseño, fabricación, suministro y entrega de las locomotoras de conformidad con las especificaciones técnicas; como así también el suministro y entrega de repuestos, herramientas, documentación técnica; supervisión de la puesta en servicio y suministro de capacitación técnica.

El precio del contrato se estableció en *US\$ 47.290.052*¹⁵, luego de la suscripción de la Segunda Addenda quedó determinado en *US\$ 48.742.316*¹⁶, en la misma posición que el anterior, CIF¹⁷- ex tackle para la entrega en el Puerto de Buenos Aires.

Suministro de Coches de Pasajeros:



¹⁵ Suscripto el 25/08/2006

¹⁶ De fecha 02/09/2009

¹⁷ De acuerdo con los International Commercial Terms (INCOTERMS) se denomina CIF (Cost, Insurance & Freight) al precio que incluye la mercadería puesta en puerto de destino – en este caso Buenos Aires- con flete





Auditoría General de la Nación



El contrato suscripto entre la Secretaría de Transporte y China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corp., Shanghai Golden Source International and economic and trade Development Co. y CSR Sifang Locomotive and Rolling Stock Co. LTD., tiene por objeto la adquisición de 160 coches de pasajeros, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación técnica necesario para la puesta en servicio, funcionamiento y mantenimiento de los coches. A tal fin el vendedor tiene a su cargo el diseño, fabricación, suministro y entrega de los coches de conformidad con las especificaciones técnicas.

El precio pactado fue de U\$S 74.324.395¹⁸ en términos CIF- ex Tackle para la entrega en el puerto de Buenos Aires.

Posteriormente la *Addenda N° 1¹⁹* modificó el precio pactado, el que ascendió a la suma de U\$S 77.519.311 (CIF Puerto de Bs As, entrega en el aparejo del buque).

En lo sustancial esta addenda modifica el Prestatario del contrato de financiamiento, pasando a ser el Ministerio de Economía y Producción de la Nación Argentina, en lugar del Banco Nación Argentina como se determinaba originalmente. También se modifican las especificaciones técnicas, que como Anexo I integran el contrato, cambiando la velocidad máxima de desplazamiento de los coches, pasando de 100km/h a 120 km/h.

Tal como se señaló inicialmente, ambos contratos fueron modificados sucesivamente por distintas Addendas, algunas de las cuales se aprobaron conjuntamente con los acuerdos

pagado y seguro cubierto. El vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente. El vendedor debe despachar la mercadería para su exportación.

¹⁸ De fecha 25/08/2006

¹⁹ De fecha 11/05/2007





Auditoría General de la Nación



comerciales y los modelos de acuerdos de financiamiento, con excepción de la V Addenda que fue aprobada mediante Decisión Administrativa de la Jefatura de Gabinete de Ministros²⁰.

Addenda II Provisión de Coches de Pasajeros 2/09/09: Atento a cambios corporativos producidos y la similitud de competencia técnica y financiera de las partes involucradas²¹, se dispuso transferir a CSR Nanjing PUZHEN Rolling Stock Works empresa afiliada perteneciente a CSR, todas las obligaciones emergentes de los contratos de los que SIGFAN era parte.

Addenda II Provisión de Locomotoras 24/09/09: Al igual que en el caso anterior CSR Quishuyan Locomotive and Rolling Stock Industry Group Corporation fue reemplazada por China Locomotive and Rolling Stock Co. LTD.²² Estableció que el contrato se firmó *ad referendum*, de los acuerdos de Financiamiento entre el MECON de la República Argentina y el Banco de Exportaciones – Importaciones (EXIMBANK) y que en este caso el Banco del Vendedor es el EXIMBANK quien actuará como banco prestamista.

Añadió que el costo de seguro y flete por unidad estaría sujeto a un reajuste de acuerdo al costo imperante, informando previamente con una antelación de 60 días a la fecha estimada de partida para la aprobación del comprador, el que podrá optar entre el costo reajustado por el vendedor o bien convenir el envío por su cuenta, a costo del vendedor.

²⁰ Decisión Administrativa JGM N° 582/2013

²¹ China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CSR) se hizo pública en el mercado de seguro de valores de Shanghai en virtud del cual todos sus derechos y obligaciones fueron transferidos a China South Locomotive and Rolling Stock Corporation (CSR). En consecuencia, CSR Sinfang Locomotive and Rolling Stock LDT fue sucedida por CSR Qingdao Sinfang Sinfang Locomotive and Rolling Stock LDT la que interrumpió la producción de coches debido a nuevos compromisos designados por su controlante.

²² Dado que China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation CSR fue reemplazada por China South Locomotive and Rolling Stock Corporation LDT en todos los documentos contractuales





Auditoría General de la Nación



Modificó el Art. 37.6 en virtud del cual en el caso de que el contrato no se efectivice en el plazo de 40 meses desde la fecha del mismo cualquiera de las partes podrá cancelarlo sin impedimentos.

Estipula que el Banco ICBC y el agente de la Addenda I del 11 de mayo de 2007 son reemplazados por el EXIMBANK.

Addenda III Provisión de Coches de Pasajeros 24/09/09: Modificó el precio total del contrato a la suma de U\$S 85.173.677 en la misma posición CIF que la anterior. También se suscribió *ad referendum* del acuerdo de financiamiento entre el MECON y el EXIMBANK y de la cláusula por reajuste de seguro y flete.

Addenda III Provisión de Locomotoras 10/12/09: Incorporó la cláusula de reajuste de seguro y flete y dispuso que en el caso de que no se efectivice el contrato dentro de los 43 meses desde la fecha de la firma del mismo, cualquiera de las partes podrá cancelarlo sin impedimentos de la otra parte.

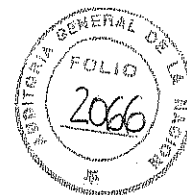
Addenda IV Provisión de Coches de Pasajeros 10/12/09: Hace suyas las dos cláusulas mencionadas en el apartado anterior.

Addenda V al Contrato de Provisión de Coches de Pasajeros 17/10/2012: Ésta enmienda se produce con posterioridad al traspaso de la Secretaría de Transporte desde el MINPLAN a al Ministerio del Interior y Transporte y fue suscripta por el responsable de dicha cartera.

En lo sustancial, incrementó el precio del contrato en U\$D 10.129.224, importe que se encuentra excluido del financiamiento y deberá abonarse directamente por el comprador antes de la entrega del tercer lote. Este cambio obedece a modificaciones en las especificaciones técnicas acordadas en la Segunda Reunión de Coordinación del Proyecto.²³



²³ Reunión realizada del 11 al 15 de febrero de 2012, en CSR Nanjin Puzhen Co., Ltd



Asimismo las partes establecieron un nuevo cronograma de entrega de suministro convenido.²⁴

3.4.2 Material Rodante destinado al Servicio de Pasajeros Subterráneo de la Ciudad de Bs As. (CITIC) Aprobado por Decreto 118/2010.

A los fines de este suministro se suscribió un Acuerdo Marco entre la Secretaría de Transporte del MINPLAN y CITIC International Cooperation CO LDT²⁵ y Contratos Complementarios tendientes a su realización. De los tres contratos complementarios celebrados y aprobados, solo fue ejecutado el primero.²⁶

Acuerdo Marco: Dicho acuerdo, celebrado entre la Secretaría de Transporte del MINPLAN y CITIC International Cooperation CO LDT prevé la adquisición y venta de 279 coches de pasajeros para el sistema de subterráneos de la Ciudad de Bs. As. El vendedor asume a su cargo el diseño, fabricación, suministro y venta de los coches de conformidad a las especificaciones técnicas; el suministro y entrega de repuestos, herramientas especiales, documentación técnica, la puesta en servicio y prueba de las instalaciones y el suministro de capacitación técnica al personal.

El monto total es de Dólares Estadounidenses seiscientos cincuenta y tres millones ochocientos mil (US\$ 653.800.000), posición *CIF ex tackle* Buenos Aires (INCOTERMS 2000).

²⁴ La entrega de los 160 coches se dividió en cuatro lotes, cuya entrega se pactó antes del 30/12/2012, 30/03/2013, 30/04/2013, 30/05/2013.

²⁵ De fecha 5/11/2008.

²⁶ Consecuencia de la falta de pago de anticipos y la posterior transferencia de los servicios de subterráneos al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (Acta Acuerdo entre Ministerio de Planificación y el Gobierno de la Ciudad Autónoma, el día 3/01/2012).





Auditoría General de la Nación

En él se convino la posibilidad de realizar suministros parciales mediante Acuerdos Complementarios, supeditando su vigencia a la suscripción de los respectivos acuerdos de financiamiento.

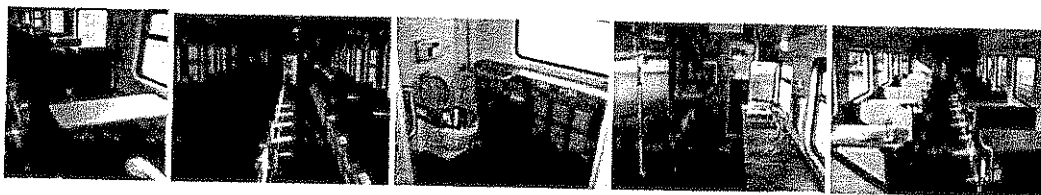
Acuerdos Complementarios:

Cabe mencionar que solo se expone el primero de los Acuerdos Complementarios, por ser el único ejecutado a la fecha de cierre del periodo auditado.

Primer Complementario: Consiste en la adquisición de 45 coches de pasajeros destinados a la Línea A, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación para la puesta en servicio, funcionamiento y mantenimiento de los mismos.

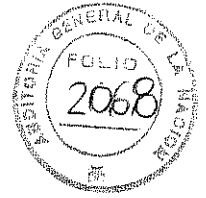
El precio total en posición CIF ex - tackle puesto sobre vías del puerto de Bs. As. es de US\$ 99.963.000, cuyo pago será realizado por el adquirente, de la forma prevista en el Contrato Marco.

3.4.3 Material Rodante destinado a servicios de Larga Distancia (CNR) Aprobado por Decreto 2154/2010. 30/12/2010.



Este contrato celebrado el 30/12/2009 entre China CNR Corporation Limited, Changchung Railway Vehicles CO. LDT., Dalian Locomotive and Rolling Stock Corporation Limited y la Secretaría de Transporte dependiente por aquel entonces del MINPLAN, tiene por objeto la provisión de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros, incluyendo repuestos,





Auditoría General de la Nación

herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación técnica necesarios para la puesta en servicio, el funcionamiento y el mantenimiento de los coches. El precio se pactó en la suma de Dólares Estadounidenses U\$S 321.473.200 en posición CIF ex -tackle Puerto de Buenos Aires.

Addenda I del 06/05/2010:

Por medio de esta addenda se modifica la conformación original de las 20 Locomotoras cuya velocidad máxima era de 160 km/h, por 7 Locomotoras que conservan esa velocidad y 13 Locomotoras cuya velocidad máxima sea de 120 km/h.

En trece (13) formaciones completas (13 Locomotoras, 26 coches de Primera Clase, 13 coches de Primera Clase con Baños para Discapacitados, 52 Coches de Segunda Clase, 13 Coches Restaurant, 13 Coches Dormitorio con Equipaje, 13 Coches Dormitorio y 13 Coches Generadores) se modificará el diseño de los bogies, de modo que estos respondan a un objetivo de velocidad máxima continua de 120 km/h. El frenado en los coches se realizará con tecnología de discos²⁷.

No hay variación en las cantidades ni en los precios del contrato en función de las modificaciones apuntadas. En caso de que el precio unitario de las unidades resultara menor, la diferencia será compensada con la adquisición de más repuestos hasta alcanzar el valor de origen.

²⁷ Esta modificación permite contar con 7 trenes con la velocidad máxima original de 160 km/h compuestos de locomotora, 2 coches 1º, 1 coche 1º con baño discapacitado, 4 coches de 2º, 1 restaurante, 1 dormitorio, 1 dormitorio con equipaje y 1 coche con generador; y 13 trenes de igual composición con velocidad máxima de 120 km/h, en los cuales se modifica la estructura de bogies adecuados a la infraestructura existente.





Auditoría General de la Nación

Las especificaciones técnicas y/o adecuaciones tecnológicas a desarrollar (tanto de las locomotoras como del resto de la provisión), serán elevadas al Estado Nacional por la parte China y aprobadas por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Mantienen su vigencia el resto de las condiciones y estipulaciones del Contrato.

3.5 Acuerdos de Financiamiento.

Cada uno de los contratos comerciales está condicionado, en su ejecución, al financiamiento por parte de Bancos Chinos que integraban las propuestas, siendo las siguientes condiciones, las más relevantes.

Cuadro 01: Acuerdos de Financiamiento.

Característica	Contrato		
	GNR	CITIC	CSR
Monto de la financiación en US\$	273.252.220,00	84.968.550,00	Vagones 72.397.625,00 Locomotoras 41.430.968,60
Prestamistas	China CITIC Bank Corporation Ltd. China Development Bank Corporation	China CITIC Bank Corporation Ltd. China Construction Bank Corporation	The Export - Import Bank of China
Agente	China CITIC Bank Corporation Ltd.	China CITIC Bank Corporation Ltd.	
Fecha de Convenio	Fecha de formalización del Convenio	Fecha de formalización del Convenio	Fecha de Aviso de Aprobación del Contrato
Período de disponibilidad	36 meses a partir de la Fecha del Convenio o la fecha en la que se desembolsó la totalidad de la facilidad. (El que resulte primero)	36 meses a partir de la Fecha del Convenio o la fecha en la que se desembolse la totalidad de la facilidad. (El que resulte primero)	24 meses a partir de la fecha del Aviso de Aprobación del Contrato, o la fecha en la cual se desembolse la totalidad del préstamo. (El que resulte primero)
Prestatario	Ministerio de Economía	Ministerio de Economía	Ministerio de Economía
Comprador	Secretaría de Transporte	Secretaría de Transporte	Ministerio de Planificación
Margen	3,15% anual	3,15% anual	2,8% anual





Auditoría General de la Nación

Categorización	Comparto		
	CNR	CHHC	CSN
Tasa de Interés	Para los anticipos de cada periodo de interés, tasa anual determinada por el Agente, igual al resultado de (L+M), donde: "L" es la LIBOR a 6 meses en U\$S, y "M" es el margen	Para los anticipos de cada periodo de interés, tasa anual determinada por el Agente, igual al resultado de (L+M), donde: "L" es la LIBOR a 6 meses en U\$S aplicable, y "M" es el margen	Para cada Periodo de Interés tasa variable anual determinada por el Prestamista igual a la suma de LIBOR para dicho Periodo de Interés más el Margen. Cada tasa variable aplicable será inalterable durante 6 meses comenzando a partir de la fecha en la cual dicha tasa variable se determine.
Prima de Seguro	A pagar a SINOSURE por un monto calculado sobre el monto total de la facilidad y los intereses devengados durante la vigencia de la facilidad.	A pagar a SINOSURE por un monto calculado a la tasa del 6,61% neto sobre el monto total de la facilidad y los intereses devengados durante la vigencia de la facilidad.	A pagar a SINOSURE por un monto calculado sobre el monto total de la facilidad y los intereses devengados durante la vigencia de la facilidad, de acuerdo con el cronograma de pago.
Comisión de Coordinación	0,8% neto sobre el compromiso de cada prestamista U\$S 2.186.017,76	1% neto sobre el compromiso de cada prestamista U\$S 424.842,75	NA
Comisión de Compromiso	0,25% anual sobre el compromiso disponible de cada prestamista para el periodo de disponibilidad	0,25% anual sobre el compromiso disponible de cada prestamista para el periodo de disponibilidad	0,25% anual sobre el compromiso disponible de cada prestamista para el periodo de disponibilidad
Comisión de gestión	0,5% neto sobre el compromiso de cada prestamista U\$S 1.366.261,1	0,5% neto sobre el compromiso de cada prestamista U\$S 212.421	NA
Comisión de Administración	NA	NA	0,25% de la facilidad U\$S 180.994,06 contrato loc.
Reembolsos	14 pagos semestrales, a partir del mes 6 de finalizado el periodo de disponibilidad con un plazo total de 7 años.	14 pagos semestrales, a partir del mes 6 de finalizado el periodo de disponibilidad con un plazo total de 7 años.	16 pagos semestrales a partir del mes 6 de finalizado el periodo de disponibilidad por un total de 8 años





Auditoría General de la Nación



3.6 Intervenciones previas a la adquisición del material.

Cada uno de los contratos señalados, motivaron la intervención de distintos órganos de la Administración, con diferentes alcances en función de las competencias asignadas. Pueden distinguirse así intervenciones vinculadas a aspectos técnicos, presupuestarios, jurídicos, de crédito público, tributarios, aspectos económicos del financiamiento, etc.

A continuación se describen sucintamente las intervenciones que tuvieron lugar en cada uno de ellos:

3.6.1 Contrato Adquisición de Material Rodante para la ex línea San Martín (CSR).

En el marco de la Carta de Intención suscripta con China Beiya Escom y China Railway Bureau Group²⁸ la Gerencia de Seguridad en el Transporte (CNRT) elaboró conjuntamente con asesores del MINPLAN²⁹ un informe definiendo las pautas y previsiones para la adquisición de Material Rodante destinado a la ex Línea San Martín, sector metropolitano, servicio Retiro - Pilar.

Consideraron la falta de material rodante en la línea mencionada y asumido que el servicio sea cubierto con tracción diesel eléctrico, se estimó como necesarias veinte (20) formaciones de 7 coches, y dos (2) formaciones como reserva ante reparaciones, mantenimiento, etc. Asimismo, previendo la posibilidad de la electrificación del servicio en un mediano plazo, se sostiene que eventualmente este material podría utilizarse en los

²⁸ Del 16 de noviembre de 2004 en relación a los servicios de transporte ferroviario urbanos e interurbanos de pasajeros.

²⁹ 6 de julio de 2005





Auditoría General de la Nación



servicios diesel del ferrocarril Roca y los por entonces concesionados a TBA, por estar sumamente necesitados de material rodante.

Asimismo, el estudio planteó la necesidad de coordinar la compra con una obra de elevación de los andenes, mejoramiento general de la vía, suministro de herramientas y capacitación del personal.

Más allá de este informe, las partes realizaron reuniones, visitas a las empresas e intercambio de información, con el objeto de determinar las especificaciones técnicas del Material Rodante y de las Locomotoras.

Por su parte CHINA SOUTH LOCOMOTIVE AND ROLLING STOCK INDUSTRY, informó a la ST respecto de la intención del Industrial Commercial Bank of China (ICBC) para la financiación de la compra y la garantía de una pronta carta de intención de la entidad estatal aseguradora china SINOSURE.³⁰

A fin de hacer efectiva la Carta de Intención suscripta con China Beiya Escom, el MINPLAN instruyó a la Secretaría de Transporte a efectos de que instrumentase los actos complementarios que fuesen necesarios³¹. En tal sentido, la ST solicitó a la Secretaría de Hacienda designe funcionarios de ese organismo, que poseyesen facultades de garantizar los empréstitos o créditos que serían otorgados por el Gobierno de la República China³².

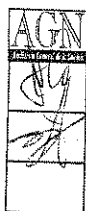
Dada la naturaleza de la cuestión tratada, se remitieron las actuaciones a la Secretaría de Finanzas del MECON quien dio intervención a la Oficina Nacional de Crédito Público. A esos fines la ONCP³³: a) requirió las condiciones financieras de los créditos que otorgaría el

³⁰ Nota de fecha 10/02/2006. Entre las misivas cursadas, consta a Fs. 840/841 del expediente analizado, nota del Sr. E. B., a las autoridades del ICBC, en calidad de asesor del Ministerio

³¹ Resolución MINPLAN 932/2004.

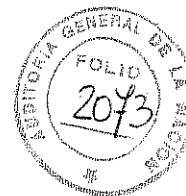
³² Nota ST N° 1502 de fecha 12/06/2006.

³³ Memorando ONCP N° 216/2006 de fecha 10/07/2006. Esta intervención es nuevamente tratada en la observación 4.2.





Auditoría General de la Nación



Banco Chino y el acuerdo de financiamiento, b) señaló algunas omisiones y discrepancias respecto del garante, foro, legislación aplicable, cuestiones presupuestarios y de orden formal y c) sugirió la devolución de los actuados a los efectos de que se expidiese el órgano competente respecto de los aspectos presupuestarios y la posterior remisión de los mismos a la ST.

La Dirección de la Oficina Nacional de Presupuesto³⁴ informó, a la Subsecretaría de Presupuesto, que la operación no fue incluida en el presupuesto 2006, recomendando modificar la planilla Anexa del Art. 39 de la ley 26.078 o promover el dictado de una ley o norma de igual jerarquía. Esto posibilitaría incluir la autorización respectiva, como afectar las asignaciones de FF22- Crédito Externo que se estimen necesarias para la ejecución de ese año. Realiza idéntica observación, en el caso que se quiera formalizar la inclusión en el próximo ejercicio, al no haber sido contemplada en el Proyecto de Ley de Presupuesto del año 2007.

Consta en las actuaciones la intervención del Banco Central de la República Argentina (BCRA), quien no formuló observaciones desde el punto de vista del impacto de la operación en el balance de pagos.

La ST eleva nuevamente lo actuado y el nuevo convenio refrendado a la Secretaría de Finanzas.

Dada nueva intervención a la ONCP en relación a los contratos comerciales y al modelo del acuerdo de financiamiento, reiteró la necesidad de modificar las planillas presupuestarias, atento a no contar con un margen suficiente para cubrir las necesidades establecida, recomendando promover una norma que autorice la ampliación de la autorización.³⁵ Además solicitó la intervención de: Dirección Nacional de Impuestos, Oficina

³⁴ De 5 de octubre del 2006

³⁵ Memorándum N°179/07 del 18/07/2007. Respecto de la Jurisdicción y ley aplicable, menciona que atento a la existencia de juicios contra la República y como consecuencia de la declaración de diferimiento de pagos, los





Auditoría General de la Nación

Nacional de Presupuesto, Dirección General de Asuntos Jurídicos y Dirección de Proyectos con Financiamiento Bilateral (DPFB), las que con distintos alcances y limitaciones se encuentran agregadas a la actuación.

En especial, la Dirección de Asuntos Jurídicos del MECON consignó que con carácter previo a la firma del proyecto de Decreto en trato, se agregase constancia de la existencia de la partida presupuestaria correspondiente.³⁶

Finalmente por Decreto del PEN 91/08,³⁷ se ratificaron los actos suscriptos por la ST del MINPLAN referidos a la adquisición de Material Tractivo y Rodante para el Ferrocarril General San Martín y las Addendas I al Contrato de coches de Pasajeros y de locomotoras.

Con posterioridad, la ST destaca que ha tomado conocimiento de hechos vinculados a la valorización del contrato, como el incremento mundial experimentado por las materias primas utilizadas para la provisión del material rodante objeto de los contratos, la apreciación de la moneda china en relación a otras monedas, especialmente el dólar estadounidense y el impacto que el incremento del precio del petróleo causa en el valor de los fletes

convenios que se suscribieran en vinculación a los decretos 1735/04 y 268/07, contienen cláusulas tipo de prórroga de jurisdicción y de inembargabilidad de ciertos activos que fueron acordados con la PTN [...] Señala que debe omitirse dar publicidad a la cuenta en la que deben efectuarse los pagos vinculados con la operación (recomienda no dar publicidad para evitar riesgos de embargos). [...]Recomienda la exclusión de la Clausula 14.1 apartado f.) Sobre Declaraciones y Garantías ver fs 2132; como la intervención de Jurídicos respecto de la clausula 12 de Mayores Costos que impondría a la R.A la obligación de indemnizar a la parte financiera a través del agente, los hechos allí descriptos como así también los de la clausula 14.1 (f), (j), (l), (m) y Clausula 27. [...] Observa además, señala la falta de un cronograma de desembolsos, la fecha probable de vigencia del acuerdo.[...]Destaca que no es usual la inclusión de Clausulas como la 13 "Desorganización del Mercado", por cuanto no sugiere certezas en cuanto a la determinación del costo final de la operación, por lo que se sugiere su eliminación, señalando el alcance provisorio de esta evaluación.

³⁶ Dictamen DGAJ N° 92049 de fecha 23/08/2007.

³⁷ De fecha 15/01/2008.





Auditoría General de la Nación

oceánicos.³⁸ Al respecto la Secretaría de Transporte coincide que debería darse tratamiento al tema a partir del momento de su efectivización.

Ulteriormente a la firma del convenio de crédito, la empresa china informa cuestiones que dificultan nuevamente la conclusión del proyecto; señala que al haber transcurrido 2 años desde la cotización por parte de los bancos para financiar el proyecto y atento a que la Federal Reserve (FED) de Estados Unidos redujo la tasa LIBOR 6 veces durante este periodo; por lo requiere reajustar y elevar el nivel de tasas de interés (se entiende que se propone el ajuste del porcentaje del margen).

Atento a que el Banco ICBC retiró su propuesta de financiamiento, la empresa SGI gestionó y presentó un nuevo financista, el EXIMBANK.³⁹ La carta de intención, se realizó bajo la condición de que el proyecto se ajustase a los requerimientos de política crediticia del nuevo Banco, la cual dispuso tendría validez hasta el 1 de septiembre de 2009 y sujeta a revisión ocasionalmente por EXIMBANK.

El nuevo acuerdo se pacta en las condiciones detalladas en el punto 3.5.

Tiempo después, se propició un nuevo acto administrativo a efectos de ratificar lo actuado por la ST en relación a la adquisición de material tractivo, las addendas modificatorias y el Nuevo Modelo de Convenio de Financiamiento con el EXIMBANK por US\$ 113.828.594,05. Asimismo, dicho proyecto normativo buscaba: facultar al Ministro de Economía o representante, para suscribir el convenio y realizar modificaciones no sustanciales e instruir al JGM a realizar las adecuaciones presupuestarias y de crédito público necesarias para atender el financiamiento de gastos resultantes.



³⁸ Nota ST 2033 del 17/07/08 dirigida a SGI

³⁹ Marzo de 2009



Auditoría General de la Nación

Sometido el proyecto a consideración del Servicio Jurídico, de la Oficina Nacional de Crédito Público, del Banco Central de la República Argentina, de la Oficina Nacional de Presupuesto, del INDEC y de la Dirección Nacional de Impuestos, finalmente se dictó el Decreto 119/2010 ratificando lo actuado por la Secretaría en el marco de la adquisición.⁴⁰

3.6.2 Contrato de Suministro de Material Rodante destinado al Servicio de Pasajeros Subterráneo de la Ciudad de Bs. As. (CITIC).

Para esta adquisición, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante CABA)⁴¹, efectuó un análisis⁴² de la propuesta técnica realizada por la Empresa CITIC Internacional Cooperation Co. Ltd., compañía estatal de la República Popular China para la provisión de material rodante destinado a las líneas A, B, D, E y H de subterráneos.

La Subsecretaría de Transporte Ferroviario⁴³, informó a la ST las causales de justificación de esta adquisición de material rodante, entre las cuales resultan destacables: a) la creciente demanda de pasajeros, b) la necesidad de ampliación de las redes existentes (Línea A ampliación tramo 1° Junta – Nazca) y c) el desarrollo de nuevas líneas destinadas a satisfacer nuevos servicios (Línea H – Nueva Pompeya - Retiro).

⁴⁰Obran dos Dictámenes de la DGAJ N° 020776 de fecha 14/01/2010 y el 216660 de fecha 20/01/2010. En el primero se advirtió la insuficiencia de fondos en las partidas presupuestarias correspondientes y la necesidad de intervención por parte del Ministro de Planificación y del Ministro de Economía.

La intervención de la ONCP Memo 16/10 del 19/01/2010, del BCRA del 18/01/2010, La ONP el 15/01/2010 informó que no se previeron asignaciones de crédito externo por esta operación y que para el caso de que se perfeccionase, por el art 44 de la Ley de Presupuesto 2010, se faculta al señor Jefe de Gabinete de Ministros a realizar las ampliaciones presupuestarias correspondientes.

⁴¹Providencia N° 3 del 18/09/2007 del Ministerio de Planeamiento y Obras Públicas del GCBA a la ST. de la Nación

⁴²Elaborado por SBASE

⁴³Nota SSTF N° 1803 del 30/08/2008





Auditoría General de la Nación

En lo relativo a la Línea "A" se constató un aumento de la demanda del 25% en el periodo 2003 a 2008⁴⁴ y la imperiosa necesidad de retirar del servicio los antiguos coches de madera que datan del año 1913.

Por los motivos expuestos, la SSTF propuso la adquisición a CITIC de 279 coches de pasajeros para subterráneos⁴⁵, por un monto total de U\$S 653.800.000⁴⁶, para las líneas A, B, D y E. Tal como se expone en el apartado 3.4.

En forma discriminada, para la Línea "A" se propuso la provisión de 190 coches de pasajeros.

En el expediente de trámite, se constató la intervención de los servicios legales mediante dictámenes *D.A.J.*: N° 008759⁴⁷ y N° 019137⁴⁸ de la DGAJ, en relación al contrato marco y los contratos complementarios 1° y 2° para el suministro de 45 y 40 coches de pasajeros, respectivamente, para la línea A.

La Dirección de Proyectos con Financiamiento Externo Bilateral emite *Memorandum* N°107/2009, sustentado por el memorándum ONCP N° 615/06 del 29/12/2009, donde se analiza el convenio de financiamiento correspondiente al 1° contrato complementario para el suministro de 45 coches de pasajeros.

La ONCP vuelve a intervenir el 13/01/2010 mediante memorando ONCP N° 7/10, sustentado por su similar N° 3/2010 de la DNPOIC⁴⁹.

⁴⁴ 35.998.823 a 45.290.863 pasajeros pagos.

⁴⁵ Repuestos y Herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación técnica necesaria para la puesta en servicio, el funcionamiento y mantenimiento de los mismos

⁴⁶ Valor CIF Ex-Tackle Pto. Bs.As., INCOTERMS 2000

⁴⁷ Del 5/11/2008.

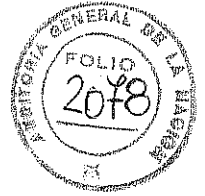
⁴⁸ Del 30/11/2009.

⁴⁹ Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito





Auditoría General de la Nación



En estos documentos se avala la conveniencia de los convenios crediticios que permiten la concreción de los contratos de provisión de análisis.

Por nota N° 91 la ST⁵⁰ informa al MINPLAN que el crédito presupuestario ha sido autorizado por la Ley N° 26.546⁵¹ (Planilla Anexa al Artículo 44 – Capítulo VIII: Operaciones de Crédito Público Adicionales) en la Jurisdicción 56 – MPF, IP y S, Programa 62 – Formulación y Ejecución de Políticas de Transporte Ferroviario, Inciso 4.3.2 – Equipos de Transporte, tracción y elevación, FF.11 – Tesoro Nacional.

3.6.3 Contrato de Suministro de Material Rodante destinado a servicios de Larga Distancia (CNR).

A iniciativa de la empresa CNR y en el marco de los acuerdos suscritos entre las naciones, la Secretaría de Transporte le solicitó una oferta para la provisión de 20 Locomotoras y 220 coches de pasajeros destinados a garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de largo recorrido, acompañando en dicha oportunidad un detalle de las características técnicas deseadas para el material.⁵²

Asimismo la empresa China Minsheng Banking Corp. realizó una propuesta económica de financiamiento a CNR, en la medida que el proyecto no superase Dólares Estadounidenses trescientos treinta millones (US\$ 330.000.000), con un plazo de 10 años y tasas generales basadas entre 300 a 700 puntos básicos sobre la tasa LIBOR.⁵³

A fines del 2009 se elevaron a la Dirección de Planificación de Transporte Ferroviario de la Secretaría de Transporte, dos informes producidos por la Gerencia de

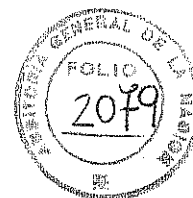
⁵⁰ 13/01/2010.

⁵¹ Ley de presupuesto 2010.

⁵² Nota STN° 432 del 14/08/2009.

⁵³ Carta de Intención del 05/11/2009.





Auditoría General de la Nación

Seguridad del Transporte de la CNRT. El primero de ellos vinculado al Memorandum de Entendimiento⁵⁴ entre los técnicos argentinos y los representantes de CNR y el segundo relacionado a la Razonabilidad de Precios de la Adquisición.⁵⁵

En ellos se expresó que el material rodante, permitiría armar 20 trenes encabezados por una locomotora y 11 coches cada uno.

En cuanto a las pautas técnicas, la SSTF señala que requirió que estos trenes pudiesen alcanzar una velocidad máxima de 160 km/h, en base a los siguientes argumentos:

- A) Adquirir material rodante moderno, que supere las prestaciones de lo actualmente existente en el país.
- B) Que proyectada una vida útil de 30 años de éste material, era de esperar que en pocos años más y en virtud de las inversiones que se estaban planificando desde la Secretaría de Transporte, se pudiese alcanzar mejoras en la infraestructura de vía de ciertos corredores estratégicos, de modo que pudieran circular a esas velocidades, para lo cual éste material debía estar preparado.

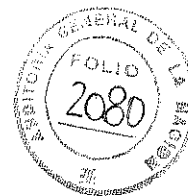
Por su parte, la Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT señaló en su informe del 15/12/2009, que no existían vías que reúnan los parámetros geométricos para la velocidad de circulación requerida de 160 km/h., debiéndose construir inmediatamente los referidos corredores estratégicos, disponiéndose de dos años para ello, tiempo que demandará la construcción del material rodante.

De no concretarse la readecuación de los corredores, se plantearon dos posibles escenarios:



⁵⁴ De fecha 09/12/2009.

⁵⁵ Los informes datan del 15 y 18 de diciembre de 2009 respectivamente.



Auditoría General de la Nación

- Utilizar los bogies nuevos (más delicados que los tradicionales) en las condiciones actuales de vía circulando a menor velocidad. Ello eventualmente generará una mayor necesidad de mantenimiento, producto del deterioro (especialmente de amortiguadores), como así el recambio permanente de piezas rotas o desgastadas.
- Replantear la velocidad máxima de circulación a 120 km/h, para lo cual se podrían usar bogies más robustos de tecnología más antigua (con viga Bolster), de mayor durabilidad y resistencia a vías en mal estado, replanteándose profundamente el diseño y el alcance técnico de la propuesta tanto de coches como de locomotoras.

Respecto de las locomotoras, el informante entendió que la capacidad portante de las vías de nuestro país, limitada a 20 Tn/Eje, imposibilita que una sola locomotora lleve 15 coches a 160 km/h, en consecuencia la potencia requerida estaría en el orden de 23 Tn/Eje.

Para la alimentación eléctrica de los coches, en su totalidad con aire acondicionado, se acordó la centralización desde un coche generador con 3 generadores diesel en cada coche generador.⁵⁶

Por último señala que atento a las exigencias de la ley N° 22.431 respecto de las personas con discapacidad o movilidad reducida, se prevén comodidades para dos pasajeros con sillas de ruedas, debiéndose adaptar las estaciones de los trenes de larga distancia que posibilite un acceso con facilidad.

En lo que a razonabilidad de precios atañe, comparó el precio FOB⁵⁷ puerto de China de cada Locomotora (US\$ 1.880.000) con el ofertado por otra empresa de origen chino, CSR,

⁵⁷ De acuerdo con los INCOTERMS se denomina FOB (Free on Board - Libre a bordo), seguido del puerto de embarque, a la mercadería que es puesta a bordo del barco con todos los gastos, derechos y riesgos a cargo del vendedor hasta que la mercadería haya pasado la borda del barco, con el flete excluido. Exige que el vendedor





Auditoría General de la Nación



para el suministro de 24 locomotoras para la ex Línea San Martín (U\$S 1.799.815), sin embargo aclara que estas últimas se tratan de locomotoras de menores prestaciones, de menor potencia y menor velocidad final. Comenta que se realizaron consultas informales a profesionales que trabajan en filiales argentinas de otras empresas europeas competidoras, sobre el precio de una locomotora diesel eléctrica fabricada en Europa, de características similares a las de uso en nuestro país, y con una potencia bruta entre los 2.500 y 3.000 HP, la misma rondaría los U\$S 2.500.000.- (precio FOB).

En relación a los coches de pasajeros, los precios en posición FOB Puerto de China son los siguientes:

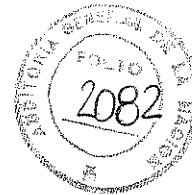
Cuadro 02: Coches de Larga Distancia.

Tipo de coche	Valor en U\$S
Primera Clase	1.110.000.-
Segunda Clase	1.065.000.-
Restaurant	989.000.-
Dormitorio	1.075.000.-
Furgón c/dormitorio para tripulación	987.000.-
Generadores eléctricos	1.712.000.-

En el estudio de razonabilidad se hace referencia al largo período que nuestro país no ha adquirido coches remolcados nuevos para servicios de larga distancia, por lo que no existen en el país precios de referencia. En consecuencia, la comparación se concreta a partir de consultas informales "...a profesionales que trabajan en la filial argentina de otras empresas europeas competidoras...", informando que el precio de coches para pasajeros de primera clase con aire acondicionado se cotizarían entre U\$S 1.000.000.- y U\$S 1.200.000.- (FOB) la unidad, y para los coches dormitorio con aire acondicionado el precio rondaría los U\$S 1.500.000.- (FOB) cada uno.



despache la mercadería de exportación. Este término puede usarse solamente para el transporte por mar o vías acuáticas interiores.



Auditoría General de la Nación

Remitidas las actuaciones a la Dirección de Asuntos Jurídicos, se expidió respecto de “las facultades que le asisten al Sr. Secretario para suscribir el acuerdo acompañado [...] asignadas por el Decreto 1683/05, con excepción de aquellos aspectos, tales como la prórroga de jurisdicción y los acuerdos de financiación, en tanto que ambos requieren su convalidación por parte del PEN”.⁵⁸

Un nuevo informe técnico de la Gerencia de Seguridad del Transporte de la CNRT⁵⁹ propone modificaciones a las especificaciones técnicas a fin de adecuar el material a las condiciones existentes en el país, las que se plasmaron en la Addenda a este contrato y que fuera expuesta en el apartado 3.4.3

El Servicio Legal, sin formular observaciones respecto de las atribuciones del PEN para suscribir el Decreto aprobatorio de lo actuado por la ST (del Memorando de Entendimiento, Contrato de Suministro y Addenda), dio paso a la prosecución del trámite.⁶⁰

Luce en el expediente nota de la Subsecretaría Técnica de la Secretaría Legal y Técnica de la Presidencia solicitando que tomen intervención las áreas técnicas competentes del Ministerio, en especial: Dirección General de Asuntos Jurídicos (conforme el considerando 12 de la medida), Oficina Nacional de Crédito Público, Oficina Nacional de Presupuesto y el BCRA (conforme el considerando 11 del acto).⁶¹

Por su parte el BCRA,⁶² señaló que en otras intervenciones se había expedido respecto del préstamo del Banco CITIC y China Construcción Bank otorgados a la República Argentina por un importe de U\$S 84.958.550 destinado a la adquisición de material rodante

⁵⁸ Dictamen DGAJ MINPLAN N° 020297 de fecha 22/12/2009.

⁵⁹ De fecha 13/04/2010

⁶⁰ Dictamen DGAJ MINPLAN N° 24948 de fecha 02/07/2010.

⁶¹ Nota dirigida al Subsecretario de Administración y Normalización Patrimonial de la Secretaría Legal y Administrativa del MECON, de fecha 29/07/2010, en fs 997 Expte S01 0486398/2009





Auditoría General de la Nación

para la Línea A de subtes, el cual, de acuerdo a lo informado por la DPFEB, se encuentra contemplado en el art 44 de la LP 26.546. Entendió que la suma de los endeudamientos en cuestión (CNR larga distancia + SUBTE), supera el monto de U\$S 300 millones, correspondiente al importe máximo de endeudamiento previsto por el presupuesto del año 2010. Manifestó que dado la posterior intervención de la ONP se entiende que con su intervención en los aspectos de su competencia, también se corroboraría el cumplimiento de dichos extremos.

Obra agregado al expediente, Memorándum incompleto, sin fecha y sin firma, dirigido al Subsecretario de Presupuesto informando que en los actuados, no obran las intervenciones de la Oficina Nacional de Crédito Público y de la Dirección de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía, tal como fuera requerido por la Secretaría Legal y Técnica de la Presidencia de la Nación.⁶³ Informó que en los créditos presupuestarios aprobados por la ley de Presupuesto 2010 no se previeron asignaciones de crédito para esta operación, sin embargo, el monto autorizado por la planilla anexa del art 44., de acuerdo al art 5 del Dto. 949/10, podrá ser modificado por compensación con otros proyectos sin alterar el total autorizado.

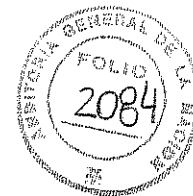
Por su parte la ONCP analizando las condiciones financieras que regirían el préstamo y/o características del financiamiento, (Desembolsos, Amortizaciones, Intereses, Comisiones, Prima de Seguro) proyectó que el costo financiero total ascendería a 8.65 % en dólares en términos de TIREA⁶⁴, por lo que concluyó que no tenía objeciones que formular atento que

⁶² Intervención del 5 y 11 de agosto de 2010

⁶³ A Fs. 1016 del Expte. S01: 0486398/2009 De su lectura se deduce que es emitido por la Oficina Nacional de Presupuesto.

⁶⁴ La Tasa Interna de Retorno (TIR) descuenta los elementos de un flujo de fondos a un Valor Actual Neto (VAN) igual a 0. Permite evaluar rendimientos (o costos) futuros de una inversión. La TIREA (Tasa Interna de Retorno Efectivo Anual) la tasa de rendimiento efectiva anual de un proyecto de inversión





Auditoría General de la Nación

las condiciones financieras son superiores a las que la República podría obtener en el mercado.⁶⁵

A instancia de la Secretaría Legal y Técnica de la Presidencia de la Nación⁶⁶, la SIGEN tomó conocimiento y realizó una serie de observaciones que no se encuentran agregadas como informe en el expediente; no obstante fueron reproducidas en las consideraciones y explicaciones del caso emitidas por la SSTF al Sindico General; hace constar que la intervención del órgano de control fue a título colaborativo y planteadas en reuniones mantenidas con personal de la Secretaría de Transporte.⁶⁷

Las observaciones realizadas por la Sindicatura General refieren a distintas cuestiones de naturalezas económicas, técnicas, jurídicas y operativas entre otras.

A su vez en su intervención, la Dirección Nacional de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo (JGM) informó que no intervino en el proceso de negociación y aprobación de los convenios internacionales que hacen posible ésta adquisición, no obstante no tiene observaciones que formular. Por su parte, la Dirección Nacional de Evaluación Presupuestaria (JGM), expresó que desde el punto de vista presupuestario no existen objeciones que formular, pero que en caso de requerirse un refuerzo de la fuente 22 -crédito externo- éste deberá ser atendido en los términos del art 8 de la ley 26.564. En el mismo sentido, de requerirse un refuerzo de crédito local, el ajuste deberá atenderse mediante compensación dentro del Presupuesto Nacional.⁶⁸

⁶⁵ Memorándum N° 397/10 de fecha 07/09/2010

⁶⁶ Nota del 20/10/2010 con motivo de la gestión del Decreto Provisorio 2050/10

⁶⁷ Nota SSTF N° 2789 del 30/11/2010 y Nota SIGEN N° 6463/2010 de fecha 2/12/2010

⁶⁸ Corresponden a Memorando interno 166/2010 del 21/12/2010 y Memorando DNEP 552/2010 del 28/12/2010





4 COMENTARIOS Y OBSERVACIONES.

- 4.1 Se ha verificado el incumplimiento de las previsiones relativas al régimen de Inversión Pública no constatándose informes de factibilidad, dictámenes de calificación técnica y demás tramitación inherente al cumplimiento de la normativa particular.

El régimen de Inversión Pública establece que para la incorporación de Proyectos de Inversión al Banco de Proyectos de Inversión Pública, debe presentarse la información requerida por la Dirección Nacional de Inversión Pública, órgano responsable del sistema.

Los requisitos para su incorporación se refieren a distintos aspectos que posibilitan un *análisis integral* de los proyectos, en la medida que deben contemplarse, entre otros, aspectos socioeconómicos, financieros, técnicos e institucionales, análisis de financiamientos alternativos⁶⁹.

Puede apreciarse que, más allá del período auditado, esta exigencia adquiere mayor fuerza a medida que avanza la reglamentación, exigiendo la definición de objetivos estratégicos y específicos, el monto total, plazo de ejecución y fuentes de financiamiento, órganos intervinientes, localización, previsión e imputación presupuestaria, justificación con adecuada identificación de los problemas y necesidades a satisfacer, las causas de la situación actual, la posibilidad de que otras organizaciones concurren a la oferta del bien o servicio requerido, beneficiario, descripción técnica, evaluación socio económica, análisis de impacto (estructura de costos de inversión, operación y mantenimiento), marco legal, riesgo social, etc.⁷⁰

⁶⁹ Ley 24354, Decreto N° 720/95, Resolución SPE 175/2004

⁷⁰ Resolución de SPE N° 125/2012, sobre el particular debe destacarse que por su fecha de dictado no resultaba exigible al momento de celebración de los contratos





Auditoría General de la Nación

De la documental aportada por el auditado (Expedientes) y de las notas cursadas a los órganos con competencia específica en Inversión Pública, surge que al proyecto de adquisición de material rodante para la ex línea San Martín se le asignó un Número de BAPIN (N°39611), pero no así a los contratos de suministro de material rodante de larga distancia y al de adquisición de coches para la línea "A" de Subterráneo.

Sin embargo, de consultas realizadas a través del sitio Web de la Dirección Nacional de Inversión Pública, se tomó conocimiento de los registros N°57992 y 57564 correspondientes a las dos últimas adquisiciones mencionadas.

La inclusión de proyectos al Banco supone desde una perspectiva acotada, una simple registración e inventario de los proyectos, empero una interpretación más amplia de la normativa, que considere el espíritu de la ley, supone la elaboración previa de un análisis y evaluación objetiva de los mismos y de un seguimiento concomitante y posterior en su etapa de ejecución.⁷¹

Por lo tanto la mera inclusión formal resulta insuficiente para dar cabal cumplimiento a los recaudos de la ley.

Pese a habersele asignado a los proyectos un número BAPIN, no consta documental que acredite la existencia de los Dictámenes de Calificación Técnica exigidos a tal efecto, circunstancia que motivó la consulta y requerimiento a los órganos pertinentes.

⁷¹El mensaje de elevación del Proyecto de ley de Inversión Pública, N° 585/93, establece algunas pautas interpretativas de los fines de la ley, señala entre sus fines la necesidad de acrecentar la capacidad productiva del Sector Público teniendo en cuenta la repercusión productiva futura de los activos y su destino e impacto social y ecológico compatible con los objetivos del estado. Esto exige analizar las inversiones públicas dentro de un horizonte temporal que va más allá de un año. *Con frecuencia no se pueden tramitar créditos internacionales, debido a la falta de proyectos correctamente formulados y evaluados. En otras ocasiones créditos concedidos pero no utilizados, generan comisiones de compromiso que significan un egreso para el Tesoro Nacional, sin ningún beneficio para el país.* Se buscara homogeneizar, los valores de algunos precios sociales o de cuenta,





Auditoría General de la Nación

Consultada la Secretaría de Política Económica sobre “*Si las contrataciones mencionadas han sido incluidas en el Plan Nacional de Inversión Pública, en el BAPIN, y en su caso acompañe identificación de los proyectos, expedientes, informes de factibilidad, copias de los dictámenes de calificación técnica, observaciones y rectificaciones en caso de existir y/o cualquier otra información inherente a su tramitación*” mediante la subsecretaría a su cargo, solo se limitó a informar el número de proyecto de la Línea San Martín.⁷²

Atento la parcialidad de la respuesta brindada, se realizó un nuevo requerimiento de información a la SPE, quien por intermedio de la Subsecretaría de Coordinación Económica y Mejora de la Competitividad contestó: “... esta Subsecretaría no cuenta con la información solicitada dado que oportunamente los expedientes solicitados fueron remitidos [...] al área de la Jefatura de Gabinete de Asesores de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte [...] adjuntando copia del remito correspondiente”.⁷³

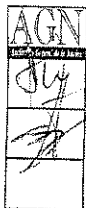
Debe destacarse que los expedientes a los que hace mención la Subsecretaría, correspondientes al trámite dado a las adquisiciones, fueron puestos a disposición por la ST. Del análisis y relevo de los mismos, no surgen evidencias del cumplimiento del régimen mencionado precedentemente.

Consultada la base de datos del Ministerio de Economía respecto del Plan Nacional de Inversión Pública correspondiente al período 2010-2012, surge que el Proyecto de Adquisición de Material Ferroviario por acuerdo con la República Popular de China, carece de dictamen por cuanto figura en la base de datos en situación de “Requiere de Dictamen”.

fundamentalmente para la evaluación de la mayoría de los proyectos de Inversión Pública Nacional, como ser retribución del factor trabajo, la tasa de descuento y el precio de la divisa extranjera.

⁷² Nota SSCE y MC del 10 de junio de 2013.

⁷³ Nota SSCE y MC N° 133/2013, del 10/09/2013





Auditoría General de la Nación



Los hechos expuestos, representan un manifiesto incumplimiento a la Ley de Procedimiento Administrativo en la medida que se omiten los procedimientos previstos e implícitos en el ordenamiento jurídico.⁷⁴

Por otra parte, imposibilitan la interacción oportuna de los órganos con competencia presupuestaria (JGM y ONP), atento a que estos deben intervenir a los efectos de determinar los montos y techos presupuestarios, su inclusión en proyecto de ley de presupuesto general de gastos y eventualmente su ejecución.⁷⁵

En tal sentido, resulta imperioso el análisis integral de los proyectos, dado que la nueva reglamentación impide la contratación de obras y/o la adquisición de bienes de uso, cuando no cuenten con la intervención previa de la SPE.⁷⁶

Situaciones como las señaladas, aumentan el riesgo de realizar adquisiciones inconvenientes, desde una perspectiva de economía, eficiencia y eficacia; a modo de ejemplo puede citarse la adquisición de material rodante de larga distancia, observado en el apartado 4.5.2 del presente informe.

4.2 Se verificaron incumplimientos del régimen de Crédito Público en lo referente a las intervenciones oportunas de órganos con incumbencias establecidas en la normativa particular.

La ley de Administración Financiera, en relación al sistema de Crédito Público, establece que ninguna entidad del Sector Público podrá iniciar trámites para realizar

⁷⁴ Conforme el inc. d) Art. 7 LPA.

⁷⁵ Véase Art. 9 de la ley 24.354

⁷⁶ Art. 4 Resolución SPE 125/2012





Auditoría General de la Nación



operaciones de crédito público sin la autorización previa del órgano coordinador de los sistemas de administración financiera (es decir las Secretarías de Hacienda y de Finanzas), formalizada por escrito y solicitada en la forma y condiciones que este último establezca.⁷⁷

Por su parte, la reglamentación establece que se entenderá por “*inicio de trámites*”, la solicitud de presentaciones de ofertas de financiación, como así también la consideración de ofertas de financiación presentadas por entidades financieras o proveedores.⁷⁸

Las solicitudes de autorización deben presentarse ante la Oficina Nacional de Crédito Público⁷⁹ y contener todas las condiciones sobre las que se planea iniciar el pedido de fondos. La ONCP (dependiente de la Secretaría de Finanzas) tiene 15 días para elevar a la Subsecretaría de Financiamiento, las solicitudes de autorización de las operaciones de financiamiento que realicen las entidades del Sector Público.⁸⁰

En los tres casos analizados (CSR, CNR, CITIC) se advirtió la omisión de la autorización del órgano coordinador del sistema de administración financiera, conforme la exigencia del Art. 59 de la Ley. En el entendimiento de que la norma demanda el dictado de una Resolución Conjunta de las Secretarías competentes, que exprese en forma inequívoca la voluntad común del órgano en tal sentido.

Consultado cada uno de los órganos competentes, Secretaría de Hacienda, Secretaría de Finanzas y la Oficina Nacional de Presupuesto respecto de las intervenciones de rigor y requerida la documental de sustento que acredite el cumplimiento de la disposición,⁸¹ nos fueron remitidas copias de los Memorandos elaborados por la ONCP y la Dirección Nacional

⁷⁷ Art. 59 LAF y Decreto 1344/07 Art 59. Asimismo el Decreto 949/10 en su Art. 8 dispone el cumplimiento del Art. 59 de la LAF.

⁷⁸ Conforme Decreto N° 1344/07 Art 59.

⁷⁹ Art 69 inc. d) de la LAF.

⁸⁰ Resolución Secretaria de Hacienda 404/99





Auditoría General de la Nación



de Impuestos.⁸² En ellos se describen sucintamente las condiciones generales de los acuerdos de financiamiento y se analizan los costos financieros totales, el alcance de dicha intervención es analizada en el punto 4.10 del presente.

Las memorandos internos tanto de la ONCP como de la ONP⁸² son posteriores al inicio de la recepción de ofertas de financiamiento, si bien responden a aspectos técnicos de sus respectivas competencias, no suplen la omisión del acto de autorización encomendado al órgano coordinador de los sistemas de administración financiera, quien en virtud de la normativa analizada resulta competente en razón de la materia y más aún en el grado.

A modo de ejemplo, en la gestión de los contratos de material rodante de la ex Línea San Martín (CSR) puede apreciarse que las negociaciones estaban muy avanzadas antes del conocimiento de la ONCP, ONP y JGM. Prueba de ello es la comunicación cursada entre la ST y la SH en la que se manifestó que “atento a la propuesta recibida por la empresa China Southern Railway SCR (sic original), la que posibilitará la adquisición de CIENTO SESENTA (160) coches y VEINTICUATRO (24) locomotoras con financiamiento[...] se solicita tenga a bien, atento a la realización del viaje a la República Popular de China, *designar funcionarios del organismo que posean las facultades de garantizar los empréstitos o créditos que serán otorgados por el Gobierno de la República Popular China*[...]”⁸³

En respuesta, la ONP entendió que: “...dada la naturaleza de la cuestión tratada se estima conveniente remitir los presentes actuados a la Secretaría de Finanzas.” y le cursó intervención.⁸⁴

⁸¹ Notas N° 279/13, 280/13 y 249/13 de la CSER y EPSP de la AGN

⁸² Memorandum ONCP 615/2009,07/2010,397/2010,179/2007, 223/2007, 16/2010. Memorando Dirección Nacional de Impuestos 517/07,662/2007,742/2007,759/2007

⁸³ Nota ST 1502/06 del 12/06/2006

⁸⁴ Corresponde a la fecha 28/06/2006





Auditoría General de la Nación



La ONCP (dependiente de SF) sintetizó las condiciones generales del acuerdo de financiamiento y reprodujo algunas disposiciones de la Ley de Administración Financiera respecto de los requisitos de una operación de crédito público, enfatizó las prescripciones de los Arts. 56, 57 y 60, omitiendo el Art. 59.

En lo sustancial expresó: "...la financiación que el 'Banco Chino' ofrezca al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios constituye en sí misma una operación de crédito público de la Administración Central⁸⁵ y por lo tanto dicha operación requerirá del cumplimiento de lo establecido en la normativa reseñada en los párrafos precedentes.

Por otro lado, más allá del análisis que acerca de la viabilidad financiera de la inversión que efectúe la ST y los órganos con competencia en materia de inversión pública, así como la justificación en cuanto a la oportunidad mérito y conveniencia de la misma, es menester señalar que dada la competencia asignada a esta Oficina Nacional en el Art 69 incisos c) y f) de la ley 24.156 y el Decreto 1359/04, la citada Secretaría deberá, previo al perfeccionamiento del contrato de préstamo, remitir para el análisis financiero de la operación la documentación que contenga las condiciones financieras a suscribir por el Estado Nacional."⁸⁶

Sugiere la devolución de los actuados a los efectos de que se expida respecto de los aspectos presupuestarios de la operación y la posterior remisión de los mismos a la ST.

La opinión de la ONCP consta agregada en el expediente, como Memorando ONCP N° 216/2006 el que no se encuentra firmado.

⁸⁵ El subrayado corresponde al original

⁸⁶ La reproducción de estos dos párrafos, es textual del Memorando ONCP 216/2006 del 10 de Julio de 2006





Auditoría General de la Nación

Tampoco se ha obtenido evidencia alguna respecto de la intervención previa de la JGM, que debiera constar en las actuaciones de referencia, atento a las competencias que le asisten en la materia.⁸⁷

Estas omisiones implican el incumplimiento de la LPA como así también configuran el supuesto previsto en el Art. 66 de la Ley de Administración Financiera.

4.3 El tratamiento presupuestario otorgado a los créditos relacionados con las adquisiciones de material rodante, su inclusión en el Programa de Inversiones Prioritarias (PIP) y su imputación presupuestaria, además de evidenciar criterios contradictorios en su asignación y distorsionar el resultado económico del ejercicio, ponen de manifiesto deficiencias en la programación presupuestaria

La ley N° 26.546 de presupuesto de gastos y recursos para el ejercicio 2010 determinó que el PEN, a solicitud del MINPLAN (posteriormente la Ley 26.784 lo sustituiría por el MECON), estableciera un *Programa de Inversiones Prioritarias*, el cual se integra de proyectos de infraestructura económica y social que tengan por objeto la construcción de bienes de dominio público y privado para el desarrollo del transporte, la generación y provisión de energía, el desarrollo de la infraestructura educativa, ambiental y la cobertura de viviendas sociales. Asimismo dispuso que los proyectos y obras que lo integren se

⁸⁷ Sobre el particular el Decreto 22/2011, en el marco de las competencias que asisten a las distintas Secretarías de la JGM, establece que compete a la Secretaría de Evaluación Presupuestaria “Entender en la coordinación, evaluación y control de las prioridades en la gestión del financiamiento externo, así como en las relaciones con los Organismos Internacionales de Crédito y en los procesos de aprobación, seguimiento y evaluación de préstamos.” Asimismo, compete a la Subsecretaría de Evaluación de Proyectos con Financiamiento Externo “Efectuar la coordinación, seguimiento, evaluación y revisión de cartera de los préstamos con financiamiento externo”.





Auditoría General de la Nación



consideraran *activos financieros* y serán tratados presupuestariamente como *adelantos a proveedores y contratistas hasta su finalización*.⁸⁸

Sobre el particular la AGN en su informe de Cuenta de Inversión del año 2011 sostuvo: "...Como consecuencia a este procedimiento, los adelantos a proveedores y contratistas quedan ubicados debajo de la línea presupuestaria generando una subestimación del resultado económico-financiero del ejercicio"⁸⁹. Opinión coincidente, con la oportunamente sostenida por reconocidas entidades vinculadas al estudio de la Administración Pública y del Presupuesto General de la Administración Nacional, las que señalan que el tratamiento contable dado al gasto destinado al Programa de Inversión Prioritaria, evita su imputación como gasto de capital en notoria contradicción con el régimen de la ley 24.156, lo que mejora artificialmente el resultado de ejercicios subsiguientes.⁹⁰

Ahora bien, cuando se analiza la inclusión de estas contrataciones en el PIP y su impacto en la gestión realizada por la ST en la asignación e imputación presupuestaria se observa lo siguiente:

En la Ley de Presupuesto 2010, el crédito presupuestario para la compra de material rodante ferroviario se asignó al inciso 4.3.2 (Bienes de Uso, Maquinaria y Equipo, Equipo de Transporte). Ésta imputación resulta contradictoria con la inclusión de dicho Proyecto en el

⁸⁸El art. 17 de la Ley 26.546, sustituido por el art. 70 de la Ley N° 26.784 B.O. (05/11/2012) quedó redactado de la siguiente manera: "El Poder Ejecutivo Nacional, *con intervención del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas*, establecerá un programa de inversiones prioritarias conformado por proyectos de infraestructura económica y social que tengan por destino la construcción de bienes de dominio público y privado para el desarrollo del transporte, la generación y provisión de energía, el desarrollo de la infraestructura educativa, ambiental y la cobertura de viviendas sociales. Los proyectos y obras incluidos en el programa mencionado en el párrafo anterior se considerarán un activo financiero y serán tratados presupuestariamente como adelantos a proveedores y contratistas hasta su finalización."

⁸⁹Aprobado por Resolución AGN 90/13

⁹⁰CIPPEC Programa de Política Fiscal, área de desarrollo económico, Documento de Políticas Públicas Recomendación 78, mayo de 2010. ASAP Asociación de Presupuesto y Administración Financiera Pública (ASAP) en nota a El Cronista del 29/09/2008





Auditoría General de la Nación



Programa de Inversiones Prioritarias previsto en el Art.17 de la misma ley, pues de acuerdo con éste último, todos los gastos correspondientes a los proyectos incluidos en el PIP se imputarán al inciso 6.8.7 (Adelanto a proveedores y contratistas a largo plazo).

En efecto, la ST informó que el crédito presupuestario para estos proyectos en el ejercicio 2010 ha sido asignado por Ley N° 26.546 (Planilla Anexa al art. 44 – Capítulo VIII: Operaciones de Crédito Público Adicionales) en la Jurisdicción 56 – MINPLAN, Programa 62 - Formulación y Ejecución de Políticas Públicas de Transporte Ferroviario, Inciso 4.3.2 – Equipos de Transporte, tracción y elevación, FF 11 – Tesoro Nacional.⁹¹ Así lo establecen también el artículo 6° de los Decretos 118/2010 para CITIC, 119/2010 para CSR y 2154/2010 para CNR.

Resulta incompatible y constituye una consecuencia de la deficiente programación presupuestaria, el hecho de que los proyectos se incluyan como Inversiones Prioritarias en el PIP y que la imputación presupuestaria esté prevista en el Inciso 4.3.2 cuando, según la propia Ley de Presupuesto, todos los proyectos que están en el PIP deberían imputarse al inciso 6.8.7.

Cabe destacar que el gasto correspondiente al contrato celebrado con CSR en concepto de Anticipo, Primas de Seguro y Comisiones de Administración fue imputado finalmente al inciso 6.8.7, en concordancia con el PIP, pero contrariamente a lo que se había previsto en la Ley de Presupuesto en su artículo 44 y en el Decreto 119/2010, según los cuales se debía imputar al Inciso 4.3.2.

Así lo confirma la nota dirigida por la Coordinación de Presupuesto de la ST a la Dirección de Administración de la Deuda Pública,⁹² en la cual se informó el devengamiento

⁹¹ Nota N°97/2010

⁹² Nota CPRHyA N° 10/11 del 19 de enero de 2011





Auditoría General de la Nación

de \$ 119.220.670,72 cuyo beneficiario es la TGN, en concepto de Anticipos, Primas de Seguro, y Comisiones, y que dicho gasto se imputará a la Partida 6.8.7 – Actividad 06 del Programa 62 de la Jurisdicción 56, FF 15 (Crédito Interno).

Por otra parte, lo expuesto resulta contradictorio con la metodología implementada en el contrato celebrado con CITIC ya que en dicho caso los mismos conceptos (Anticipo, Prima y Comisiones) fueron imputados a la partida 4.3.2. En consecuencia, se estaría dando el mismo tratamiento presupuestario a conceptos de distinta naturaleza, incluyendo gastos relacionados con el financiamiento (Comisiones, etc.) dentro de una clasificación presupuestaria que se refiere a Bienes de Uso.

Esto demuestra que no hay regularidad o uniformidad en la imputación presupuestaria de conceptos equivalentes y omite considerar la naturaleza del gasto al momento de su imputación presupuestaria.

Lo mismo ocurre si tenemos en cuenta que los gastos relacionados con Comisiones de Administración, de Gestión o de Coordinación, Comisiones de Compromiso y Gastos Legales pagados en moneda extranjera fueron imputados en CITIC al inciso 4.3.2 y en el contrato con CSR al inciso 6.8.7. Es decir, en ninguno de estos casos la imputación presupuestaria se realizó al inciso que por su naturaleza correspondería el 7.2.8 (Comisiones y otros gastos de la deuda en moneda extranjera a largo plazo).

Las posteriores modificaciones que se requirieron para intentar adecuar o regularizar este tipo de inconsistencias, ponen de manifiesto la ausencia o insuficiencia de planificación, al tiempo que generan inconvenientes en la gestión de los proyectos.

4.4 Se observó la utilización generalizada de Órdenes de Pago sin Imputación Presupuestaria (Formularios C.42) en la efectivización de los pagos





Auditoría General de la Nación



correspondientes a Anticipos, Primas de Seguro y Comisiones, la mayoría de las cuales quedaron sin regularizar al final del ejercicio.

Estos Formularios (C42) de uso restringido, se utilizan para disponer la salida de fondos de la TGN que no pueden ser imputados presupuestariamente en el momento (se registran como AXT, "Auxiliares de Tesorería"), son erogaciones de fondos no previstas en el presupuesto pero justificadas por alguna circunstancia excepcional, que requieren de su posterior regularización (reasignación de partidas a efectos de posibilitar la imputación del gasto al organismo y período correspondientes).

Cuadro 03: Órdenes de Pago.

Tipo de OP	Importe Neto (U\$S)	Importe Neto (% del total)
C41 – Orden de Pago	2.399.490,01	1,81%
C42 – Orden de Pago sin Imputación Presupuestaria	130.100.081,83	98,19%
Total general	132.499.571,84	100,00%

Cuadro 04: Discriminación por ejercicio de imputación y tipo de formulario

Año de Ejecución	Importe U\$S
C41	106.800,75
C42	54.548.116,16
Subtotal 2010	54.654.916,91
C41	171.943,31
C42	75.406.518,02
Subtotal 2011	75.578.461,33
C41	583.098,52





Auditoría General de la Nación



Concepto	Importe (C\$)
Subtotal 2012	583.098,52
C41	1.537.647,43
C42	145.447,65
Subtotal 2013 ^(*)	1.683.095,08
Total general	132.499.571,84

(*) No integra el período auditado. Se incluye sólo a título informativo.

La utilización de los Formularios C-42 obedece a una deficiente planificación previa, por la falta de programación presupuestaria y por la necesidad de efectuar los pagos de distintos conceptos a Beneficiarios del Exterior realizando la transferencia de los fondos a través del BCRA.

De acuerdo con lo estipulado contractualmente, se trata de pagos necesarios para dar inicio a la ejecución de los Contratos de Suministro, por lo cual, los atrasos en la efectivización de estos pagos genera una demora en la ejecución de los contratos.

Cabe destacar que dicha regularización no se produjo ya que no se realizaron oportunamente las adecuaciones presupuestarias necesarias. En efecto, según la información suministrada por el BCRA, las transferencias al exterior relacionadas con el pago de los conceptos mencionados recién fueron efectuadas el 6 de abril de 2011 y, según la información brindada por la Dirección de Administración de la Deuda Pública, los pagos realizados con estos AXT no fueron regularizados.

Cuadro 05: Detalle de Pagos.

Auxiliar TGN	Regularización C55	Importe USD	%
AXT 268 - Incremento otras cuentas a cobrar Corto Plazo	Sin regularizar	102.769.096,16	78,99%





Auditoría General de la Nación



Auxiliar TCN	Regularización C55	Importe USD	%
AXT 423 - Préstamo Externo Largo Plazo	C55 - Sidif 17.652	1.366.261,10	1,05%
	C55 - Sidif 17.653	2.186.017,76	1,68%
	C55 - Sidif 17.654	23.358.963,86	17,95%
	C55 - Sidif 2.657	145.447,65	0,11%
	C55 - Sidif 39.990	99.837,13	0,08%
	C55 - Sidif 39.993	174.458,17	0,13%
		130.100.081,83	100,00%

Como puede verse, la falta de asignación previa de los créditos necesarios a la Secretaría de Transporte (y la consecuente utilización de los C-42) denota la ausencia de planificación presupuestaria adecuada de estas compras. Asimismo, la imposibilidad de regularizar los formularios C-42 utilizados implica deficiencias en la gestión para realizar las readecuaciones presupuestarias correspondientes. Como consecuencia se produjeron retrasos en los pagos y, por lo tanto, una nueva causal de demora en el inicio de la ejecución física de los contratos, ya que, como se expuso precedentemente, el pago de los conceptos mencionados es condición previa para el inicio de las tareas por parte del proveedor del material ferroviario.

En particular, en el caso de los Formularios C-42 emitidos para el pago de los Anticipos, Comisiones de Administración y Primas de Seguro del contrato con CSR, el pago de los mismos fue suspendido porque la Secretaría de Transporte no contaba con el crédito presupuestario asignado para poder imputar el gasto con posterioridad y regularizar así los C-42 antes de la finalización del ejercicio 2010.

En relación con los otros dos contratos (CNR y CITIC), también se tuvo que recurrir a estos Formularios C-42 para posibilitar las transferencias al exterior de los fondos relacionados con el pago de Anticipos, Primas de Seguro y Comisiones de Gestión y de





Auditoría General de la Nación



Coordinación. Cabe destacar que estos pagos sin imputación presupuestaria representan un alto porcentaje del total de pagos realizados en virtud de estos contratos hasta el año 2013.

En el cuadro N° 6, se incluye un análisis detallado de los pagos realizados en relación con los tres contratos en cuestión:

Cuadro 06: Pagos según Concepto

Concepto del pago según OP	Importe Neto (USD)	Importe Neto (% del total)
Comisión de Compromiso	2.213.004,83	1,67%
Gastos Legales	186.485,18	0,14%
Subtotal C41	2.399.490,01	1,81%
Anticipo	83.302.828,95	62,87%
Comisión de Administración	284.571,48	0,21%
Comisión de Compromiso	419.742,95	0,32%
Comisión de Coordinación	2.186.017,76	1,65%
Comisión de Gestión	1.366.261,10	1,03%
Prima de Seguro	41.166.132,09	31,07%
Comisión de Coordinación, Gestión y Gastos Legales	1.374.527,50	1,04%
Subtotal C42	130.100.081,83	98,19%
Total general	132.499.571,84	100,00%

4.5 No se efectuaron análisis que contemplen aspectos técnicos, económicos y comerciales que permitan evaluar en forma integral las adquisiciones realizadas.

Teniendo en cuenta los apartamientos al régimen de Inversión Pública señalados, se consultó a la Secretaría de Transporte⁹³ sobre la existencia de estudios que evalúen integralmente distintos aspectos inherentes a estas contrataciones. En su respuesta la



⁹³Nota CSER y EPSP N° 84/13 del 28/05/2013



Auditoría General de la Nación



SubSecretaría de Transporte Ferroviario⁹⁴ informó: que los estudios realizados constan en los expedientes por los que tramitaron estas contrataciones.

Analizados estos, pudo verificarse la existencia de intervenciones parciales de sectores técnicos especializados; otros de índole económica y las intervenciones de los servicios legales de práctica.

En ningún caso se analizaron acabadamente los distintos suministros en relación a la explotación ferroviaria que se pretende brindar, omitiéndose un examen inclusivo de la totalidad de las previsiones de orden técnico, comercial, económico y financiero que permitan predeterminar con algún nivel de seguridad la continuidad del servicio a prestar.

4.5.1 La adquisición de 220 coches y 20 locomotoras para los Servicios de Larga Distancia, se concretó sin establecerse con antelación un plan de explotación ferroviaria específico.

Con el objeto de posibilitar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de largo recorrido,⁹⁵ la ST remitió a la empresa CNR, las características técnicas con que debía contar el material a fabricar y las cantidades que se estimaban necesarias.⁹⁶

Así se planteó la adquisición de 220 coches y 20 locomotoras que permiten conformar 20 formaciones que podían prestar servicio a una velocidad máxima de 160 km/h.

Si bien por el tipo de trocha (ancha)⁹⁷, el material adquirido es apto para circular en los corredores de idénticas características,⁹⁸ al momento de concretarse la adquisición no se encontraba definido específicamente sobre que ramales se desarrollaría la actividad ni la

⁹⁴Nota SSTF N° 1116 del 05/07/2013

⁹⁵Aprobado por el Decreto N° 1683/2005

⁹⁶Nota ST 432/09 de 14/08/2009.

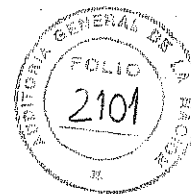
⁹⁷Medida de entre rieles.

⁹⁸Plaza Constitución - Mar del Plata, Retiro - Rosario - Córdoba - Tucumán, Retiro - San Luis - Mendoza - San Juan, Once - Bragado - Pico.





Auditoría General de la Nación



cantidad y frecuencia de servicios a prestar; máxime teniendo en cuenta que no existía ramal en condiciones técnicas y comerciales que posibilitare brindar un servicio en las velocidades que el material permite.

Tampoco constan estudios que contemple demanda a satisfacer, costos de la explotación, recursos necesarios, forma de obtención de los mismos, valor de pasajes y toda previsión necesaria para asegurar la puesta en marcha y continuidad de los servicios.

La SIGEN, con motivo de su intervención había observado en el mismo sentido⁹⁹ que “Los antecedentes no incluyen precisiones sobre los corredores ferroviarios en que operarían el material por adquirirse, aspecto determinante para la elaboración de los estudios de evaluación técnica y económica...”

En su descargo la SSTF detalló: “... las 20 formaciones permitirá atender con mayor nivel de confort los servicios regulares a Córdoba, Tucumán y Mar del Plata, así como posibilitará la rehabilitación en óptimas condiciones de los servicios a Neuquén, Mendoza, La Pampa, Bariloche, San Juan, etc. En este punto, es dable señalar que el Estado Nacional se encuentra discutiendo la adquisición de 500 mil toneladas de rieles, para la renovación del tendido de vías de dichos servicios...”

Informa además sobre inversiones que en dicho momento se venían desarrollando para los servicios interurbanos por un total de \$1.388.364.378, sin aclarar qué ramales son los intervenidos con dichos montos, y cómo impactan en los servicios que se piensa desarrollar con las formaciones que nos ocupan.

Indica también inversiones por un monto de Dólares Estadounidenses cuatrocientos siete millones (USD 407.000.000) en tramos detallados de la red del Ferrocarril General Belgrano, que no pueden ser transitados por el material que se adquirió en esta oportunidad debido a la diferencia de trocha.

⁹⁹Adjunto a nota SSTF N° 2789 del 30/11/2010





Auditoría General de la Nación



La Addenda I ¹⁰⁰ al contrato modificó las especificaciones y diseño de los boggies para obtener mayor robustez debido al estado deficitario de la infraestructura de vía. Consecuencia de ello, se redujo la velocidad de circulación a 120 km/h. en 13 formaciones (incluyendo locomotoras y coches), mientras que las siete restantes conservaron la velocidad original.

En el informe elaborado por la CNRT ¹⁰¹ supone que el destino de las 7 formaciones de mayor velocidad serían para el corredor Plaza Constitución - Mar del Plata. Sin embargo, continúa sin definirse las frecuencias y niveles de demanda de este servicio, como así tampoco figura el destino al que se aplicarán las 13 formaciones restantes.

El mismo informe expresa que la ausencia de definición de los “corredores estratégicos” ha impedido realizar las obras de adecuación (en vías, obras de arte, puentes, señalamiento, comunicaciones, estaciones, etc.) necesarias en los mismos, lo que se traduce en un tiempo para la puesta en marcha incluso superior al que tomó la adquisición propiamente dicha.

Como puede observarse, al momento de concretarse la compra de este material, no se tenía decidido con exactitud, que ramal o ramales serían los explotados, ni como ni cuando se implementarían las obras de infraestructura necesarias para la circulación en forma segura y eficiente de las formaciones.

Esto lo confirma la propia ST cuando consultada ¹⁰² para que informe en qué corredores prestarán servicios este material, la misma informó a través de la SSTF., que el servicio “...de Larga Distancia como el total de las formaciones han sido transferidas por Resolución del Ministerio del Interior y Transporte del mes de septiembre del 2013 para la operación por parte de la Operadora Ferroviaria S.E. Por lo que será la operadora quien establezca las prioridades” ¹⁰³.

¹⁰⁰ Celebrada el 06/05/2010

¹⁰¹ Gerencia de Seguridad en el Transporte

¹⁰² Nota N° 251/13 CSER y EPSP

¹⁰³ Resolución MI y T N° 835 del 08/10/2013





Auditoría General de la Nación

Aclara la SSTF en su nota N° 2089¹⁰⁴ adjunta al nota del MIyT N° 3717/13¹⁰⁵ que con el material que nos ocupa se busca atender en principio los corredores de Buenos Aires - Mar del Plata, Buenos Aires - Rosario, Buenos Aires - Córdoba, Buenos Aires- Tucumán, Buenos Aires- Bariloche, Buenos Aires.- Bragado, Buenos Aires - Mendoza, sin detallar fecha prevista de puesta en servicio para cada ramal, cantidad de los mismos, talleres y depósitos donde se realizará el mantenimiento correspondiente, como toda previsión necesaria para asegurar la continuidad del servicio que se pretende prestar.

4.5.2 La inexistencia de un proyecto integral para la puesta en servicio del nuevo material adquirido para la ex Línea San Martín, manifestada en la falta de coordinación entre la provisión del material rodante y la conclusión de las adecuaciones de infraestructura necesarias, produjo su subutilización en el período auditado, haciéndose extensiva hasta tanto se completen las obras aludidas.

Constan en el expediente estudios donde se analizan y definen las características de las locomotoras y coches adquiridos, también se precisa la necesidad de elevar andenes, al igual que nuevas instalaciones para mantenimiento y soporte del material adquirido¹⁰⁶.

De los procedimientos de auditoría realizados, no pudo comprobarse la existencia de un cronograma¹⁰⁷ de actividades que establezca los distintos niveles de ejecución de las obras de infraestructura, su correlación con la recepción del nuevo material rodante adquirido y su puesta en funcionamiento, denotando esto, además de la incertidumbre en la fecha de la

¹⁰⁴ De fecha 29/10/2013

¹⁰⁵ De fecha 4/11/2013.

¹⁰⁶ Informe del 1° encuentro de enlace de diseño realizado en Bs.As. del 23 al 27/10/2006

¹⁰⁷ Por Nota SSTF N°1116, del 5 de Julio de 2013, se informa que la ADIFSE: "se encuentra en proceso de elaboración de la documentación correspondiente a fin de dar inicio al llamado a licitación para la elevación del





Auditoría General de la Nación



implementación completa de la totalidad del material rodante adquirido, falta de criterios precisos en la implementación del nuevo sistema de transporte.

Al cierre de las tareas de campo 04/12/2013, se habían elevado dos andenes de las estaciones Retiro y José C. Paz, y andenes centrales de la estación Villa del Parque, Saenz Peña, comenzando a partir del 24/10/2013 a brindarse un servicio parcial con el nuevo material con parada exclusiva entre las estaciones mencionadas, complementario y simultaneo con el servicio que se brinda en el ramal.

Al concluir las tareas de campo del presente trabajo, no pudo comprobarse la correlación de estas obras con la elevación del resto de los andenes necesarios en función del nuevo servicio completo a prestar. En el mismo sentido tampoco se comprobó el inicio de ejecución o previsión de las obras correspondientes al nuevo taller y sectores de estaciones que menciona el informe aludido.

Consecuencia de esta situación y hasta tanto se completen la totalidad de obras necesarias para la puesta en servicio del nuevo sistema, principalmente las obras de elevación de la totalidad de los andenes, la mayoría de estas formaciones estaran ociosas sin poder brindar el servicio para la finalidad por las cuales fueron adquiridas, es decir prestar un mejor servicio al usuario y a la comunidad toda. A ello debe sumarse desde la optica de los costos de explotación de la ex Línea San Martín, que ésta debe mantener la flota existente en su totalidad, más parte de la nueva flota en funcionamiento, y otra parte a la espera de entrar en servicio.

Por último debe señalarse, que parte de este nuevo material se destinó a reforzar los servicios en las ex líneas Sarmiento y Mitre, que presentan deficiencias en su material rodante.

Esto último, si bien puede considerarse como una alternativa tendiente a mejorar el servicio en las ex Líneas Mitre y Sarmiento, permite al mismo tiempo vislumbrar la carencia

andenes de la Línea San Martín, a fin de adecuar la altura de los mismos para ser utilizados con las formaciones





Auditoría General de la Nación



de una planificación eficiente y eficaz en relación del servicio de la ex línea San Martín, destino para la cual el material debe afectarse definitivamente, según lo argumentado en las justificaciones de la adquisición.

- 4.6 Los análisis previos del costo financiero de la adquisición, resultan parciales al no incluir la totalidad de los conceptos a tenerse en cuenta en una evaluación de proyecto. Como resultado de esta situación, las estimaciones realizadas difieren significativamente de lo realmente pagado.**

El costo financiero de los préstamos es medido con la Tasa Interna de Retorno (TIR)¹⁰⁸, herramienta que establece la relación entre los ingresos y egresos de un proyecto y permite evaluar los rendimientos (o costos) futuros de una inversión. Parte de la información que se utiliza para el cálculo de la TIR es estimada o proyectada, por lo tanto su valor está sujeto a variaciones en los elementos que la determinan.

Para la correcta realización de una evaluación de proyecto, es necesario identificar y considerar todos los costos del mismo. Esta condición no fue atendida por la ONCP en su cálculo de la TIR proyecto, toda vez que no incluyó entre los costos el anticipo del 15% del precio total de cada contrato de provisión que debió realizar la Secretaría de Transporte. Asimismo, las estimaciones realizadas en concepto de prima de Seguro y de intereses presentan diferencias significativas con las realmente pagadas.

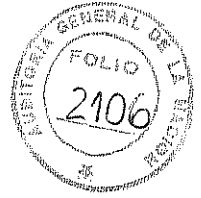
adquiridas a la empresa CSR...”

¹⁰⁸ La tasa interna de retorno o tasa interna de rentabilidad (TIR) de una inversión o proyecto está definida como la tasa de interés con la cual el valor actual neto o valor presente neto (VAN o VPN) es igual a cero. Estos valores VAN o VPN son calculados a partir del flujo de caja anual, trayendo todas las cantidades futuras -flujos negativos y positivos- al presente.





Auditoría General de la Nación



Estas diferencias en las condiciones de cálculo de las TIR de los préstamos, adoptadas por el órgano evaluador, determinaron tasas de comparación menores a las finalmente devengadas en el desarrollo de los convenios, tal como se desarrolla a continuación.

- Prima de Seguros e Intereses:

La Carta de Acuerdo con SINOSURE fija un monto para la facilidad y los intereses para el cálculo de la Prima. Previsión que se ratifica, al coincidir el monto del pago con el de la mencionada Carta y la Nota de Débito de SINOSURE. Tras la realización de estas verificaciones, se puede afirmar que el valor de la prima pagada a SINOSURE, es superior a la oportunamente estimada por la ONCP.

La evaluación realizada, circunscripta sólo al financiamiento, no utiliza los valores considerados por la aseguradora.

- Falta de consideración del concepto de anticipo:

Los contratos establecieron que la parte compradora debía pagar, en concepto de anticipo, el 15% del precio total. De esta manera, se adelantaba a los fabricantes el capital inicial para dar comienzo a los trabajos de producción.

Aunque este anticipo forma parte de los costos del proyecto, el mismo no es considerado por la ONCP cuando se evalúa el costo financiero del préstamo. De ésta manera, el análisis se circunscribió al crédito por el 85% de la compra.

El anticipo es un elemento que tiene repercusiones directas en la provisión del material, por ende en la ejecución de los desembolsos. El pago del anticipo es condición previa para la producción del material, retrasos en su ocurrencia implicarán la demora en el proceso de producción y entrega. Por lo tanto la disociación del pago del anticipo, de la evolución del préstamo, implica omitir una variable importante en el costo financiero de la operación. De hecho los cronogramas para la entrega y el desembolso de la facilidad, lo consideran como punto de referencia.





Auditoría General de la Nación



La incorporación de estos conceptos a las estimaciones, hubiera incrementado la tasa tomada como parámetro comparativo para la evaluación, afectando el análisis de razonabilidad del costo del financiamiento establecido en los convenios.

A los efectos de sustentar lo expuesto se analizó para cada contrato y sobre la base del examen realizado por la ONCP, los distintos costos mensurados por la Tasa Interna de Retorno (TIR) según las siguientes consideraciones.

Variable 1: Se incorpora el pago del Anticipo a los proveedores en el momento de pago de las Comisiones y de la Prima.

Variable 2: Se ajusta el monto de la Prima, al efectivamente pagado a SINOSURE, sin alterar la fecha en la que estipuló en el análisis de la ONCP.

Variable 3: Se consideran los intereses devengados según prima de seguros. Se utiliza el monto de intereses validado por SINOSURE en el pago de la Prima de Seguro. Se distribuye, siguiendo las proporciones de los intereses devengados en el esquema original del MEMO de la ONCP.

Estos tres flujos alternativos, no modifican la estructura temporal de los ingresos y egresos construida por la ONCP. Sólo se modifica el monto de las variables mencionadas en cada caso por separado, es decir que no se combinan los efectos.

4.6.1.- CONTRATO CSR

De acuerdo con la estimación realizada por la ONCP por Memorando N° 16/2010, la TIR para estos contratos es:

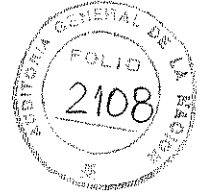
Locomotoras	8,01%
Coches	7,86%

A continuación se exponen comparativamente valores de TIR modificando las adoptadas por la ONCP, según se detalla a continuación:





Auditoría General de la Nación



Cuadro 07: TIR.

Variable 1	Variable 2	Variable 3	
Locomotoras	15,97 %	8,36%	11,88%
Coches	15,69%	8,21%	11,75%

4.6.2.- Contrato CITIC

La ONCP expone su análisis del Préstamo con CITIC mediante dos Memorandos.

El primero es el N° 615/09, que evalúa el financiamiento estableciendo tres escenarios posibles, al no disponer, al momento de emitirlo, de precisiones respecto a los cronogramas de pago de la Facilidad:

- i) Desembolso único con la formalización del convenio,
- ii) Desembolsos en cuatro cuotas idénticas, la primera con la formalización del convenio y la última a los 36 meses y
- iii) Desembolso único a los 36 meses de formalización del convenio (Marzo/13), excepto uno inicial para pagar comisión de SINOSURE.

También hace mención a la estimación del pago de la prima a la aseguradora, por no disponer del "cronograma de pago establecido en la carta de comisión de SINOSURE". En éste caso, se supuso que el pago de la prima se efectuaría al inicio del proyecto y la tasa de 6,61% se incluye provisoriamente sujeta a confirmación en la Carta de Comisión.

En el Segundo Memorandum, MEMO ONCP N° 7/10¹⁰⁹, informa que el valor de la prima a pagarse a SINOSURE asciende a U\$S 7.601.928,24. Este monto resulta de aplicar la tasa de 6,33%, al monto principal del préstamo más los intereses devengados (USD 120.093.653, según la Carta de Comisión SINOSURE).



¹⁰⁹ Elaborado en base al MEMO DNPOIC N°3/10.



Auditoría General de la Nación



Respecto al costo del seguro, explica que depende de la tasa de interés proyectada, como del cronograma estimado de desembolsos. Con las proyecciones realizadas de la tasa de interés y el cronograma de desembolsos recibido, el pago del seguro a SINOSURE ascendería a USD 7.214.984.

En este punto es donde se evidencia la utilización de información estimada, cuando ya se encontraba disponible la convenida en el Acta Acuerdo con SINOSURE. El documento que acompaña a la evaluación de la ONCP, es un MEMO de la Coordinación de Presupuesto de la Secretaría de Transporte del 13/01/09 dirigido al MECON.

“El cronograma de pagos estimado se basó en el Art. 6°, el cual establece un anticipo del 15% dentro del plazo de treinta días posteriores al inicio del proyecto de enlace según lo estipulado en el Anexo 3. El saldo del 85% restante con los fondos otorgados en el Contrato de Financiación (...) en forma proporcional a la certificación de avance de obras, hasta completar la ejecución integral del contrato”.

El cronograma de pagos, resulta de una estimación en función del monto estimado de cada ítem de la construcción del material (Diseño Básico, de Detalle, Estructura de Coches, Ensamblaje, etc.) y de su correspondiente cronograma de ejecución. Ese cronograma estaría correlacionado con el avance físico de la obra. Sin embargo, presenta desvíos respecto del acordado con SINOSURE, ya que la prima resultante de las proyecciones es inferior, por lo que se terminó estimando un devengamiento inferior de intereses.

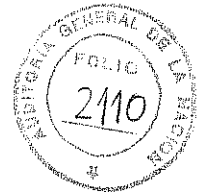
Al realizar los ajustes a las estimaciones, remplazando la información estimada y considerando las tres variantes analizadas estos son los resultados medidos por Tasa de Interna de Retorno:

MEMO ONCP N° 16/2010	9,64%
Variable 1: Anticipo	17,43%
Variable 2: Prima	9,83%
Variable 3: Intereses	11,24%





Auditoría General de la Nación



4.6.3.- Contrato CNR

Para el caso de la evaluación del Préstamo con el China CITIC Bank, por intermedio del Memorándum ONCP N° 397/10¹¹⁰ se analizaron los desembolsos y reembolsos de la siguiente manera:

“se adjunta a fs. (1017:1022) el cronograma provisto de manera informal por la Dirección de Proyectos con Financiamiento Externo Bilateral. Considerando que ese cronograma fue diseñado para fechas anteriores a las actuales, se efectuó un traslado simétrico de las mismas, a partir de una supuesta implementación del convenio el 20 de Septiembre de 2010”

En tanto para la Prima de Seguro, específica que su monto asciende a USD 23.358.963,72 (según se desprende de una nota enviada de manera informal a Fs. 1017-1022 por la Dirección de Proyectos con Financiamiento Externo Bilateral).

La Oficina Nacional de Crédito Público, no tuvo objeciones que formular con relación al financiamiento, pues las condiciones financieras son superiores a las que la República Argentina podría obtener en el mercado. En este caso la ONCP, no explicita una comparación del préstamo con otras formas de crédito.

El descargo ofrecido mediante Nota N° 300/14-SLyA, aclara que el mismo se sustenta en el cálculo de los rendimientos de los bonos soberanos ley Nueva York y ley Argentina interpolados a la vida promedio del préstamo valuado, los cuales ascendían a 10,87% anual y 12,13% anual, respectivamente, en términos de Tirea.

En lo que respecta al análisis planteado e identificado con la variable 2, en el trabajo de la ONCP el monto de la Prima utilizado es el efectivamente pagado.

Cuadro 08: Monto de la Prima.

	BASE TOTAL	FACILIDAD	INTERESES	PRIMA
MEMO N° 397/2010	345.358.141,00	273.252.220,00	72.105.921,00	23.358.963,72
Pago a SINOSURE	369.019.963,98	273.252.220,00	95.767.743,98	23.358.963,72

Sin embargo en el MEMO ONCP 397/10 no se utiliza el monto de Intereses consistentes con el pago de la Prima de Seguro. El monto utilizado de intereses es consistente con una prima inferior.



¹¹⁰ 07/09/2010



Auditoría General de la Nación



En el análisis planteado en la variante 3 que contempla los intereses, se distribuye el monto de intereses que correspondería al devengamiento de la prima pagada a SINOSURE, siguiendo las proporciones de los intereses devengados en el esquema original del MEMO ONCP 397/2010:

Cuadro 09: Intereses devengados.

CNR	Cálculo ONCP	Prima SINOSURE
Intereses	72.105.921,00	95.767.743,98
Facilidad	273.252.220,00	273.252.220,00
Base de Cálculo	345.358.141,00	369.019.963,98
6,33%		
Prima	21.861.170,33	23.358.963,72

La síntesis de los efectos en la TIR de los siguientes ejercicios se expone en el siguiente cuadro:

MEMO ONCP N° 397/2010	8,64%
Variable 1: Anticipo	17,68%
Variable 2: Prima	8,64%
Variable 3: Intereses	10,71%

4.7 Los análisis de razonabilidad de precios del material rodante relacionado con los contratos de CNR y CSR, resultan parciales, e incluyen valores tomados como referencia sin su debido sustento.

Los informes de razonabilidad de precios emitidos a los efectos de sustentar estas contrataciones se expiden en relación únicamente al monto de las unidades de material rodante, con estudios, que si bien califican como razonable a los precios cotizados, solo se basan en comparar los precios cotizados, con valores del mercado internacional, no debidamente documentados, al no existir conformación fehaciente de estas cotizaciones ni documentos técnicos que permitan avalar la comparabilidad de los precios; solo se hace





Auditoría General de la Nación

mención a consultas informales realizadas a expertos en la materia, sin documentación respaldatoria.¹¹¹ Se carece de estudios desagregados, con análisis de costos unitarios de cada ítem componente de obra, que incluya rendimientos de materiales, mano de obra, repuestos, herramientas, capacitación técnica, fletes, seguros y todo otro componente del costo de la adquisición.

A este respecto, la SIGEN se había expresado previamente al señalar¹¹²: “Los estudios sobre la razonabilidad de precios consignados en el expediente se limitan al material rodante, no incluye opinión sobre las erogaciones previstas en materia de repuestos, herramientas, proyecto de enlace, inspecciones y capacitación”.

Lo observado persiste en las modificaciones introducidas en los contratos originales con CNR y CSR, donde se dispusieron cambios con impacto económico en ambas oportunidades, no debidamente cuantificados ni justificada su razonabilidad.

Para el caso de larga distancia, la modificación técnica impuesta (reducción de velocidad)¹¹³ supone una disminución del monto de cada unidad de material rodante, la cual no modificaría el monto total del contrato, sino que significaría un aumento de los repuestos y herramientas a entregarse, sin constar en el expediente ni la disminución en el precio de los coches, ni el detalle de los repuestos y herramientas extra a enviarse.

Para el caso de las formaciones que se destinarán al servicio de la ex línea San Martín, también se realizan cambios en el material rodante solicitado, variaciones que

¹¹¹ Informe CNRT: “Razonabilidad del Precio en la Adquisición de 20 Trenes de Larga Distancia a China” de fecha 18/12/2009, fs 187 del Expte.S01:0486398/2009.

¹¹² Observaciones SIGEN CNR: tal surge de respuesta de nota SSTF N° 2789 del 30/11/2010 folio 1034 a 1048 Expte S01:0486398/2009.

¹¹³ Informe CNRT “ Propuesta de Modificaciones técnicas en la adquisición de 20 trenes de larga distancia a la empresa CNR de China”. Las modificaciones técnicas se incluyen en la Addenda N°2.





Auditoría General de la Nación

repercutieron en el monto total del Contrato.¹¹⁴ En el caso de repuestos y herramientas, no habrá aumento del monto a abonarse, pero se enviará una menor cantidad (no especificada), no explicitándose en qué proporción aumentaron los precios unitarios de los mismos, ni precisar tal variación.

La falta de análisis exhaustivos y completos en el sentido que se observa, se consideran ineludibles, atento en que estas contrataciones fueron concretadas en el marco de acuerdos Estado-Estado, sin haber recurrido a licitación internacional y por ende sin compulsas públicas de ofertas.

4.8 Los estudios previos al contrato con CITIC, no incluyen análisis de razonabilidad de precios.

Para este caso en particular, además de no constar en el expediente analizado estudio que sustente la razonabilidad de los precios pactados, tampoco se analizan los montos parciales de cada ítem de certificación, descripto en el art. 6 (de las condiciones de Pago), donde se establece para el pago del 85% del contrato¹¹⁵, el siguiente detalle:

- Diseño básico 15%
- Diseño de detalle 10%
- Estructura de coches 20 %
- Ensamblaje total 30%
- Puesta a prueba e inspecciones 10%
- Entrega



¹¹⁴ Expediente S010132444/2013 Addenda N°5

¹¹⁵ El 15% restante corresponde al anticipo.



Auditoría General de la Nación



La incidencia porcentual de cada ítem no se encuentra debidamente respaldada, observándose la importancia de los primeros dos ítems que representan el 25% del monto total. Si a estos se suman, el 15% correspondiente al concepto de anticipo, el valor recibido por el fabricante en forma previa al inicio efectivo de la construcción de los coches alcanza el 40% del monto total¹¹⁶.

Esta particular forma de pago, que incide en el costo financiero de la operación, no se encuentra tampoco considerada en los análisis previos, que obran en el expediente examinado.

Las particularidades que presenta el proceso de contratación, caracterizado por la ausencia de procesos licitatorios, confieren mayor justificación a la necesidad de estudios completos y debidamente sustentados.

4.9 Se constató una contratación posterior a la analizada con CITIC, para la adquisición de material de análogas características, al mismo proveedor, a un precio 21% inferior.

Se efectuó una comparación entre la contratación que nos ocupa¹¹⁷ y la realizada por SBASE¹¹⁸ mediante la Licitación Pública N° 147/13, de cuyo objeto resulta la fabricación y puesta en servicio de 105 coches eléctricos para transporte de pasajeros en la Línea A, incluyendo la provisión de repuestos, supervisión de mantenimiento y financiamiento.

Resultó adjudicataria también la empresa CITIC Construction Co. Ltd., para la provisión de coches de análogas características técnicas y similares condiciones de financiamiento.

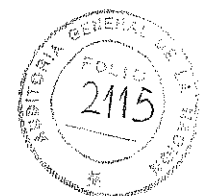


¹¹⁶ Cabe acotar que para el inicio de la ejecución de la obra, es necesario tener concluido el "Diseño de detalle".

¹¹⁷ Gestionado por expediente SO1:439408/2006



Auditoría General de la Nación



El cuadro N°10, compara el precio por coche cotizado para ambas contrataciones incluyendo el valor del material rodante, montos de los repuestos, herramientas, supervisión y mantenimiento (todos estos para dos años) y capacitación. La comparación se realiza en idéntica posición FOB, es decir sin considerar el valor de fletes y seguros.

Cuadro 10: Comparación de cotización por coche en posición FOB valores expresados en U\$S.

Contratación Expte. SOL 739408/2006	Contratación SBASE
1.995.000,00	1.581.000,00

Fuentes: Cotizaciones de ambas contrataciones.

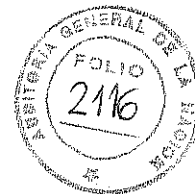
La diferencia entre ambos precios asciende a U\$S414.000,00 por coche, que representa el 21% del monto cotizado por la empresa a SBASE.

El valor cotizado al Estado Nacional es por la provisión de 45 coches en el marco de un Contrato de Provisión de 279 Coches con fecha 5/11/2008, mientras que en el caso de lo cotizado a SBASE es por 105 coches al 14/03/13.

En la comparativa Dólar/Yuan, se observa que la moneda china ha sufrido una apreciación en los últimos años. Mientras que en noviembre de 2008, la tasa de cambio nominal era de 6,943 yuanes por cada dólar americano, en enero de 2013, la misma era de 6,2312. Es decir, hubo una apreciación en la tasa de cambio nominal de aproximadamente un 12%. El efecto esperable del aumento del valor comparativo de la moneda china, es que el precio, al estar pactado en Dólares, debería haber aumentado en la última cotización. Es por ello que, la variación encontrada en los montos de ambos contratos, no puede ser explicada por la diferencia de cotización de monedas entre las fechas de ambas cotizaciones.



¹¹⁸ Subterráneos de Buenos Aires



Auditoría General de la Nación

Otro cotejo realizado, con el objeto de establecer cuán comparables son ambos precios, resultó a partir de comparar cotizaciones de commodities relevantes e influyentes en la conformación del precio de los productos analizados.

El primer caso analizado, es el del precio del petróleo en ambos escenarios. En este sentido, mientras en oportunidad de la primer oferta (05/11/2008), el precio del barril era de U\$S 99,2 (en valores constantes de 2013), en el segundo caso ascendía a U\$S101,17. Dado que el costo del barril de petróleo en ambos casos, es casi idéntico, no es posible atribuir la diferencia de precio entre ambas ofertas a dicho insumo¹¹⁹.

Otra comparación posible es utilizando como variable el precio del acero¹²⁰, pudiendose observar que el valor de la tonelada métrica de acero en Enero del Año 2013, era ampliamente superior al que se registró en Agosto de 2008, por lo que; al igual que en el caso previo, los precios de los commodities comparados, no permiten explicar la diferencia de precios que se presenta entre ambos contratos, en todo caso, deberían operar en el sentido contrario; es decir, impulsando un mayor monto en la cotización más cercana temporalmente.

Ambas contrataciones, incluyen el financiamiento del 85% del monto de la operación, en condiciones similares, no siendo este el motivo que revele la diferencia de precios entre ellas.¹²¹

4.10 .- Las divergencias en el criterio de diseño derivadas de la interpretación de los requerimientos técnicos relacionados con el contrato de provisión de material

¹¹⁹ Fuentes utilizadas: Petróleo <http://www.eia.gov> – U.S. Energy Information Administration

¹²⁰ Fuente utilizada: Acero www.steelbenchmarker.com

¹²¹ Por Nota N° 990/14 –SSFT (29/08/14) el auditado manifiesta que para poder responder con rigor técnico debiera contar con la totalidad de la documentación... sin ella resulta aventurado poder emitir una respuesta certera. A su vez menciona algunos factores que podrían influir en la diferencia de valor: características de las unidades, financiamiento, etc. (Ver Anexo II de Análisis del Descargo Obs. 4.9). Al carecer lo expuesto de respaldo documental no ha podido ser verificado por el Equipo de Auditoría.





Auditoría General de la Nación



rodante para la ex Línea San Martín, provocaron la necesidad de modificaciones sustanciales; las cuales no fueron resueltas con la celeridad necesaria, generando significativas demoras en la entrega del material rodante y afectando la eficacia de la gestión evaluada.

- Coches (Material rodante para la ex Línea San Martín).

En febrero del año 2012, se produjo la segunda reunión de coordinación de proyecto, en la que se conviene formalmente la necesidad de modificar el diseño de los bogies con el objeto de aumentar la capacidad de carga de los mismos¹²².

Este cambio en las condiciones de diseño, indujo modificaciones en los sistemas de frenado, como así también en materiales de la estructura del coche, soldaduras y modificación de los acoples semi-permanentes.

Por otra parte, se decidió modificar la composición de 24 unidades de coches, para ser construidos como furgones, con una sala de máquina conteniendo dos grupos generadores de energía, una cabina de control con equipamiento específico para los motores, su funcionamiento, aislación acústica y ventilación.

Consecuencia de esta segunda reunión de coordinación se firma el 17/10/2012 la Adenda N°V donde además se incluye:

- ✓ un sistema de información al pasajero.
- ✓ modificaciones en el precio, producto de la apreciación de la moneda china contra el dólar americano en el lapso que va desde agosto 2011 a febrero 2012, período que insumió definir estas modificaciones al contrato.



¹²²El bogie debió ser modificado, para elevar de 15 a 17 ton/ejes la capacidad de carga que permitiera aumentar de 200 a 350 pasajeros por coche



Auditoría General de la Nación

- ✓ También el ítem de repuestos y herramientas, se modifica al reducirse las cantidades sin modificar el monto total del ítem, aumentando en consecuencia los valores unitarios.

La valorización de la totalidad de las modificaciones introducidas asciende a U\$S 10.129.224,00, lo que representa un 13,61% del contrato original.

La Addenda también modifica el cronograma de entregas, tal como se expone en el cuadro N° 11 siguiente

Cuadro 11: Suministro Según Addenda N°V.

Entrega	Plazo	Coches	Furgones
N° 1	Hasta el 30/12/2012	24	6
N° 2	Hasta el 30/03/2013	24	6
N° 3	Hasta el 30/04/2013	32	18
N° 4	Hasta el 30/05/2013	32	18

En el cuadro N°12, se compara el cronograma de entrega acordado originalmente en el Contrato (Anexo 6), con la fecha de entrega efectiva (embarque) del mencionado material¹²³:

Cuadro 12: Comparación cronograma aprobado en Contrato vs. Entregas realizadas.

	Lote de Entrega	Plazo de Entrega	CRONOGRAMA		ENTREGA (Embarque)	
			Coches Pasajeros	Pasajeros /Furgones	Coches Pasajeros	Pasajeros /Furgones
abr-12	1	Mes 12	12	2		
jul-12	2	Mes 15	36	6		
sep-12	3	Mes 17	48	8		
oct-12	4	Mes 18	40	8		
ene-13	a	Mes 21			35	6
feb-13	b	Mes 22			13	6
mar-13	c	Mes 23			5	10

¹²³ En función de lo dispuesto en el Anexo 6 del Contrato de Suministro, estos plazos se empiezan a contar desde la fecha de pago del Anticipo al Vendedor (CSR).





Auditoría General de la Nación

De comparar ambos cronogramas, se verifica una extensión en los plazos de entrega previstos originalmente en el contrato por los motivos expuestos.

Asimismo, las demoras en la ejecución aumenta el peso relativo del pago del anticipo en el costo financiero, pues es mayor el tiempo transcurrido del capital en manos del proveedor, sin haber concretado la provisión del material ni el contrato de financiamiento.

A la fecha de concluir con los trabajos de campo del presente informe, faltaban arribar 10 unidades de las 160 totales (se desconoce la estimación de la fecha); observándose incumplimiento de los plazos en todos los embarques¹²⁴.

- Locomotoras ex Línea San Martín

En el caso de las Locomotoras, fueron previstas cuatro (4) entregas a realizarse en los mismos plazos que los Coches de Pasajeros¹²⁵.

Cuadro 13: Comparación Entregas de Locomotoras.

CRONOGRAMA			Cronograma s/ Adenda V		ENTREGA (Embarque)
Fecha	Lote de Entrega	Loc. por Lote	Lote de Entrega	Loc. Por Lote	Locomotoras por Lote
mar-12	1	2			
jul-12	2	6			
sep-12	3	8			
oct-12	4	8			
Nov-12			1	2	
Dic-12			2	22	
feb-13	1				2
abr-13	2				22

¹²⁴ Al 30 de Mayo de 2013 deberían haber arribado la totalidad de los coches y sólo se contaba con 85

¹²⁵ Memorando de la SSTF al MECOM del 15/01/2009





Auditoría General de la Nación

En el cuadro N° 13, se observa el desfasaje entre el cronograma inicial, el establecido en la Addenda N°V y el finalmente ejecutado.

Al cierre del presente trabajo (31/12/2013) todas las locomotoras ya se encuentran en la Argentina¹²⁶, detectándose un atraso en el segundo lote de 22 unidades, atento que el embarque data de Abril de 2013 en lugar de Diciembre del año anterior, tal como se había acordado.

Respecto de los repuestos y herramientas se informa el arribo de un lote de repuestos sin valor comercial en el día 01/02/2013; sin embargo, según la modificación impuesta por la Addenda N°V debería contarse con un tercer lote que incluyera “otros ítems restantes del Contrato”, del cual, según se informó, se esperaba su arribo para el mes de diciembre de 2013¹²⁷.

La ST no dio respuesta satisfactoria en referencia a la consulta sobre las causales de estos atrasos, y las medidas que se adoptaron en este sentido.

4.11 Los atrasos con los que fuera recepcionado el material rodante adquirido a través del contrato correspondiente a CNR – (Suministro de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros) no se encuentran debidamente justificados.

Se analizaron las entregas de Locomotoras y de Coches por separado, discriminación que estaba estipulada en el contrato original.

Surge del “Anexo 6 A” del Contrato que: “El cronograma de entregas debe ser calculado a partir de la fecha de recepción por parte del Vendedor de la C/C y el pago por adelantado correspondiente al quince por ciento (15%) del precio contractual total”.



¹²⁶NOTA Min. Int y T N° 3713/13. del 4/11/2013

¹²⁷ Debería haber arribado en Abril de 2013



Auditoría General de la Nación



La entrega de las locomotoras se establece a 12 y 15 meses a partir del pago del Anticipo. Teniendo en cuenta que la fecha de pago del anticipo fue el 23/06/2011, el plazo de entrega se configuró de la siguiente manera:

Cuadro 14: Suministro de Locomotoras.

Lote	Entrega	Cantidad según Cronograma	Embarque efectivo
1	23/06/2012	5 Unidades	
2	23/09/2012	15 Unidades	
a	20/03/2013		4 Locomotoras

Como se expone en la última columna, solo se hizo efectiva la entrega parcial del primer lote (4 unidades de las 5 previstas originalmente) antes de la fecha límite impuesta en el cronograma.

La fecha de embarque de las 16 locomotoras restantes (este segundo lote en realidad debería ser de 15 unidades según el contrato original) todavía está por confirmarse, para cumplir con los plazos, ya no con las disposiciones de los lotes, deberían haberse embarcado antes del 23 de Septiembre. De embarcarse antes de dicha fecha, los plazos para la provisión de locomotoras se habrán cumplido satisfactoriamente (hecha la salvedad de la unidad faltante en el primer lote).

Respecto de los coches, el contrato establece: "El primer lote de 11 unidades de coches de pasajeros será enviado al puerto de China en el mes 18 posterior a la fecha de entrada en vigencia del Contrato y los otros coches de pasajeros serán terminados para ser enviados a China dentro de los 30 meses posteriores a la fecha de entrada en vigencia del Contrato". Considerando el pago del Anticipo al Proveedor en Junio/11, la línea temporal del cronograma y del suministro efectivo es el siguiente:

Cuadro 15: Suministro de Coches.

Lote	Entrega	Cronograma	Embarque
1	23/12/2012	11	
2	23/12/2013	209	
a	26/03/2013		16
b	29/03/2013		17





Auditoría General de la Nación



En este caso, el cuadro N° 15 permite apreciar los incumplimientos de los plazos de entrega de los coches de pasajeros.

Consultada la SSTF al respecto, no manifestó causales que justifiquen con razonabilidad los atrasos constatados en la entrega del material rodante.

4.12 Las demoras en la ejecución física y financiera de los proyectos, por el incumplimiento de los plazos previstos para el pago de los Anticipos y para la realización de los desembolsos, generaron incrementos de los costos financieros.

Como ya se explicó, la vigencia de los contratos de suministro está supeditada a la firma y entrada en vigencia de cada Acuerdo de Financiamiento. Una vez que esto ocurre se da comienzo al período de disponibilidad y a correr los plazos para el pago de anticipos, primas de seguro y comisiones de gestión y administración, los cuáles son condicionantes para tornar exigible el cumplimiento de las obligaciones del proveedor y permitir la solicitud de desembolsos al prestamista.

Estos plazos no se cumplieron por diferentes causas (técnicas, presupuestarias y de gestión) dando lugar a atrasos en los cronogramas de ejecución.

A continuación se detallan las consecuencias de los mencionados retrasos para cada uno de los contratos:

4.12.1 Contratos CSR

En este caso se produjeron importantes demoras que dieron lugar al vencimiento del período de disponibilidad, que abarcaba originalmente desde el 23/08/2010 hasta el 23/08/2012, sin que se realizara desembolso alguno.





Auditoría General de la Nación



4.12.1.1 Se incumplió el plazo previsto contractualmente para el pago de los anticipos de ambos contratos, no obstante haberse concretado dentro del período de disponibilidad.

Los pagos correspondientes a: anticipos del 15%, primas de seguro a SINOSURE y comisiones de administración de ambos contratos, fueron transferidos al exterior a través del BCRA el día 06/04/2011, es decir con una demora de aproximadamente (7) meses respecto de lo previsto en la cláusula 6.3 del Contrato de Suministro, donde establece que estos pagos se tenían que efectuar dentro de los 15 días de la fecha de entrada en vigencia del Acuerdo de Financiamiento, concretada el 23/08/2010.

Las demoras descritas en el pago de los Anticipos, generaron atrasos en la ejecución física de los contratos de suministro, ya que hacer efectivos esos pagos es una condición previa para el inicio de las tareas por parte del proveedor.

Cabe destacar que estas demoras, se generaron en problemas relacionados con las previsiones presupuestarias que impidieron efectuar oportunamente la transferencia al exterior a través del BCRA. En efecto, el pago de estos conceptos se intentó realizar con Formularios C-42 (Ordenes de Pago sin Imputación Presupuestaria) pero la concreción de los mismos fue suspendida porque la Secretaría de Transporte no contaba con las asignaciones presupuestarias necesarias para regularizar la situación con posterioridad, denotando con mayor énfasis la falta de programación de estas contrataciones.

Finalmente el pago fue realizado en forma tardía con dichos formularios, los que, como se observa en 4.4. del presente informe, se usaron en forma reiterada y no fueron regularizados.





4.12.1.2 Durante el período de disponibilidad del préstamo, todavía no se habían definido cuestiones vinculadas a la provisión del material.

El plazo en el que podían solicitarse los desembolsos, período de disponibilidad de los contratos, comenzó el 23/08/2010 y su duración era por dos años o un plazo inferior en el que se ejecutara toda la facilidad.

Los pagos de los anticipos a los proveedores del material, CSR Qishuyan Locomotive Co. Ltd en el caso de las locomotoras y CSR Nanjing Puzhen Rolling Stock Co. Ltd en el de los vagones, se realizaron el 06/04/2011 de acuerdo a las transacciones del BCRA 487/SH1865 y 487/SH1864. Sin embargo, durante la vigencia de dicho período de disponibilidad, se concretó la segunda reunión de coordinación del proyecto, en la que se introdujeron modificaciones sustanciales al diseño del material rodante. Como consecuencia de estos cambios, se demoraron las entregas parciales del material y, por lo tanto, los desembolsos del Prestamista que están ligados a estas entregas. En este sentido, la utilización del tiempo del período de desembolso para resolver cuestiones del contrato de suministro, implicaron un costo financiero, que se manifiesta en el pago de comisiones de compromiso.

4.12.1.3 Se produjo el vencimiento del Período de Disponibilidad original sin que se hayan efectuado desembolsos.

Como se mencionó anteriormente, el Período de Disponibilidad previsto en el Convenio para el cumplimiento de ambos contratos (coches y locomotoras), venció el 23 de agosto de 2012 sin que se efectúe desembolso alguno. Esto devino en la necesidad de solicitar un nuevo Período de Disponibilidad, el cual fue otorgado por el EXIMBANK a partir del 21 de noviembre de 2012 por un nuevo lapso de dos años.

La causa de este incumplimiento estuvo dada principalmente por las demoras producidas para la realización de la Segunda Reunión de Diseño, en la cual se debieron solucionar inconvenientes técnicos relacionados con el material rodante.





Auditoría General de la Nación



Resultado de esta Reunión, el 17 de octubre de 2012 se suscribió la V Addenda al Contrato de Suministro, en la cual se unificaron criterios y se especificaron las características técnicas de los coches que se estaban comprando. Como puede apreciarse, esta addenda -en la cual se determinaron cuestiones esenciales para el inicio de la ejecución del contrato- fue suscripta casi dos meses después del vencimiento del período de disponibilidad.

Esto demuestra falencias en la planificación de la compra, ya que al momento de entrar en vigencia el Acuerdo de Financiamiento todavía no estaban determinadas las características técnicas que debía tener el material rodante adquirido.

De esta forma se generó un perjuicio para el prestatario ya que se vio obligado a pagar Comisiones de Compromiso por el total de los fondos disponibles, mucho tiempo antes de que estén dadas las condiciones para la entrega del material rodante por parte del proveedor.

4.12.1.4 En el nuevo período de disponibilidad otorgado por el Prestamista persisten demoras en la realización de los desembolsos correspondientes al contrato de adquisición de Coches de pasajeros y furgones.

La aprobación de un nuevo Período de Disponibilidad de dos años a partir del 21 de noviembre de 2012 implicó la renovación de los plazos para la ejecución de los desembolsos desde ese momento.

A la fecha de cierre de las tareas de campo, se constató que se realizaron dos desembolsos correspondientes al contrato para la adquisición de las Locomotoras, el cual quedó así ejecutado completamente.

Por el contrario, en el caso del contrato para la adquisición de Coches de Pasajeros y Furgones, a la misma fecha todavía no se había realizado ningún desembolso a pesar de estar disponible la totalidad del préstamo y de haberse recibido gran parte del material rodante previsto en el contrato.





4.12.1.5 Los devengamientos constatados en concepto de comisiones de compromiso resultan superiores a los originalmente estimados.

Las demoras referidas en 4.12.1.1; 4.12.1.2 y 4.12.1.3 no son neutras en términos económicos, ya que desde el inicio del Período de Disponibilidad comienzan a correr para el Prestatario los plazos para el cálculo de las Comisiones de Compromiso que este debe pagar por la no utilización de los fondos que ya se encuentran disponibles.

En este caso, al no haberse efectuado ningún desembolso en los dos años que duró el primer Período de Disponibilidad, las Comisiones de Compromiso se devengaron durante todo ese tiempo sobre el monto total del préstamo.

En las estimaciones¹²⁸ de los flujos de fondos correspondiente a los préstamos de CSR, por la adquisición de vagones y locomotoras, los montos de las comisiones de compromiso ascienden a U\$S 312.988,12. En el Gráfico N°1, se detalla la proyección del préstamo según lo previsto en el Memo ONCP N° 16/10

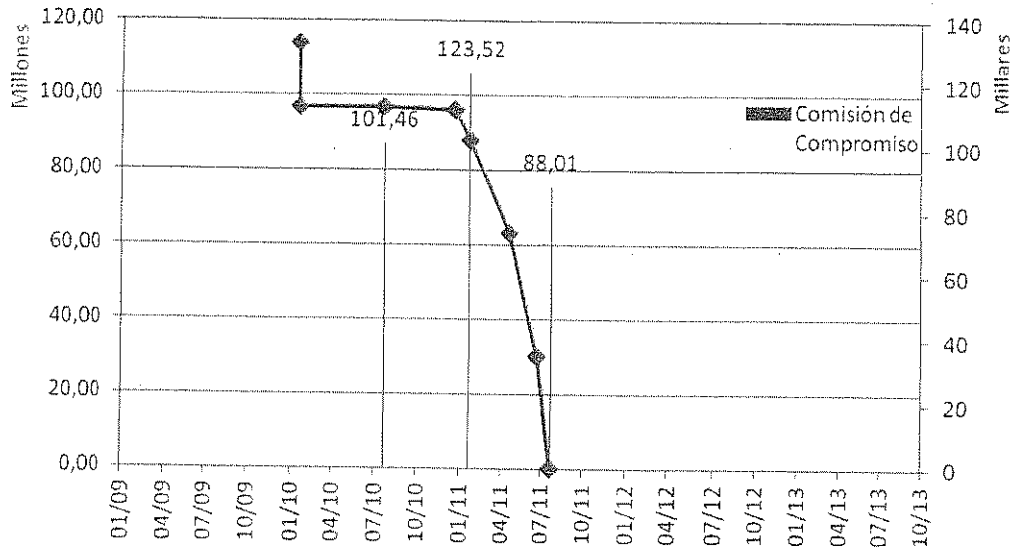


¹²⁸ Memorándum ONCP N° 16/10 del 19/01/2010



Auditoría General de la Nación

Gráfico N°1



Fuente: Memorandum ONCP N°16/10 elaboración propia

En el caso de las Locomotoras, el préstamo se desembolsó con los siguientes pagos a CSR por parte del Eximbank, de acuerdo a los avisos de desembolsos:

28/06/2013	Desembolso (1/2)	USD 41.387.193,60
30/07/2013	Desembolso (2/2)	USD 43.775,00

Esta parte del préstamo devengó comisiones de compromiso hasta el 30/07/2013, momento en el que se completó el desembolso de la facilidad convenida. Por lo tanto, el total pagado por este concepto en relación con la adquisición de las locomotoras alcanza la cifra de U\$S 303.546,38, superando en U\$S 189.374,38 la proyección para este gasto.

En el caso de los Vagones, al 31 de octubre de 2013 el SIGADE no registra desembolsos efectuados. Es decir que para este segmento del financiamiento no se han efectuado pagos al proveedor, por lo que la facilidad se encuentra íntegramente disponible y su monto total devenga

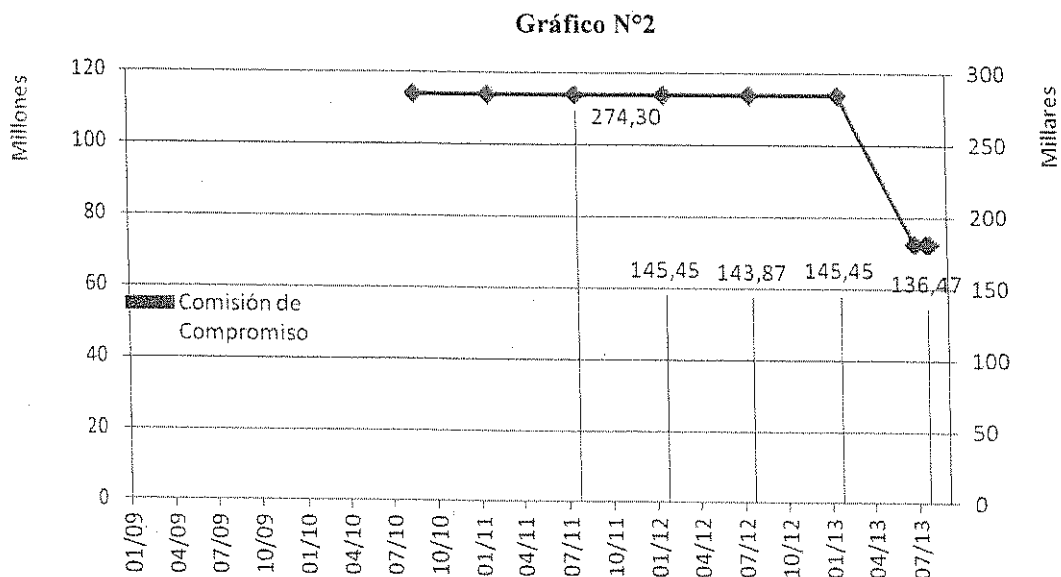




Auditoría General de la Nación

comisiones de compromiso semestralmente. Por tal motivo, las comisiones de compromiso pagadas¹²⁹ por esta parte del préstamo a la fecha mencionada, ascienden a U\$S 541.976,67, superando en U\$S 343.160,67 el monto que se había estimado para toda la vigencia del contrato. Debe tenerse en cuenta, que esta diferencia seguirá aumentando hasta la finalización de los desembolsos.

En el Gráfico N°2, se expone la ejecución real según lo registrado en SIGADE N° 27642000.



Fuente: SIGADE n° 27642000 elaboración propia

De la comparación de los gráficos N° 1 y N° 2, puede observarse que según las estimaciones previas se proyectaba pagar en concepto de comisiones de compromiso por ambos contratos (Coches y Locomotoras) la suma total de U\$S 312.988,00. Sin embargo, como consecuencia de los significativos atrasos en la ejecución real del proyecto se llevan pagados hasta el 31 de octubre de 2013 U\$S 845.523,05. Esto implica una diferencia de U\$S 532.535,05, cuyo pago no se encontraba previsto al momento de la firma de los convenios de préstamo.



¹²⁹ Ver pagos del BCRA



4.12.1.6 Se consideraron para el cálculo de las Comisiones de Compromiso, ochenta y ocho (88) días en que los fondos del préstamo no estaban disponibles para ser desembolsados, ya que se encontraba vencido el Período de Disponibilidad original y el nuevo período otorgado todavía no había comenzado.

El Período de Disponibilidad original se inició el 23 de agosto de 2010 y finalizó el 23 de agosto de 2012. Vencido ese plazo, sin que se hayan realizado desembolsos por ninguno de los dos contratos, se acordó un nuevo plazo cuyo inicio operó el 21 de noviembre de 2012. Como puede apreciarse, desde el vencimiento del primero hasta el inicio del segundo Período transcurrieron ochenta y ocho (88) días.

De una razonable interpretación de las cláusulas del convenio, surge que durante ese intervalo no estuvo disponible la facilidad y que si el prestatario hubiera solicitado un desembolso, éste no se podría haber realizado.

Sin embargo, se verificó que ese lapso de tiempo en el cual no estuvo disponible el préstamo fue considerado para el cálculo de las Comisiones de Compromiso, significando un monto de U\$S 69.561,92 a pagar por parte del prestatario.

4.12.2 Contrato CNR

A la fecha de cierre de las tareas de campo, este contrato se encuentra en ejecución, aún vigente el Período de Disponibilidad por tres (3) años. Dicho período se extiende desde el 27/04/2011 hasta el 27/04/2014. Sin embargo, se verificaron atrasos en la ejecución con relación a los plazos establecidos en el contrato de suministro.





4.12.2.1 Se incumplió el plazo contractual para el pago del anticipo.

Según la cláusula 6.2 del contrato de suministro, el 15 % del precio total del contrato en concepto de anticipo tenía que efectuarse dentro de los 15 días desde la entrada en vigencia del Acuerdo de Financiación.

Teniendo en cuenta que el mencionado acuerdo entró en vigencia el 27 de abril de 2011, el pago del anticipo tendría que haberse realizado hasta el 12 de mayo, inclusive; sin embargo, el mismo se efectivizó el 27 de junio de 2011, es decir, cuarenta y seis (46) días después de la fecha establecida como límite en el contrato.

4.12.2.2 Transcurridos dos años y cuatro meses de la entrada en vigencia del Préstamo no se ha realizado ningún desembolso.

Según pudo verificarse en el SIGADE, al 31 de octubre de 2013, no se encontraba registrado ningún desembolso relacionado con el contrato para la adquisición de material rodante y tractivo de larga distancia.

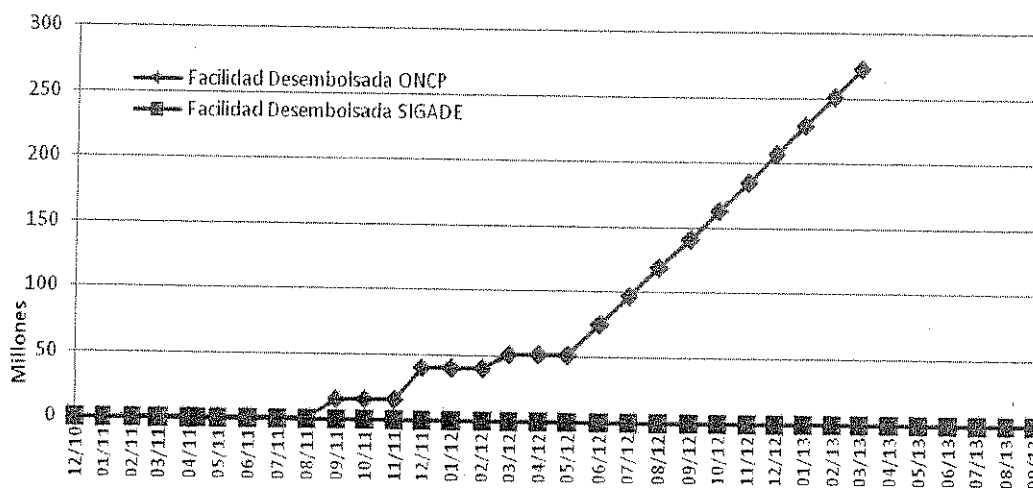
A la fecha mencionada ya se habían entregado las 20 (veinte) locomotoras comprometidas y 116 (ciento dieciséis) de los 220 (doscientos veinte) coches de pasajeros previstos en el contrato. Asimismo, para la realización de estas entregas se tienen que haber realizado previamente las Reuniones del Proyecto de Enlace y las Inspecciones Previas que se establecen en la cláusula 6.3 del Contrato de Suministro.





Auditoría General de la Nación

Gráfico N°3: Comparación monto desembolsos estimados por la ONCP en su Memo 397/10 con los registrados por SIGADE 27643000



Fuente: Elaboración propia

Por tal motivo, se entiende que existe una importante demora en la realización de los pagos correspondientes al material recibido y a los otros conceptos mencionados en el párrafo anterior, que tendrían que haber sido efectivizados y registrados en el SIGADE.

4.12.2.3 Los devengamientos constatados en concepto de comisiones de compromiso, resultan superiores a los estimados al momento de evaluar los convenios de financiamiento.

Existe un desfase entre la programación de los desembolsos y la ejecución efectiva de los mismos. Como se dijo anteriormente, al 31 de octubre de 2013 no se ha realizado ningún desembolso, a pesar de que ya se ha recibido gran parte del material rodante.



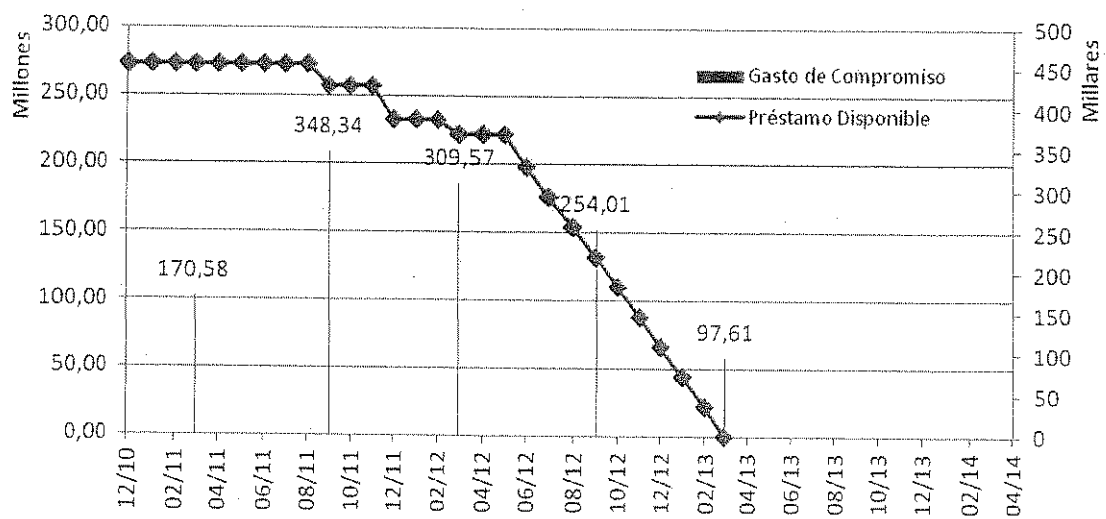


Auditoría General de la Nación



Esta situación genera consecuencias financieras que no fueron previstas o que fueron previstas de otra manera al momento de realizar las estimaciones y proyecciones requeridas antes del inicio del proyecto.

Gráfico N°4: Comisiones de compromiso según la proyección del préstamo que surge del MEMO ONCP 397/10.



La inexistencia de desembolsos al 31 de octubre de 2013, implica que desde el inicio del Período de Disponibilidad (27 de abril de 2011) hasta esa fecha, las Comisiones de Compromiso que tiene que pagar el prestatario al prestamista se calculan sobre la totalidad del monto del préstamo.

En efecto, según las estimaciones previas, el gasto total de este préstamo en concepto de comisiones de compromiso tendría que haber sido de U\$S 1.180.102,00. Sin embargo, del análisis de la ejecución real del préstamo surge que al 31 de octubre de 2013 las Comisiones de Compromiso devengadas ascienden a U\$S 1.736.290,15. Esto implica un excedente de U\$S 556.188,15 entre lo programado para toda la vigencia del préstamo y lo ejecutado hasta la fecha mencionada. Diferencia que continuará aumentando por las comisiones de compromiso que se devenguen, en la medida que no se termine de desembolsar el préstamo.

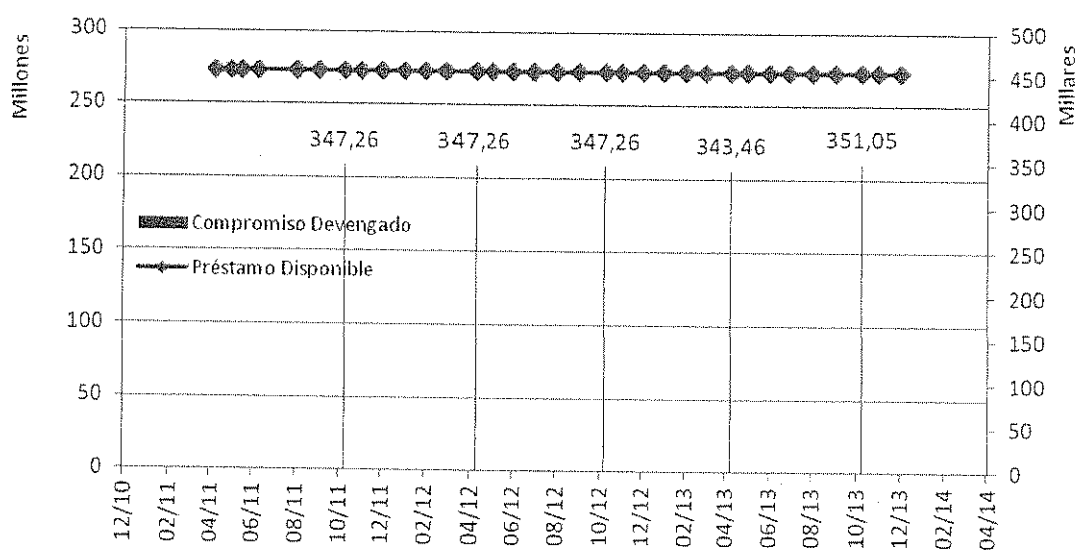




Auditoría General de la Nación

Lo expuesto permite afirmar que existe un desfase entre lo programado y lo ejecutado, con la consecuente incertidumbre sobre los efectos que puede generar en términos de Costo Financiero, dadas las imprevistas oscilaciones que pueden producirse en las variables que afectan dicho costo a causa de las demoras.

Gráfico N°5: Ejecución según SIGADE N° 27643000



4.12.3 Contrato CITIC

En este caso, los desembolsos y la entrega del material rodante se realizaron dentro de la vigencia del período de disponibilidad, que se extendía desde el 27/01/2010 hasta el 27/01/2013. Aun así, se verificaron atrasos en la ejecución en función de los plazos establecidos en el contrato de suministro.





Auditoría General de la Nación

4.12.3.1 Se incumplió el plazo establecido en el contrato para el pago del anticipo.

La cláusula 6.2 del Primer Contrato Complementario, establece que el comprador tiene que pagar el 15% del precio total del contrato en concepto de anticipo dentro de los treinta (30) días posteriores a la fecha de firma del Acuerdo de Financiamiento.

De acuerdo con la mencionada cláusula, dicho pago se debe realizar con el objeto de facilitar el progreso de las tareas y el acopio del equipamiento necesario para la entrega en tiempo y forma.

Sin embargo, se verificó que la transferencia al exterior realizada a través del BCRA para el pago del Anticipo, Prima de Seguro y Comisiones de Coordinación, de Gestión y Gastos Legales se realizó el 03 de mayo de 2010, o sea, más de tres meses después del inicio del Período de Disponibilidad (27/01/2010). Cabe destacar que el pago de dichos conceptos es una condición previa para el inicio de las obligaciones del proveedor y que el atraso en esos pagos implica una demora en la ejecución física y financiera del proyecto.

4.12.3.2 Se incumplió el plazo previsto en el contrato para la realización del primer desembolso.

El primer desembolso –correspondiente al “Proyecto de Enlace”- fue realizado el 23 de noviembre de 2010, es decir, diez (10) meses después del inicio del período de disponibilidad. En este caso, según la cláusula 6.3.1 del Contrato de Suministro el pago se tendría que haber realizado dentro del plazo de treinta (30) días posteriores al inicio del Proyecto de Enlace. El cumplimiento de este plazo, no se ha podido verificar atento que, como se explicó en 2.3, Limitaciones al alcance, del presente informe, no fue posible el análisis del expediente correspondiente a la tramitación y pago del Proyecto de Enlace.





Auditoría General de la Nación



Sin embargo, la mencionada cláusula agrega que en cualquier caso, el plazo no podrá exceder los cuatro (4) meses desde la fecha de entrada en vigencia del Acuerdo de Financiamiento, que se produjo el 27/01/2010, generándose la obligación del pago de intereses.¹³⁰ Lo que significa que este primer desembolso se tendría que haber efectuado antes del 27/05/2010, sin embargo, como se señaló anteriormente, el mismo fue efectivizado el día 23/11/2010, casi seis (6) meses después del límite establecido en el contrato.

4.12.3.3 Los devengamientos constatados en concepto de comisiones de compromiso, resultan superiores a los estimados al momento de evaluar los convenios de financiamiento.

El desfase temporal entre el cronograma de desembolsos proyectado y el efectivamente ejecutado implicó un devengamiento de comisiones de compromiso superior al estimado.

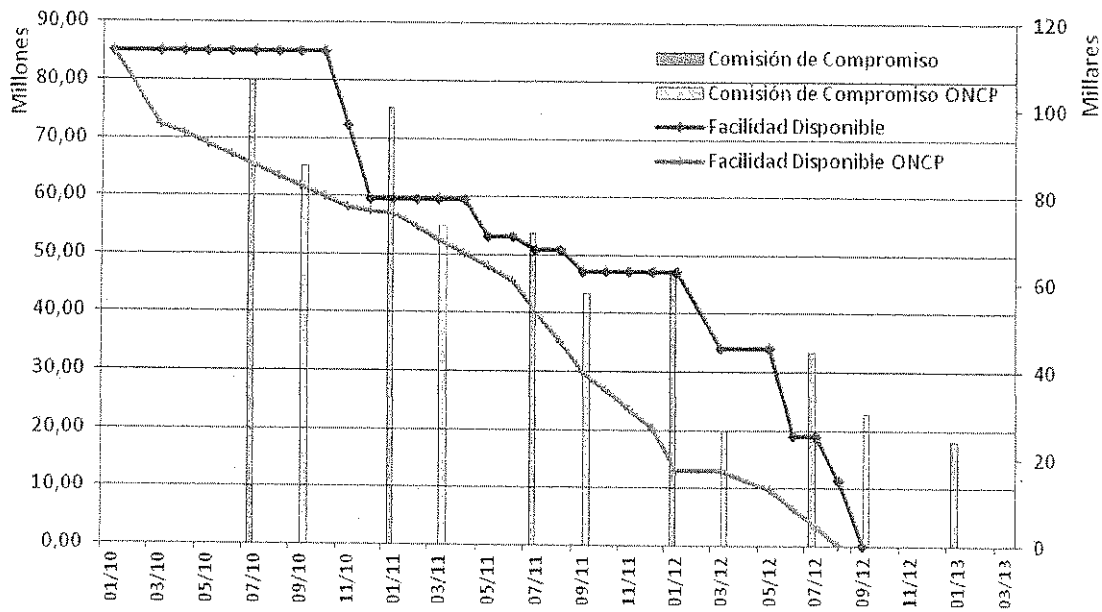
En efecto, el monto de las comisiones de compromiso efectivamente pagadas por la disponibilidad del préstamo asciende a un total de U\$S 401.987,78, en lugar de los U\$S 274.957 estimados por la ONCP en su MEMO 615/2009. Esto implica una diferencia en más de U\$S 127.030,78, de lo ejecutado respecto de lo proyectado. A diferencia de los otros dos proyectos analizados, en este caso los montos son definitivos porque ya se desembolsó la totalidad del préstamo y, por lo tanto, no se seguirán devengando Comisiones de Compromiso.



¹³⁰ Por aplicación de las clausula 6.4.



Gráfico N°6 - Comparación entre programado y ejecutado.



Fuentes: Elaboración propia en base a MEMO ONCP 615/09 y SIGADE 27641000.

4.13 Se constatan discrepancias en la consideración de la Prima de Seguro para el cálculo del Costo Financiero.

4.13.1 Contrato CSR

La prima de seguro es un porcentaje sobre la suma de la facilidad y los intereses devengados. Ese porcentaje es el 6,33%, tal como surge del MEMO ONCP N°16/2010.

La facilidad está fijada contractualmente en los acuerdos de financiamiento:

Locomotoras:	USD 41.430.969
Coches:	USD 72.397.625

Tanto el monto de la Prima como los intereses devengados, son elementos que influyen en el costo financiero analizado por la ONCP.





Auditoría General de la Nación

Los montos que figuran en el memorando de la ONCP acerca del análisis del préstamo son los siguientes y se comparan con el monto efectivamente pagado a SINOSURE:

Cuadro 16: Locomotoras - CSR

MEMO N°16/2010	51.839.746,00	41.430.969,00	10.408.777,00	3.281.455,92
PAGO 06/04/11				3.714.471,12
			Diferencia	433.015,20

Cuadro 17: Coches - CSR

MEMO N°16/2010	90.359.358,00	72.397.625,00	17.961.733,00	5.719.747,36
PAGO 6/4/11				6.490.770,01
			Diferencia	771.022,65

Las diferencias señaladas en los cuadros, resultan de comparar el monto pagado contra lo estimado en concepto de prima en el Memorando N°16/2010.

La prima es del 6,33% y el monto pagado por ella en cada caso fue US\$ 3.714.471,12 y US\$ 6.490.770,01. Partiendo de estos datos, se puede deducir la Base Total implícita, que surge de multiplicar 100 por los montos de las primas y dividirlo por el porcentaje de la prima.

Cuadro 18: Base Total Implícita estimada a partir del % y valor de la prima

PAGO 06/04/11	BASE TOTAL IMPLÍCITA	FACILIDAD	INTERESES	PRIMA
Locomotoras	58.680.428,44			3.714.471,12
Coches	102.539.810,58			6.490.770,01

Significa que las bases de cálculo (la suma de la facilidad más los intereses devengados en la duración del préstamo) fueron respectivamente US\$ 58.680.428,44 y US\$ 102.539.810,58.

Cuadro 19: Base Total Implícita, Facilidad y Prima

PAGO 06/04/11	BASE TOTAL IMPLÍCITA	FACILIDAD	INTERESES	PRIMA
Locomotoras	58.680.428,44	41.430.969,00		3.714.471,12
Coches	102.539.810,58	72.397.625,00		6.490.770,01





Auditoría General de la Nación

Por lo tanto, analíticamente puede afirmarse que los montos de los intereses fueron superiores a los calculados en el MEMO ONCP, ya que la facilidad se determinó en los Acuerdos de Financiamiento y por lo tanto no puede ser causa de este diferencial.

Cuadro 20: Base Total Implícita, Facilidad, Intereses y Prima

PAGO 06/04/11	BASE TOTAL	FACILIDAD	INTERESES	PRIMA
Locomotoras	58.680.428,44	41.430.969,00	17.249.459,44	3.714.471,12
Coches	102.539.810,58	72.397.625,00	30.142.185,58	6.490.770,01

Del análisis surge la existencia de una diferencia en el cálculo de la prima de seguro, tal como se detalla en el cuadro N° 21.

- En el MEMO ONCP N° 16/10, se utiliza un monto de prima inferior al pagado efectivamente a SINOSURE. La discrepancia es explicada por una diferencia en la base de cálculo.
- El cálculo realizado en el marco de este trabajo de auditoría, en base a la prima pagada a SINOSURE, permite estimar un monto superior de intereses al calculado por la ONCP.
- La variación en los cálculos del devengamiento, implica costos financieros asociados diferentes, porque producirían flujos de fondos distintos en el pago de intereses.

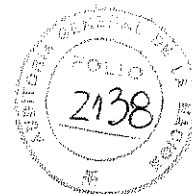
Cuadro 21: Cálculo de Prima de Seguro.

MEMO N°16/10	LOCOMOTORAS			
	BASE TOTAL	FACILIDAD	INTERESES	PRIMA
MEMO N°16/10	51.839.746,00	41.430.969,00	10.408.777,00	3.281.455,92
PAGO 06/04/11	58.680.428,44	41.430.969,00	17.249.459,44	3.714.471,12
		Diferencia	6.840.682,44	433.015,20





Auditoría General de la Nación



	VAGONES			
	BASE TOTAL	FACILIDAD	INTERESES	PRIMA
MEMO N°16/10	90.359.358,00	72.397.625,00	17.961.733,00	5.719.747,36
PAGO 6/4/11	102.539.810,58	72.397.625,00	30.142.185,58	6.490.770,01
		Diferencia	12.180.452,58	771.022,65

4.13.2 Contrato CNR

FACILIDAD: US\$ 273.252.220,00

Prima: 6,33% (Sobre la Base de Cálculo: Facilidad + Intereses Devengados)

Cuadro 22: Facilidad, Intereses Devengados, Base de Cálculo y Prima – Contrato CNR

	Facilidad	Intereses Devengados	Base de Cálculo	Prima
MEMO ONCP N° 397/2010	273.252.220,00	72.105.921,00	345.358.141,00	23.358.963,72
Carta de SINOSURE				
SIGADE 27643000 (16/05/2011)				23.358.963,86
Pago BCRA				23.358.963,86

• Caso 1 - ONCP MEMO N° 397/2010

Si se toma a la Base de Cálculo como dato, considerando que la prima es el resultado de multiplicar dicha base por la tasa, tendríamos:

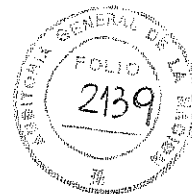
Cuadro 23: Estimación en función de la base de cálculo.

Base de Cálculo	Tasa	Prima	Facilidad	Intereses Devengados
345.358.141,00	6,33%	21.861.170,33	273.252.220,00	72.105.921,00





Auditoría General de la Nación



- **Caso 2 – En función de la prima pagada a SINOSURE**

Si en cambio, se toma a la Prima pagada como dato y se considera que de multiplicar cien (100) por el monto pagado de prima y dividirlo por la tasa de prima, se obtiene la siguiente base de cálculo:

Cuadro 24: Estimación en función de la prima pagada a SINOSURE

Prima	Tasa	Base de Cálculo	Intereses Devengados
23.358.963,72	6,33%	369.019.963,98	95.767.743,98

Se alcanza un resultado similar al descripto más arriba para CSR. En este sentido, se observan que los valores de Prima e Intereses calculados por el MEMO ONCP N° 397/2010 son menores a los obtenidos por esta auditoría, tomando como base el valor de la Prima pagado a SINOSURE y el valor de la Facilidad establecido en el Contrato; estas diferencias podrían tener asociados costos financieros disímiles.

Cuadro 25: Estimación ONCP y AGN para las variables consideradas - contrato CNR

	Base de Cálculo	Facilidad	Intereses Devengados	Prima
Caso 1	345.358.141,00	273.252.220,00	72.105.921,00	21.861.170,33
Caso 2	369.019.963,98	273.252.220,00	95.767.743,98	23.358.963,72
	23.661.822,98		23.661.822,98	1.497.793,39

La utilización de un monto de intereses, consistente con el valor pagado en concepto de Prima a SINOSURE, arroja un mayor costo financiero de la operación de financiamiento.

- **Cálculo de la Prima de Seguro**

Como se ha señalado, por Carta de Comisión de SINOSURE, la prima de seguro es de 6,33% sobre la facilidad y los intereses devengados. El Monto total asegurado es de U\$S 120.093.653,07, sumando intereses devengados y el valor de la facilidad. Se deduce al restar del monto asegurado,





Auditoría General de la Nación

la facilidad, que los intereses devengados en la Carta de SINOSURE, son equivalentes a US\$ 35.125.103,07.-

Cuadro 25: Monto asegurado, facilidad e intereses devengados.

Monto asegurado	120.093.653,07	
Facilidad	84.968.550,00	
Intereses devengados		35.125.103,07

Cuadro 26: Monto asegurado, porcentaje de la prima y valor de la prima.

Monto Asegurado	Porcentaje de la prima	Valor de la Prima
120.093.635,07	6,33%	7.601.927,10

En el Memorándum ONCP N° 7/2010 (13/01/2010), se estima un valor para los intereses y para la prima de seguro según el siguiente detalle:

Cuadro 27: Valor de la prima de seguro e intereses estimado por ONCP y AGN.

	BASE TOTAL	FACILIDAD	INTERESES	PRIMA
MEMO N°7/2010	113.980.791,00	84.968.550,00	29.012.241,00	7.214.984,07
PAGO 03/05/2010	120.093.635,07	84.968.550,00	35.125.085,07	7.601.927,10
		Diferencias	6.112.844,07	386.943,03
			21,07%	5,36%

4.14 El estado de las instalaciones del patio de cargas "Alianza" presenta debilidades que afectan la seguridad y por ende no garantizan de por sí la adecuada salvaguarda de los bienes.

En fecha 29/10/2013 se realizó, juntamente con personal de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, una verificación del estado del material recibido en sus lugares de depósito.

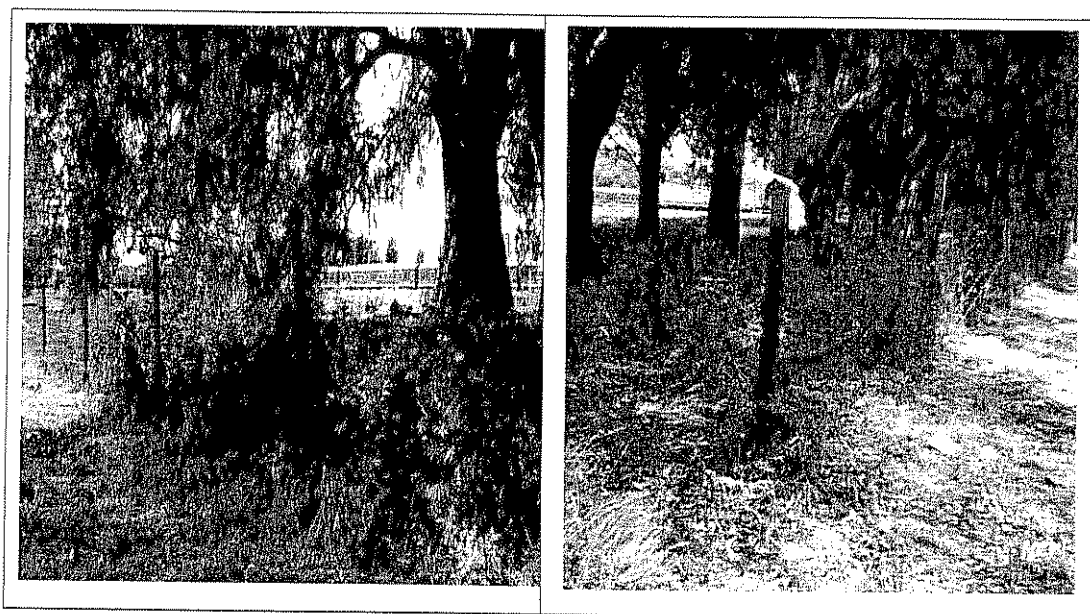




Auditoría General de la Nación

En dicha oportunidad pudo constatar, que en el predio del patio "Alianza", ubicado lindero a la estación Santos Lugares¹³¹ de la ex línea San Martín se encontraban estacionados 21 coches pertenecientes a la nueva flota a prestar servicio en el ramal Retiro Pilar, y una formación de once coches y un furgón de la nueva flota a operar en el servicio interurbano de pasajeros.

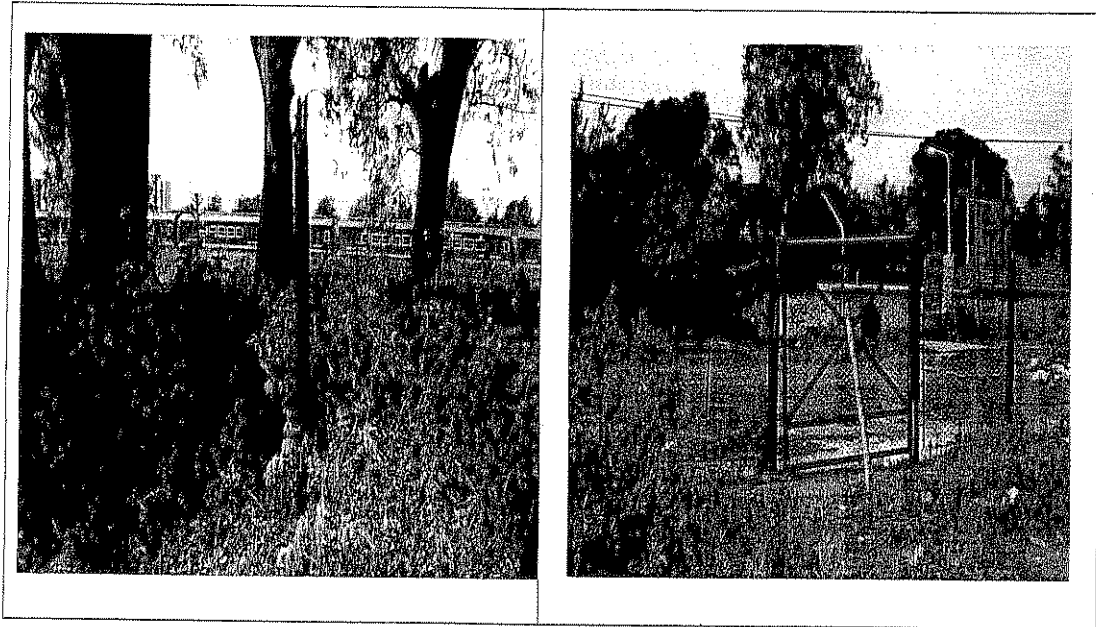
El relevamiento fotográfico permite advertir y así se hizo constar en el Acta de Verificación, que el cerco perimetral presenta sectores en mal estado, permitiendo el posible ingreso de personas ajenas al sector, las que podrían ocasionar desmanes en los nuevos coches allí estacionados.



¹³¹ Partido de Tres de Febrero de la Provincia de Buenos Aires



Auditoría General de la Nación



La situación encontrada, evidencia la ausencia de adecuadas medidas de guarda de estos bienes públicos, incrementando los riesgos de resultar menoscabado el patrimonio estatal. Situación potenciada, en este caso, por la demora en la realización de las obras de infraestructura que permitan la puesta en servicio pleno del nuevo material, tal como se describe en la observación 4.5.2 del presente informe.

4.15 En la negociación de los contratos referido a la adquisición de Material Rodante para la ex Línea San Martín se constató la intervención de un representante sin atribuciones legales y en manifiesta oposición de intereses.

Conforme lo establece el procedimiento administrativo, toda persona que se presente en las actuaciones administrativas por un derecho o interés que no sea propio, aunque le





Auditoría General de la Nación

competa ejercerlo en virtud de representación legal, deberá acompañar los documentos que acrediten la calidad invocada¹³². Los representantes o apoderados acreditarán su personería desde la primera gestión que hagan a nombre de sus mandantes con el instrumento público correspondiente, o con copia del mismo suscripta por el letrado, o con carta-poder con forma autenticada por autoridad policial o judicial, o por escribano público¹³³.

Del relevamiento de los expedientes analizados¹³⁴, se advierte la participación del Ing. E. B. de la empresa *Moore Stephens Global Link*, quien actuó en representación del Estado Argentino en la negociación de los contratos de suministro y de financiamiento. (Recuérdese que para esta adquisición se suscribieron, dos contratos de suministro uno por las locomotoras y otro por los coches y un tercero para el financiamiento).

De la evidencia colectada surge el intercambio de correos electrónicos entre representantes de la CNRT, organismo que en ese momento asesoraba técnicamente a la SSTF y el Ing. E. B. , quien según surge del informe técnico, operaba como "*...asesor del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, radicado en la ciudad china de Shanghai*" en cuestiones técnicas respecto de las características del material rodante a adquirir¹³⁵.

En nota cursada por el Presidente de la GSI (empresa que forma parte de la corporación agrupada como CSR)¹³⁶ a la Secretaría de Transporte informando sobre cuestiones referidas a la marcha del contrato y solicitando instrucciones al respecto, se hace constar su preocupación en relación a que "*Antes de la firma del contrato comercial, ambas partes se comunicaban mutuamente a través del Sr. E. B. de la empresa Moore Stephens*

¹³² Art. 31 del Decreto 1759/72

¹³³ Art 32 Decreto 1759/72

¹³⁴ Expte. S01:0092915/05 y S01:0132444/2013

¹³⁵ A Fs. 248 a 251

¹³⁶ Shanghai Golden Source International Economic and trade Development Co Ltd.





Auditoría General de la Nación

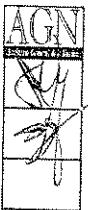
Global Link. El Sr. E. B. nos expresó varias veces que él no quería que nosotros nos contactemos directamente con el Ministerio de Planificación sino a través de él. Como no hemos logrado sus instrucciones directas sobre este tema y por la consideración de estimar al Sr. E. B., actuábamos conforme a sus requisitos.” {...} “En el momento en que nos encontramos, no sería factible desde el punto de vista legal mantener contacto con el Ministerio de Planificación a través de la empresa Moore Stephens Global Link. El Sr. E. B. nos expresó sus entendimientos y nos dijo que en el momento oportuno, él nos informaría la persona de contacto conveniente de la parte argentina.” {...} “Pero tal vez las actividades de buena voluntad del representante de nuestra empresa causaron malas comprensiones innecesarias entre el Sr. E. B. y nosotros”

“Por lo tanto, quisiéramos lograr sus aclaraciones e instrucciones sobre los asuntos arriba mencionados. Creemos que no va a influir el desempeño de la función del Sr. E. B. si podemos establecer un contacto directo con la Secretaría de Transporte. En realidad, apreciamos y agradecemos la función desempeñada por el Sr. E. B. hasta hoy día”¹³⁷

En otra de las notas cursada a la ST a fin de reencauzar las tratativas del convenio de financiamiento, el presidente de la sociedad china realizó una propuesta donde involucra al mismo representante diciendo: “... Debido a las razones que Ud. puede imaginar, hemos enviado el borrador al Sr. E. B., Moore Stephens Global Link, y él les hará saber nuestro proyecto modelo...”¹³⁸ En referencia a esta última nota, no consta en el expediente traducción pública de la misma. A fs. 2693-2694 obra otra traducción, la cual no coincide con la nota original de fs. 2690-2691.

¹³⁷ Párrafos extraídos de la Nota GSI (B4) 2006-267 del 20/11/2006, enviada por el Presidente de GSI al Secretario de Transporte, la que luce a Fs.1443/1445 del expediente

¹³⁸ Nota GSI de 03/011/2008. “...Due to the reasons you might imagine, we have sent the draft to Mr. E. B., Moore Stephens Global Link, and he will let you know our proposed draft...”





Auditoría General de la Nación

Avanzadas las conversaciones para conformar el convenio de financiamiento, el 28 de abril de 2009 la empresa GSI le informó¹³⁹ a la ST que enviaron el borrador del Acuerdo de Financiamiento a través del Sr. E. B. . También le comunicó que el *EXIMBANK* enviaría una carta de intención con las principales condiciones de financiamiento y el borrador de las enmiendas contractuales (que incluyeron ajustes a los precios) al Sr. E. B. , quien “contactará a su Estimado Ministerio para consultarlo.”

Con motivo de la negociación y aprobación de la V Addenda al contrato comercial, en la reunión realizada el 07/09/2011, se destaca que la parte argentina se comprometió a elaborar una lista de mejoras tecnológicas deseables para las locomotoras y se las adelantaría al Sr. E. B. ,¹⁴⁰ quien según informe elaborado por personal técnico de la ST, *actuó como representante de la firma CSR (Proveedor)*.¹⁴¹

Consultada la Secretaría de Transporte para que informe sobre el vínculo entre el Estado Nacional y el Ing. E. B. de la empresa STEPHENS MOORE GLOBAL LINK,¹⁴² manifestó: “que no existe vinculación directa entre la empresa STEPHEN MOORE GLOBAL LINK y el Estado Nacional, relacionadas con la compra de Material Rodante a la República Popular China, por lo tanto no se dispone de documentación que acredite designación, nombramiento y/o poderes de actuación.”¹⁴³

Por otra parte se colectó información del Registro de Audiencias de la Jefatura de Gabinete de Ministros, del cual surge la asistencia del Sr. E. B. , a reuniones, con antiguos

¹³⁹ Nota GSI (B4) 2009-132 del 28/04/2009. Expediente refoliado Subsecretaría de Transporte Ferroviario, Fs. 2726

¹⁴⁰ Nota de la Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT a Fs. 690/691 del Expte S01.0132444/2013

¹⁴¹ Informe del 20/12/2012 Fs. 823/831

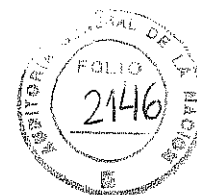
¹⁴² Nota AGN 84/13 CSER Y EPSP.

¹⁴³ Nota SSTF 1116 del 5/07/13





Auditoría General de la Nación



funcionarios de la ST, en representación propia como de la empresa STEPHENS MOORE GLOBAL LINK y en otros casos como asesor de la misma ST.

De los hechos expuestos se concluye que existieron negociaciones en las que participó una persona sin mandato o autorización legal, ni funciones establecidas en forma orgánica, sobre aspectos altamente significativos desde una perspectiva técnica y económica, invocando ante los funcionarios chinos una supuesta representación del MINPLAN y en ocasiones ante las autoridades nacionales se manifestaba representante de la oferente, sin que se le haya solicitado la acreditación de su mandato. Ello sin perjuicio de que el nombrado, haya actuando en interés de partes contrarias en el marco de una misma negociación, situación incompatible por conflicto de intereses, que colisiona en forma manifiesta con principios éticos y pudo incidir en la transparencia de las operaciones.

4.16 Se constató la falta de traducciones respecto de documentación vinculada a la gestión de la adquisición de Material Rodante a CSR.

Conforme lo establece la normativa vigente, los documentos que integran las actuaciones administrativas deben redactarse en idioma nacional, ello como regla general. Cuando se agreguen documentos redactados en idioma extranjero deberán acompañarse con su correspondiente traducción hecha por traductor matriculado¹⁴⁴.

En la tramitación de los expedientes (identificados en aclaraciones previas), se comprobó la ausencia de traducciones respecto de algunos documentos, a saber:



¹⁴⁴ Decreto 1759/72 Arts. 15 y 28.



Auditoría General de la Nación



- En las Primeras Addendas a los contratos celebrados con CSR para el suministro de coches de pasajeros y locomotoras se omitió la traducción de las páginas en las que se describen cuestiones inherentes a las condiciones de pago del material rodante¹⁴⁵.
- Nota cursada por el Presidente de GSI a la ST respecto de las acciones a seguir para concluir las negociaciones del acuerdo de financiamiento¹⁴⁶.
- Memorándum de Entendimiento, Quishuyan, 24 de febrero de 2006.¹⁴⁷ Representantes de la CNRT, UGOFESA, GSI y CSR, visitaron Quishuyan Locomotive&Rolling Stock Works y se manifestaron respecto de las características de las locomotoras, plazos de entrega y especificaciones técnicas. Aclaran que el mismo se celebra hasta tanto se definan las condiciones generales de diseño y básicamente el contrato.
- Memorándum de Entendimiento, Qingdao, 27 de febrero de 2006 referente a especificaciones técnicas de los coches de pasajeros (CSR)¹⁴⁸.

Lo señalado, no obedece a una cuestión meramente formal sino que tiene en miras contribuir a la publicidad, difusión y transparencia en la gestión de la cosa pública.

4.17 La V Addenda al acuerdo celebrado con CSR cursó por expediente separado, en manifiesta contradicción con la reglamentación vigente y pese a lo indicado por la Jefatura de Asesores de Gabinete de la ST.

El Decreto Reglamentario de la Ley de Procedimientos Administrativos establece que los expedientes tendrán un trámite único, quedando prohibida la formación de correspondes¹⁴⁹.

¹⁴⁵ Sobre el particular véase Decreto 91/2008, Addenda I ambas del 11/05/07 Anexo III Pgs. 8/9 Fs. 1422/1423 y Anexo IV Pgs. 9/12 Fs. 1405/1406

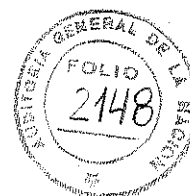
¹⁴⁶ Fs. 2690/2691

¹⁴⁷ Fs. 602 a 605





Auditoría General de la Nación



Mediante nota dirigida a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario¹⁵⁰, se remitieron las actuaciones de la V Addenda a los fines de que fuesen agregadas al expediente principal (Expte. S01:0092915/2005) y pese a las indicaciones de la Jefatura de Gabinete de asesores y sin motivo aparente que lo justifique la SSTF le dio un tratamiento separado.

Atento la naturaleza de la cuestión tratada, la modificación de aspectos técnicos y económicos significativos (incremento en USD 10.129.224,00) de los contratos de suministro para la ex Línea San Martín y la relación de causalidad entre los hechos y antecedentes que se acreditan en el expediente principal, se justifica la necesidad de un tratamiento integrado que posibilite una visión acabada de la situación en base a los elementos existentes y en consecuencia otorguen la mayor transparencia al procedimiento¹⁵¹.

4.18 No surge expresamente la competencia del Ministerio del Interior y Transporte para la suscripción de la V Addenda al acuerdo celebrado con CSR.

Del expediente surge un proyecto de Decreto, por el cual se autorizaba al Ministerio de Planificación, para que a través de la Secretaría de Transporte, instrumentase la formalización de los contratos y/o acuerdos con la República Popular China en materia Ferroviaria que comprendiesen la adquisición de material rodante, realización de proyectos y ejecución de trabajos indispensables para la rehabilitación y recuperación de los servicios ferroviarios interurbanos y urbanos en la red ferroviaria de la República Argentina, como así también gestionase ante los organismos competentes los avales y garantías necesarias a fin de

¹⁴⁸ Fs. 627 a 644

¹⁴⁹ Art. 17 Decreto 1759/72 t.o. 1883/91

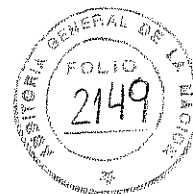
¹⁵⁰ Nota JEF GAB. N° 485/2011 de fecha 4/08/2011

¹⁵¹ Conforme al principio general establecido en el inc. c) Art. 3 Decreto 1023/01





Auditoría General de la Nación



proseguir con la políticas del Estado¹⁵². Designaba al Banco de Inversión y Comercio Exterior S.A (BICE) como agente financiero del Estado Nacional¹⁵³. Asimismo lucen agregadas tres notas, propiciando la intervención de los órganos de asistencia jurídica respecto del proyecto en cuestión sin que conste dictamen o prueba de su instrumentación¹⁵⁴.

Tal como se señaló en aclaraciones previas, los contratos celebrados con CSR, sus Addendas y los modelos de acuerdos de financiamiento fueron ratificados mediante Decretos del Poder Ejecutivo, no así en relación a la V Addenda, que fue suscripta con posterioridad y aprobada por Decisión Administrativa N°582/2013.

Del análisis de la normativa vigente, por la cual se transfirieron las competencias del Ministerio de Planificación Federal al Ministerio del Interior y Transporte no surge la competencia *expresa* del Ministerio del Interior para la suscripción de acuerdos de esta naturaleza¹⁵⁵, como así tampoco del Decreto 1683/05, en la medida que faculta a la ST a que determine anualmente en el marco del programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de bienes, aquellos que resulten de la formalización de acuerdos internacionales suscriptos entre el estado nacional y otros estados.

No obstante lo señalado, no debe soslayarse que atento a la naturaleza de la materia comprometida y del principio de presunción de validez de los actos administrativos, debe estarse por su validez y tenerse presente lo señalado en la gestión de nuevas contrataciones y/o gestiones.

¹⁵² El BCRA emitiría los avales y garantías

¹⁵³ Exp. S01: 0092915/2005 Fs. 335/338

¹⁵⁴ Nota SSTF 1634/05, Nota DPTF 050/05 y Nota SSL 16250/05

¹⁵⁵ Decretos 874/12 y 875/12.





Auditoría General de la Nación



4.19 Se constató el extravío de expedientes vinculados a dos pagos realizados por la adquisición de coches para la Línea "A" de Subterráneos.

En el marco de la Adquisición de los coches para la Línea "A" de Subterráneos, se efectuaron dos pagos en concepto de: a) Proyecto de Enlace por la suma de U\$S 12.745.282,50 y b) Diseño Básico por la suma de U\$S 12.745.282,50, los que fueron tramitados e identificados como S01: 0186431/2010 y S01: 0372148/2010 respectivamente.

En el transcurso de las labores de auditoría, se solicitaron los expedientes mencionados (formaban parte de un conjunto más amplio de expedientes de pago) los que fueron individualizados en una planilla de seguimiento y puestos a disposición por el Gabinete de Asesores de la ST¹⁵⁶. Siguiendo esa referencia, entre los días 8 y 12 de abril, integrantes del equipo de auditoría concurren a la DNPOIC para tomar vista, obteniendo como respuesta que los expedientes no se encontraban allí.

Ante esa situación y a fin de obtener vista de esta documental, se cursó nota¹⁵⁷ solicitando que en el término de 10 días, se informase a la AGN el resultado de la búsqueda de los expedientes¹⁵⁸. En respuesta a dicho requerimiento, el Ministerio de Interior y Transporte remitió la información producida por la DNPOIC, en la que se consigna: "Como resultado de la intensa búsqueda efectuada se ha verificado que los expedientes objeto de la misma no han sido encontrados aún cuando por el sistema CUDAP el EXP S01 0186431/2010 ha ingresado en la Dirección a mi cargo con fecha 5 de julio de 2010 y el EXP S01 0372148/2010 fue recepcionado con fecha 10 de diciembre de 2010 en la Dirección de Proyectos con Financiamiento Bilateral dependiente de esta Dirección Nacional"[...] "Teniendo en cuenta que los expedientes no han sido encontrados y que el titular de la

¹⁵⁶ Nota JEF GAB 223/2013

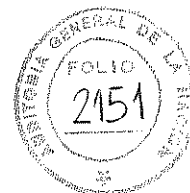
¹⁵⁷ Nota AGN 83/13 CSER y EPSP

¹⁵⁸ Nota AGN 83/13 CSER y EPSP





Auditoría General de la Nación



Dirección de Proyectos con Financiamiento Externo Bilateral, en las fechas que figuran en las planillas de seguimiento, ya no presta servicios en la actualidad en la citada Dirección, se ha dado la correspondiente intervención a la Dirección de Sumarios de este MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS". Asimismo se dispuso su reconstrucción.

Posteriormente, sobre el cierre de las tareas de campo y por Nota N°251/13 CSERyEPSP (25/9/13) la AGN solicitó al Ministerio de Interior y Transporte que informe, si se habían producidos novedades a las detalladas la Nota N°2267/13 (5/7/14). En respuesta, se recibe la Nota U.S.T. N° 373 (31/10/14) en la que se adjunta copia de la Nota ST 2875/13 enviada a la DNPOIC y por la que se solicita actualizar el estado de situación de la reconstrucción de las actuaciones. De acuerdo con la documental suministrada, éste requerimiento de la ST no fue respondido.

Como consecuencia de los hechos descriptos y la demora en la reconstrucción de los expedientes de mención, no resultó posible al equipo de auditoría acceder a esta información referida a la adquisición de material rodante para la Línea "A" de Subterráneo y realizar los procedimientos descriptos en el punto 2.3 Limitaciones al Alcance del presente informe.

5 Comunicación del Proyecto de Informe al MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y al MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS.

Por NOTA N° 159/14-CSERyEPSP del 8 de julio de 2014, se remite al Ministerio del Interior y Transporte (MIyT), con copia a la SECRETARIA DE TRANSPORTE y a la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE FERROVIARIO, copia del Proyecto de Informe a fin de que realicen sus aclaraciones y/o comentarios respecto a su contenido. Asimismo, por su similar N° 157/14-CSERyEPSP, de la misma fecha, se remite al MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PÚBLICAS copia del proyecto a similares efectos. De manera





Auditoría General de la Nación



simultánea, a través de la Nota N° 158/14 CSERyEPSP, se envía el Borrador de Informe para conocimiento del Interventor de la CNRT.

Mediante la NOTA N° 2633/14, del 29 de Julio de 2014, el MIyT solicita hacer uso de la prórroga prevista en el art. 2 de la Disposición 123/08. En tal sentido, a través de la Nota N° 192/14 CSERyEPSP se concede al auditado 15 (quince) días hábiles para dar respuesta.

De igual modo, la SECRETARIA LEGAL Y ADMINISTRATIVA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS, mediante Nota N° 255/14 del 4 de agosto, solicita similar concesión, la cual es concedida a través de la Nota N° 193/14-CSERyEPSP, por un término similar al explicitado en el párrafo precedente.

Con fecha 2 de setiembre del corriente, por Nota N° 2962/14, el MIyT emite sus comentarios acerca del Borrador Sujeto a Discusión, por intermedio de sendas notas de las áreas con incumbencia en la materia auditada, a saber: Nota N° 475/14-DASPT (Dirección de Análisis y Seguimiento Presupuestario del Transporte), Nota N° 990/14-SSTF (Subsecretaría de Transporte Ferroviario), Nota N° 2249-GST (Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT) y Nota N° 3313/14-ST(Secretaria de Transporte).

Por otra parte, a través de la Nota N° 300/14-SLyA del 3 de setiembre, la Secretaría Legal y Administrativa del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, remite la respuesta correspondiente a dicha dependencia.

Finalmente, por Nota N° 3626/14-MIyT, del 31 de octubre, se pone en conocimiento la respuesta elaborada por la ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO (ADIFSE).





6 Recomendaciones

6.1.- Encuadrar la gestión de contrataciones como las que han sido objeto de examen, en un adecuado marco de previsibilidad, de modo tal de permitir una asignación eficaz y eficiente de los recursos adquiridos y de los fondos administrados, con el fin de evitar situaciones que puedan derivar en perjuicio fiscal y resguardar el interés público comprometido.

6.2.- Extremar los recaudos en la definición y precisión de las obligaciones y demás prestaciones objeto de las contrataciones bajo examen, a fin de establecer de modo unívoco el alcance de los derechos que asisten a la Administración y a las partes intervinientes, y evitar consecuencias jurídicas lesivas derivadas de los defectos de los actos realizados.

6.3.- Llevar adelante las acciones necesarias para garantizar un adecuado resguardo físico de los bienes incorporados al patrimonio del Estado.

6.4.- Documentar fehacientemente todas las instancias administrativas y de autorización que implica la gestión de pagos, y asegurar el cumplimiento de las cláusulas contractuales y las instrucciones impartidas por la Administración a sus efectos.

6.5.- Procurar, en lo sucesivo, extender el alcance de las tareas de control realizadas por la CNRT en lo que respecta a la revisión de los bienes objeto de contratación.

6.6.- Arbitrar las medidas necesarias para concluir, a la mayor brevedad posible el proceso de reconstrucción de los expedientes extraviados EXP-S01:0186431/2010 y EXP-S01:0372148/2010.

6.7.- Impulsar las actuaciones sumariales tendientes a deslindar las responsabilidades





Auditoría General de la Nación



administrativas consecuencia de la pérdida de los expedientes EXP-S01:0186431/2010 y EXP-S01:0372148/2010.

7 Conclusiones

Mediante el Convenio de Cooperación Económica celebrado en la ciudad de Beijing el 07 de junio de 1980, entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Popular China, las partes se comprometieron a estimular la cooperación económica en distintas materias entre las que se incluyó la Actividad Ferroviaria.

En el marco de las actividades derivadas de dicho convenio tuvo lugar la *XV Reunión de la Comisión Mixta Económico Comercial- Chino Argentina*, celebrada durante los días 28 y 29 de junio de 2004, en la que la delegación argentina presentó el programa para la rehabilitación de la red ferroviaria y de puertos, e invitó a la parte china a participar en este programa, quien expresó su interés en la cooperación financiera bilateral.

Posteriormente, el día 16 de noviembre de 2004 se concertó entre el Ministerio de Planificación Federal e Inversión Pública y Servicios de la República Argentina y el Ministerio de Comercio de la República Popular China, el *Memorándum de Entendimiento sobre la Cooperación en Actividades Ferroviarias*.

En el marco legal señalado y sobre la base de los citados Convenios Internacionales preexistentes, el Estado Nacional instrumentó distintos Acuerdos para la adquisición de material rodante con empresas y bancos estatales de la República Popular China, entre los cuales se encuentran los tres contratos objeto de la presente auditoría.

En lo que hace a la implementación y administración de los acuerdos mencionados, cabe señalar, en primer término, que el régimen de Inversión Pública establece que para la





Auditoría General de la Nación



incorporación de Proyectos de Inversión al Banco de Proyectos de Inversión Pública, debe presentarse la información requerida por la Dirección Nacional de Inversión Pública, órgano responsable del sistema.

Al respecto se ha verificado el incumplimiento de las previsiones relativas a dicho régimen, no constatándose informes de factibilidad, dictámenes de calificación técnica y demás tramitación inherente al cumplimiento de la normativa particular.

En segundo lugar, y en lo que respecta al régimen de Crédito Público instituido en la Ley de Administración Financiera y normas concordantes, se detectaron deficiencias y falta de oportunidad en las intervenciones de órganos con incumbencias establecidas en la normativa particular.

Así, en los tres casos analizados (CSR, CNR, CITIC) se advirtió la omisión de la autorización del órgano coordinador del sistema de administración financiera, conforme la exigencia del Art. 59 de la Ley.

Tampoco se ha obtenido evidencia alguna respecto de la intervención previa de la JGM, que debiera constar en las actuaciones de referencia, atento a las competencias que le asisten en la materia.

En lo que hace al tratamiento presupuestario otorgado a los créditos relacionados con las adquisiciones de material rodante, su inclusión en el Programa de Inversiones Prioritarias (PIP) y su imputación presupuestaria, además de evidenciar criterios contradictorios en su asignación y distorsionar el resultado económico del ejercicio, ponen de manifiesto deficiencias en la programación presupuestaria.

En tal sentido, la ley N° 26.546 de presupuesto de gastos y recursos para el ejercicio 2010 determinó que el PEN estableciera un *Programa de Inversiones Prioritarias*, dentro del que se incluyeron los proyectos objeto de auditoría, disponiendo, además, que los proyectos y





Auditoría General de la Nación

obras que lo integren se consideraran *activos financieros* y serán tratados presupuestariamente como *adelantos a proveedores y contratistas hasta su finalización*. Dicho tratamiento tiene como consecuencia directa una subestimación del resultado económico-financiero del ejercicio.

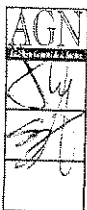
Asimismo, y en la ejecución del gasto, se observó la utilización generalizada de Órdenes de Pago sin Imputación Presupuestaria en la efectivización de los pagos correspondientes a Anticipos, Primas de Seguro y Comisiones, la mayoría de las cuales quedaron sin regularizar al final del ejercicio.

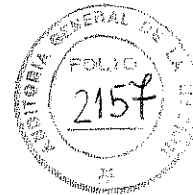
En otro orden de ideas, en lo referente a los aspectos relacionados con los actos preparatorios de las adquisiciones realizadas, se ha podido comprobar la inexistencia de análisis que contemplen aspectos técnicos, económicos y comerciales que permitan evaluarlas en forma integral.

A modo de ejemplo, la adquisición de 220 coches y 20 locomotoras para los Servicios de Larga Distancia, se concretó sin establecerse con antelación un plan de explotación ferroviaria específico.

En efecto, al momento de concretarse la adquisición no se encontraba definido específicamente sobre que ramales se desarrollaría la actividad ni la cantidad y frecuencia de servicios a prestar; aún a sabiendas de que no existía ramal en condiciones técnicas y comerciales que posibilitare brindar un servicio en las velocidades que el material permite.

Tampoco constan estudios que contemple demanda a satisfacer, costos de la explotación, recursos necesarios, forma de obtención de los mismos, valor de pasajes y toda previsión necesaria para asegurar la puesta en marcha y continuidad de los servicios.





Auditoría General de la Nación

Por otra parte, en el caso del nuevo material adquirido para la ex Línea San Martín se observó la falta de un cronograma de actividades que establezca los distintos niveles de ejecución de las obras de infraestructura, su correlación con la recepción del nuevo material rodante adquirido y su puesta en funcionamiento, denotando esto, además de la incertidumbre en la fecha de la implementación completa de la totalidad del material rodante adquirido, falta de criterios precisos en la implementación del nuevo sistema de transporte.

En lo que respecta a los análisis previos del costo financiero de las adquisiciones, los mismos resultan parciales al no incluir la totalidad de los conceptos a tenerse en cuenta en una correcta evaluación de proyecto. Así, se ha omitido la consideración de los anticipos consistentes en un 15 % del precio total de cada contrato de provisión, al tiempo que las estimaciones realizadas en concepto de prima de Seguro y de intereses presentan diferencias significativas con las que fueron efectivamente pagadas.

Estas diferencias en las condiciones de cálculo, determinaron tasas de comparación menores a las finalmente devengadas en el desarrollo de los convenios.

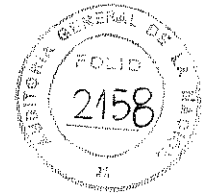
Los informes de razonabilidad de precios emitidos a los efectos de sustentar las contrataciones con CNR y CSR, se expiden en relación únicamente al monto de las unidades de material rodante, con estudios, que si bien califican como razonable a los precios cotizados, solo se basan en comparar los precios cotizados, con valores del mercado internacional, no debidamente documentados. Ello se concluye al no existir conformación fehaciente de estas cotizaciones ni documentos técnicos que permitan avalar la comparabilidad de los precios; solo se hace mención a consultas informales realizadas a expertos en la materia, sin documentación respaldatoria.

Además, se comprobó la carencia de estudios desagregados, con análisis de costos unitarios de cada ítem componente de obra, que incluya rendimientos de materiales, mano de obra, repuestos, herramientas, capacitación técnica, fletes, seguros y todo otro componente del costo de la adquisición.





Auditoría General de la Nación



Por su parte, los estudios previos al contrato celebrado con CITIC no incluyen análisis de razonabilidad de precios, ausencia que adquiere vital importancia toda vez que se constató una contratación posterior a la analizada, para la adquisición de material de análogas características, al mismo proveedor, a un precio 21% inferior.

Con relación a esta compra, esta auditoría ha permitido corroborar el extravío de dos expedientes vinculados a pagos realizados.

En cuanto a la ejecución de los desembolsos de los contratos, se constataron demoras e incumplimientos de los plazos convenidos, no estando debidamente justificados en algunos casos.

En el caso del contrato de provisión de material rodante para la ex Línea San Martín, las divergencias en el criterio de diseño derivadas de la interpretación de los requerimientos técnicos provocaron la necesidad de modificaciones sustanciales; las cuales no fueron resueltas con la celeridad necesaria.

Por su parte, los atrasos con los que fuera recepcionado el material rodante adquirido a través del contrato correspondiente a CNR – (Suministro de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros) no se encuentran debidamente justificados, toda vez que el reacomodamiento del cronograma, basado en un cambio del material rodante, surge como consecuencia de la imprevisión derivada de la ausencia de un plan de explotación específico.

Dichas demoras en la ejecución física y financiera de los proyectos, por el incumplimiento de los plazos previstos para el pago de los Anticipos y para la realización de los desembolsos, generaron incrementos de los costos financieros.





Auditoría General de la Nación



Con referencia a la seguridad física de los activos adquiridos, parte del material rodante que se encontraba a la espera de ser puesto en servicio, fue destinado al patio de cargas "Alianza", donde el estado de sus instalaciones presentaba debilidades que afectaban la seguridad y por ende no garantizaban de por sí la adecuada salvaguarda de los bienes.

Entre otros aspectos derivados de la negociación de los contratos, en el caso de la adquisición de Material Rodante para la ex Línea San Martín, se constató la intervención de un representante sin atribuciones legales y en manifiesta oposición de intereses.

La presente auditoría permite concluir, que las tres primeras contrataciones de material rodante realizadas a República Popular de China tienen por denominador común la existencia incumplimientos y debilidades en la fase de planificación de las mismas y su documentación, lo que a la postre ha impactado, como puede verse en las observaciones, en la economía, eficiencia y eficacia con que se han realizado.

La falta de análisis exhaustivos y completos en el sentido que se observa, se consideran ineludibles, atento en que estas contrataciones fueron concretadas en el marco de acuerdos Estado-Estado, sin haber recurrido a licitación internacional y por ende sin compulsas públicas de ofertas.

8 Lugar y fecha de emisión del Informe:

Buenos Aires, 11 de diciembre de 2014.-

9 Firma

Mg. DAMIAN STAFFA
JEFE DE DEPARTAMENTO DE CONTROL
DEL SECTOR DE TRANSPORTE
AUDITORIA GENERAL DE LA NACION



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO



Ministerio del Interior y Transporte


ES COPIA

Ref. Nota N° 159/14 CSERyEPSP.
Nota N° 54/14 DOST
Actuación N° 640/12 -AGN
Nota N° 29 62/14
Buenos Aires, 2 de septiembre de 2014

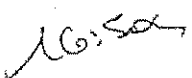
Señora Auditora:

Tengo el agrado de dirigirme a la señora auditora, en relación a la Nota de la referencia, con motivo de la auditoría referida a "Verificar la gestión y controles realizados en los procedimientos de contrataciones de material rodante afectados al servicio ferroviario en el marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China- Período de enero de 2004 a diciembre de 2012 y su posterior Administración", a los efectos de poner en su conocimiento la respuesta elaborada por los organismos auditados.

Sin más, le saludo a Usted atentamente.


Cdr. A. Florencio Romáez
AUDITORIA GENERAL DE LA NACION
GERENCIA DE CONTROL INTERIORES
REGULADORES Y PRIVATIZACIONES
ENTRADA SALIDA
03 SEP 2014

A la señora Auditora
de la AUDITORIA GENERAL DE LA NACION
Cdra. Vilma N. CASTILLO
S / D

AUDITORIA GENERAL DE LA NACION
MESA DE ENTRADAS
ENTRADA SALIDA
11 SEP 2014


AGN


ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicosecuro del Combate Naval de Montevideo"



Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte

NOTA S.T. Nº: 2596

REF.: EXP-S02:0081083/2014



BUENOS AIRES, 15 JUL 2014

SEÑOR SUBSECRETARIO:

Excmo. Sr. Subsecretario

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación a las actuaciones de la referencia, por medio de las cuales tramita la Nota Nº 159/14 CSERYEPSP de la Auditoría General de la Nación, donde remite el Proyecto de Informe correspondiente a la auditoría cuyo objeto es: "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración".

Al respecto, se remiten las presentes actuaciones a fin de realizar los descargos y/u observaciones que estime pertinentes y, posteriormente, remita todo lo actuado a esta Secretaría para la prosecución de su trámite, ello, antes del día 29 de julio de 2014.

Asimismo, solicito que por su intermedio se de traslado al Ministerio de Economía y Finanzas Públicas a fin de que efectúe los comentarios correspondientes.

Cabe señalar que el presente requerimiento ha sido también solicitado a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario para la intervención de su competencia.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

AL SEÑOR SUBSECRETARIO DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DEL TRANSPORTE
Lic. Gerardo A. OTERO
S. / D.

[Signature]
Dr. ALEJANDRO RAMOS
SECRETARIO DE TRANSPORTE



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Honores al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



NOTA S.G.A.T. N° 132
EXP-S02: 0081083/2014 COPIA



BUENOS AIRES, 24 JUL 2014

SEÑOR SECRETARIO:

Me dirijo a usted, con relación a la actuación de referencia, por medio de la cual tramita la Nota N° 159/14 CSERYEPSP de la Auditoría General de la Nación, donde remitiera el Proyecto de Informe correspondiente a la auditoría cuyo objeto es: "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración.

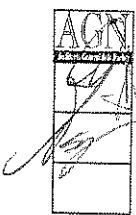
Al respecto, se remite copia del Proyecto de Informe mencionado, a fin de realizar los descargos y/u observaciones que estime pertinente en el marco de su competencia.

Se solicita remita todo lo actuado a esta Subsecretaría para la prosecución de su trámite, ello, antes de día 29 de julio de 2014.

Saludo a Usted atentamente.

LIC. GERARDO OTERO
SUBSECRETARIO DE GESTION
ADMINISTRATIVA DEL TRANSPORTE
SECRETARIA DE TRANSPORTE

AL SEÑOR
SECRETARIO DE FINANZAS
Lic. Pablo LOPEZ
S. / D.



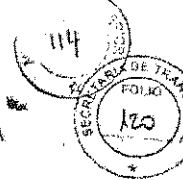
ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2014 – Año de Homenaje al Astrónomo Guillermo Brown, en el Bicentenario del Tratado Naval de Montevideo



NOTA S.G.A.T. N° 1354
EXP-S02: 0081083/2014 COPIA



BUENOS AIRES, 24 JUL 2014

SEÑOR SECRETARIO:

Me dirijo a usted, con relación a la actuación de referencia, por medio de la cual tramita la Nota N° 159/14 CSERYEPSP de la Auditoría General de la Nación, donde remitiere el Proyecto de Informe correspondiente a la auditoría cuyo objeto es: "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración.

Al respecto, se remite copia del Proyecto de Informe mencionado, a fin de realizar los descargos y/u observaciones que estime pertinente en el marco de su competencia.

Se solicita remita todo lo actuado a esta Subsecretaría para la prosecución de su trámite, ello, antes de día 29 de Julio de 2014.

Saludo a Usted atentamente.

Lic. GERARDO OTERO
SUBSECRETARIO DE GESTIÓN
ADMINISTRATIVA DEL TRANSPORTE
SECRETARÍA DE TRANSPORTE

AL SEÑOR
SECRETARIO DE POLÍTICA ECONÓMICA
Y PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO
Lic. Emmanuel ALVAREZ AGIS
S. / D.



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO

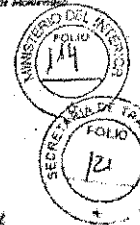


2011 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo.



Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte

NOTA S.G.A.T. N° 1350
EXP-S02: 0081083/2014 COPIA



BUENOS AIRES, 24 JUL 2014

SEÑOR SECRETARIO:

Me dirijo a usted, con relación a la actuación de referencia, por medio de la cual tramita la Nota N° 159/14 CSERyEPSP de la Auditoría General de la Nación, donde remitiera el Proyecto de Informe correspondiente a la auditoría cuyo objeto es: "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración.

Al respecto, se remite copia del Proyecto de Informe mencionado, a fin de realizar los descargos y/u observaciones que estime pertinente en el marco de su competencia.

Se solicita remita todo lo actuado a esta Subsecretaría para la prosecución de su trámite, ello, antes de día 29 de julio de 2014.

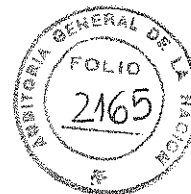
Saludo a Usted atentamente.


Lic. GERARDO OTERO
SUBSECRETARIO DE GESTIÓN
ADMINISTRATIVA DEL TRANSPORTE
SECRETARÍA DE TRANSPORTE

AL SEÑOR
SECRETARIO DE HACIENDA
Don Juan Carlos PEZOA
S. / D.



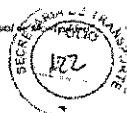
ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO




Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Gestión
Administrativa del Transporte

2014 - Año de Homenaje al Abonante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo

NOTA D.A.S.P.T N° 4751-14
Ref.: EXP-S02: 0082998/2014



BUENOS AIRES, 01 ABO 2014

SEÑOR SUBSECRETARIO:

Me dirijo a Usted, con relación a las actuaciones de la referencia, por medio de las cuales tramita la Nota N° 159/14 CSERyEPSP de la Auditoría General de la Nación, mediante la cual remite el Proyecto de Informe correspondiente a la auditoría cuyo objeto es "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China - Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración".

Al respecto y, en los puntos que son de competencia de esta Dirección se informa lo siguiente:

4.1- Se ha verificado el incumplimiento de las provisiones relativas al régimen de Inversión Pública no constándose informes de factibilidad, dictámenes de calificación técnica y demás tramitación inherente al cumplimiento de la normativa particular.

Respuesta: los contratos fueron ratificados por los Decretos N° 91 de fecha 15/01/2008 y N° 119 del 22/01/2010 (contrato de suministro de 24 locomotoras y 160 coches de pasajeros para la Línea San Martín), por el Decreto N° 118/2010 (contrato de suministro de 45 coches para la Línea A de Subterráneo) y Decreto N° 2154 de fecha 30/12/2010/2010 (contrato de suministro de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros para los servicios ferroviarios de larga distancia).

En los considerandos de los Decretos mencionados se destaca la intervención de la Dirección General de Asuntos Jurídicos dependiente la Subsecretaría Legal del Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios y la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Los tres contratos de suministro se encuentran en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (números BAPIN 39611- 34564 y 37992).

Por otra parte las adquisiciones se realizaron en el marco del Convenio de Cooperación Económica de fecha 7 de junio de 1980 celebrado entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Popular China del Memorandum de entendimiento sobre la Cooperación de Actividades Ferroviarias celebrado entre el Ministerio de Comercio



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2014- Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo

Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Gestión
Administrativa del Transporte



de la República Popular China y el Ministerio de de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios de fecha 16 de noviembre de 2004.

4.3- El tratamiento presupuestario otorgado a los créditos relacionados con las adquisiciones de material rodante, su inclusión en el Programa de Inversiones Prioritarias (PIP) y su imputación presupuestaria, además de evidencias criterios contradictorios en su asignación y distorsionar el resultado económico del ejercicio, ponen de manifiesto deficiencias en la programación presupuestaria.

Respuesta: La Imputación presupuestaria de los gastos del préstamo y del anticipo del contrato de suministro de los 45 coches de pasajeros para la Línea A corresponde con lo establecido en el artículo 6° del Decreto N° 118/2010.

Respecto a los contratos de suministro de coches y locomotoras para el Ferrocarril San Martín (Decreto N° 119/2010) y para los servicios ferroviarios de larga distancia (Decreto N° 2154/2010), los mismos se imputaron a la partida 6.8.7 conforme el artículo 17 de la ley 26.546 y el Decreto N° 949/2010.

Debe destacarse que el Decreto N° 949/2010 es de fecha 30 de junio de 2010, mientras que la formulación del presupuesto 2010 se realizó entre los meses de abril y agosto de 2009. Esta diferencia temporal explica el motivo por el cual los créditos se asignaron a la partida 4.3.2. Recién con el dictado del Decreto N° 949/2010 corresponde considerar los contratos de suministro de material rodante como anticipos a proveedores conforme el artículo 17 mencionado.

La Secretaría de Hacienda debía primero cumplir con el artículo 2° del Decreto mencionado para posibilitar la imputación presupuestaria en la partida correspondiente.

Respecto a la programación presupuestaria se aclara que en los tres Decretos mencionados se instruye al Jefe de Gabinete de Ministros a realizar las adecuaciones presupuestarias correspondientes.

Se aclara que en el contrato de CNR (20 locomotoras y 220 coches para los servicios ferroviarios de larga distancia aprobado por Decreto N° 2154/2010) los gastos del préstamo no fueron imputados a la partida 6.8.7 del programa 62 de la Secretaría de Transporte (Unidad Ejecutora Subsecretaría de Transporte Ferroviario).

Por último respecto a la contradicción de imputar los gastos a partidas distintas 4.3.2 y 6.8.7 debe destacarse que la imputación a la partida 6.8.7 solo se realiza hasta la finalización del proyecto conforme lo señalado por el artículo 17 de la ley 26.546.

Saludo a Usted atentamente.

Cdr. Gerardo Otero Herrero
Unidad de Análisis y Seguimiento
Presupuestario del Transporte
Ministerio de Gestión Administrativa del Transporte

AL SEÑOR
SUBSECRETARIO DE GESTIÓN
ADMINISTRATIVA DEL TRANSPORTE
Lic. Gerardo OTERO
S. / D.



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"

Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Gestión
Administrativa del Transporte



NOTA SGAT N° 1631

Ref.: EXP-S02: 0082998/2014

BUENOS AIRES, 28 ABO 2014

SEÑOR SECRETARIO:

Me dirijo a Usted, con relación a las actuaciones de la referencia, por medio de las cuales tramita la Nota N° 159/14 CSERyEPSP de la Auditoría General de la Nación, mediante la cual remite el Proyecto de Informe correspondiente a la auditoría cuyo objeto es: "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China - Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración".

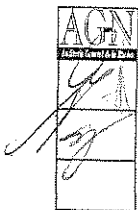
Al respecto, hago saber a usted de conforme consta en autos se dio traslado del informe al Ministerio de Economía y Finanzas Públicas y se realizaron reuniones de trabajo a fin de coordinar los descargos y/u observaciones a realizar por todas las Áreas intervinientes.

Ello así, en relación a los puntos que son competencia de esta Subsecretaría se adjunta a fs. 122/123 del presente la NOTA DASPT N°475/14 donde consta el informe realizado por la Dirección Análisis y Seguimiento Presupuestario del Transporte.

Saludo a Usted atentamente.

AL SEÑOR
SECRETARIO DE TRANSPORTE
Dr. Alejandro RAMOS
S. / D.

Lic. GERARDO OTERO
SUB SECRETARIO DE SECCION
ADMINISTRATIVA DEL TRANSPORTE
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte

NOTA S.T. N°: 25 97

REF.: EXP-S02:0081083/2014



BUENOS AIRES, 15 JUL 2014

SEÑOR SUBSECRETARIO:

ext son: 8227/14

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación a las actuaciones de la referencia, por medio de las cuales trinita la Nota N° 159/14 CSERYEPSP de la Auditoría General de la Nación, donde remitiera el Proyecto de Informe correspondiente a la auditoría cuyo objeto es: "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración".

Al respecto, se remiten las presentes actuaciones a fin de realizar los descargos y/u observaciones que estime pertinentes y, posteriormente, remita todo lo actuado a esta Secretaría para la prosecución de su trámite, ello, antes del día 22 de Julio de 2014.

Cabe señalar que el presente requerimiento ha sido también solicitado a la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte para la intervención de su competencia.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

AL SEÑOR SUBSECRETARIO DE
TRANSPORTE FERROVIARIO
Ing. Raul BARIDO
S. / D.


[Signature]
Dr. ALEJANDRO RAMO
SECRETARIO DE TRANSPORTES



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"


Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transportes
Subsecretaría de Transportes Permeables

NOTA S.S.T.F. N°

990=--

REP: HXP-S02:0081083/2014



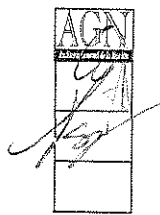
BUENOS AIRES, 29 AGO 2014

SEÑOR SECRETARIO:

Me dirijo a usted, en respuesta a su Nota ST N°: 2597/2014 de fecha 15 de Julio de 2014, por medio de la cual se giran a esta Subsecretaría copia de las actuaciones que tuvieron lugar con motivo de la auditoría llevada adelante por la Auditoría General de la Nación, en el marco del Proyecto de Informe cuyo objeto es "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Periodo Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración".

El mencionado proyecto, ha sido cursado a este Ministerio por Nota N° 159/14 CSER y EPSP de la Auditoría General de la Nación, y se refiere a la siguiente selección de muestra de contrataciones habidas con la República Popular China

- Suministro de 279 (doscientos setenta y nueve) coches de pasajeros para la red de Subterráneos de la ciudad autónoma de Buenos Aires, gestionado mediante expediente (Expediente S01:439408/2006) (China South Locomotive and Rolling Industry en adelante CSR)
- Suministro de 24 locomotoras diesel, 160 coches de pasajeros, repuestos, herramientas, documentación técnica, servicio técnico y capacitación técnica. Para atender el servicio urbano de pasajeros correspondiente a la ex línea San Martín, cuya tramitación consta en expediente S01:0092915/05, (China South Locomotive and Rolling Industry en adelante CSR)
- Suministro de 20 locomotoras diesel y 220 coches de pasajeros de larga distancia, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación tal



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Ministerio del Interior y Justicia
Secretaría de Transportes
Subsecretaría de Transportes Ferroviarios

"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



surge de expediente S01-0486398/2009. (China Northern Locomotive and Rolling Industry en adelante CNR).

En primer lugar, cabe señalar que mayormente las contrataciones tramitaron en época en que aún se encontraba la cartera de Transporte bajo la órbita del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, y bajo gestión anterior a la del suscripto, por lo que se dará respuesta en virtud de la documentación e información que se ha podido recabar al respecto. Asimismo, el alcance de las respuestas estará limitado a aquellos puntos materia de competencia de esta Subsecretaría.

En virtud de lo expuesto, y tal como se manifestara en anterior Nota SSTF Nº 924 /2014 de fecha 13 de agosto del corriente año, antecede esta Subsecretaría conveniente --de compartir así el criterio el Señor Secretario-, dar intervención a aquellas otras áreas que tuvieron participación en el marco de sus propias competencias, de modo que pueda ofrecerse al organismo de control una mejor respuesta a las observaciones planteadas al proyecto de auditoría bajo análisis. De esta manera, solo se habrá de dar respuesta a las siguientes observaciones:

4.5 No se efectuaron análisis que contemplen aspectos técnicos, económicos y comerciales que permitan evaluar en forma integral las adquisiciones realizadas.

A fin de dar respuesta al presente punto, solo se ha contado con las actuaciones por las cuales tramitaron las aprobaciones de los Contratos respectivos. Del análisis de los mismos surge que las contrataciones con la República Popular China tienen su origen en el Convenio de Cooperación Económica de fecha 7 de junio de 1980 suscripto entre ambos países. De allí en adelante sobrevinieron sucesivos acuerdos y reuniones hasta que en fecha 16 de noviembre de 2004 se suscribió el "Memorándum de entendimiento de Cooperación de Actividades Ferroviarias entre el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el Ministerio de Comercio de la República Popular China", en el que se acordó apoyar y promover la participación de empresas de ambos países en el mejoramiento del sistema ferroviario.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Ministerio del Interior y Gobernación
Secretaría de Transportes
Subsecretaría de Transportes Ferroviarios

"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



Significa por tanto, que a partir de dichas decisiones el principal camino a seguir para la provisión de material rodante ferroviario lo constituyen los acuerdos con la República Popular China suscriptos a tal fin.

No obstante lo comentado, y siendo necesaria la renovación del parque rodante en uso, el cual había ya cumplido su vida útil -si bien ostenta el mantenimiento necesario para su circulación-, en lo que al marco técnico se refiere, el requerimiento surge de las actuaciones, donde obran glosadas las especificaciones técnicas necesarias para el diseño de las formaciones a adquirir, en tanto las mismas fueron fabricadas a medida y para las trazas de la República Argentina respectivamente, ya sea de Subterráneos de Buenos Aires, para la Línea San Martín o los ramales de larga distancia.

Cabe agregar, que tras el dictado de la emergencia económica, y consecuentemente el dictado de la emergencia ferroviaria, el Estado Nacional aprueba por Decreto N° 1683 de fecha 28 de diciembre de 2005 el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de bienes se acordó la formulación de un plan de obras y se puso en cabeza del Estado Nacional la necesidad de la adquisición de material rodante ferroviario, sin perjuicio de aquellas obras de reparación que pudieren llegar a encararse, o lo que expresamente se hubo establecido en los contratos de concesión.

Por otra parte, si bien no surge del agregado de las actuaciones la presencia de informes adicionales a las especificaciones técnicas o de otra emergencia en lo que cuestiones técnicas se refiere, ello no implica que pudieren existir de manera adicional a los actuados, trabajos previos técnicos, económicos o comerciales, que sirviesen de apoyo a la toma de la decisión aquí en trato ya que esta Subsecretaría no ha podido verificar que las autoridades que decidieron las contrataciones, hayan contado con esos informes adicionales, no incluidos en los expedientes referidos.


De todos modos, la observación planteada se considerará en oportunidad de futuras contrataciones, a fin de ser glosados estos informes en los expedientes, sin perjuicio de haber



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"


Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transportes
Subsecretaría de Transportes Ferroviarios



sido formado ese recaudo en las adquisiciones que se realizaron en las Contrataciones para el suministro de Coches eléctricos para las líneas Mitre, Sarmiento y Roca y Coches diesel para las Líneas Belgrano Sur, Mitre y Sarmiento. Se toma la observación en cuenta.

4.5.1 La adquisición de 220 coches y 20 locomotoras para los Servicios de la Larga Distancia, se concretó sin establecerse con antelación un plan de explotación ferroviaria específico.

Por Decreto N° 1261 de fecha 27 de septiembre de 2004 el Estado Nacional reasumió la prestación de los Servicios Interurbanos de Transporte Ferroviario de Pasajeros de largo recorrido de carácter interjurisdiccional, facultándose al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a que arbitre las medidas conducentes y necesarias para proceder a su rehabilitación.

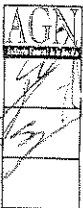
Medida ésta que tiene por objeto recuperar la operación de los Servicios Interurbanos de Pasajeros, con el fin de reposicionar al ferrocarril en el sistema multimodal de transporte.

En ese marco y a los fines expuestos, el Estado Nacional aprueba por Decreto N° 1683 de fecha 28 de diciembre de 2005 el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de bienes a fin de Revor adelante una serie de obras que permitan garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido.

De dicho Decreto surgen en su Anexo II los ramales prioritarios a intervenir para mejorar las condiciones de circulación, tales como Buenos Aires – Córdoba, Buenos Aires – Tucumán, Bahía Blanca – Carmen de Patagones, Buenos Aires – Bariloche, Buenos Aires – Santa Rosa, etc.

Por lo tanto, se entiende mandatorio el Decreto, el que se estableció mediante dicha norma la pronta implementación de su adquisición, dando lugar a la contratación aquí bajo análisis. De esta manera se entiende que la necesidad estaba prevista por imperio de la norma, como así también el destino del material a los ramales allí contemplados. Ello, teniendo en cuenta

AS



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Ministerio del Interior y Transportación
Secretaría de Transportación
Subsecretaría de Transporte Terrestre

"2011 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



que el parque rodante para la larga distancia existente tenía su vida útil cumplida -si bien ostenta el mantenimiento necesario para su circulación-, y ameritaba su renovación total, como así también la adquisición de otra cantidad para brindar el servicio en función de que el existente resultaba insuficiente.

No obstante lo comentado, si bien esta Subsecretaría no ha podido verificar la existencia de informes no incluidos en los expedientes referidos, no puede aseverarse a ciencia cierta que las autoridades que decidieron las contrataciones no hayan contado con informes adicionales que no se tienen en esta instancia a la vista.

Por otra parte, cabe agregar que el plan de explotación se elabora por quien detenta la competencia específica en la materia. Por lo tanto, estando actualmente a cargo del servicio la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) -quien se encuentra llevando a cabo la puesta en servicio y utilización del los activos del Estado-, es dicha sociedad en cumplimiento de la Ley de reordenamiento del Sistema Ferroviario quien se ha puesto a cargo la diagramación y ejecución de los planes para los distintos ramales que ameritan brindar cobertura al pasajero ya sea de larga como de mediana distancia.

Cabe mencionar en razón de lo expuesto, que siendo un material versátil, construido con normas nacionales e internacionales, de tracha ancha, permite su asignación conforme la mejor distribución que la prestación del servicio lo requiere, en pos de la mejor utilización del material y las necesidades que ameritan cubrir. Por lo tanto, ya sea en la primigenia idea de asignación de ramales o en los que actualmente se está prestando el servicio, lo que ha primado es el bien común y la buena utilización del material, en atención a la evaluación del operador y sin que una reasignación signifiquen un detrimento, sino por el contrario, la rápida atención de los ramales que por su condición de infraestructura y de usuarios, ameritan ser atendidos.

4.5.2 La inexistencia de un proyecto integral para la puesta en servicio del nuevo material adquirido para la ex Línea San Martín, manifiesta en la falta de coordinación



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Operación y Fomento

"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



entó la provisión del material rodante y la conclusión de las adecuaciones de infraestructura necesarias, produjo su subutilización en el período auditado, haciéndose extensiva hasta tanto se completen las obras aludidas.

No se comparte la observación formulada.

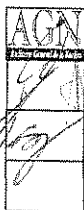
La observación planteada por el Organismo de Contralor no contempla la complejidad que implica la ejecución de obras de este tenor, por lo que no se comparte la observación en cuanto a que no haya existido un proyecto integral para su realización.

La evaluación de la planificación se efectuó atendiendo fundamentalmente dos variables:

- a. Suspensión total del servicio y ejecución de la obra de elevación de andenes para la incorporación del nuevo material rodante con "piso alto" (ya que los trenes en servicio son de "piso bajo"), una vez concluida la totalidad de la obra.
- b. Ejecución de las obras de elevación y adecuación de andenes simultáneamente con la prestación del servicio y la incorporación del nuevo material rodante de "piso alto" de manera gradual y consecutiva.

Teniendo como eje fundamental de hipótesis de trabajo el propender al bien común y, contemplando las necesidades de los usuarios, se determinó que la elección de la opción b) antes mencionada, permitiría —a través de técnicas de ingeniería constructiva a utilizar, continuar brindando el servicio a quienes más necesitan de este medio y que no disponen de otras posibilidades de movilidad diaria, para, gradualmente, ir incorporando las formaciones nuevas. De tal modo, no se puede considerar que se trató de una subutilización, sino de la adecuada incorporación progresiva y gradual del material, en condiciones de prestación definitiva.

Es dable señalar a su vez que la adquisición del material rodante denominado de "piso alto" como el aquí en trato, responde al cumplimiento de las normas y exigencias sobre la accesibilidad. Por lo tanto, la adquisición de suministro de formaciones para la Línea San Martín, se hizo en vistas al cumplimiento de la norma y en pos de ofrecer al pasajero



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte Ferroviario

"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Maratón"



condiciones de accesibilidad que el material rodante existente y en uso hasta entonces, no lo permitía. De allí que resulta feliz la construcción en lo que se afirma lo siguiente: "La inexistencia de un proyecto integral para la puesta en servicio del nuevo material adquirido para la ex línea San Martín, manifiesta en la falta de coordinación entre la provisión del material rodante y la conclusión de las adecuaciones de infraestructura necesarias, produjo una subutilización en el período auditado, haciéndose extensiva hasta tanto se completan las obras señaladas". Tal como se explicara, la incorporación del porque ferroviario, se fue realizando en la medida de la conclusión de las obras, y de la puesta en servicio de las formaciones. Hecho que tal como es de público y notorio, ha ocurrido satisfactoriamente en el mes de abril de presente año, adicionándose a su vez la extensión de la traza y la reapertura de la estación Manzanares. Lo cual demuestra a claras luces, la vocación por la utilización plena del material adquirido.

Caso contrario, si se hubiese tomado como proyecto la opción a) se hubieran planeadas situaciones como en su momento provocó el cierre de la Línea A de Subterráneos por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que perjudicó durante tiempo prolongado a sus usuarios.


Sin perjuicio de ello, es dable señalar que por Nota S.S.T.F. N° 537/2012, se hubo solicitado oportuna intervención, dadas sus competencias específicas, a la Administración de Infraestructura Ferroviaria S.E respecto al tema de referencia, considerando la fecha de arribo del material rodante a utilizar. De entenderse conveniente deberá darse nueva intervención a la Administración de Infraestructura Ferroviaria S.E. a los fines de ampliar la respuesta a la observación planteada.

Por otro lado, respecto a la subutilización del material rodante existen aspectos técnicos de su puesta en servicio como así también obligaciones contractuales que imponen la incorporación de manera progresiva. De modo que -para la comprensión integral de la situación- desde el arribo de las unidades hasta su puesta en servicio, deben llevarse adelante una serie de actividades necesarias y obligatorias previo a la puesta en funcionamiento de las mismas.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO




Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte Ferroviario



Las tareas comprendidas desde la llegada del material rodante hasta que son dadas de alta al servicio, son variadas y complejas, ya que requieren de la coordinación de las distintas áreas para llevar adelante cada una de las mismas, las que a continuación se enumeran:

- Descarga de las unidades.
- Nacionalización de las mismas.
- Traslado de las unidades desde el puerto a los talleres de la línea San Martín para su puesta en Servicio.
- Puesta en Servicio de las unidades:
 - Pruebas estáticas de funcionamiento
 - Pruebas dinámicas de funcionamiento
- Capacitación del personal de la línea:
 - Conductores
 - Mecánicos
 - Guardas
 - Personal operativo de la línea
- Habilitación del material rodante ante la CNRT
- Pruebas de marcha en la línea

De este modo, y siendo que se disponía de suficiente material como para poner en la Línea San Martín, y aún así, disponer con capacidad de formaciones listas, muy por el contrario a la observación realizada de entender como una sub utilización, se trabajó conjuntamente con el fabricante y las Líneas que presentaban idénticas características, para que las mismas pudiesen ser testeadas en servicio, y atender a la vez requerimientos de capacidad de transporte que pudieren ser cubiertos tales como la Línea Sarmiento y la Línea Mitre..


Por lo tanto, no se comparte la observación tal como se plantea, ya que con este material se pudo:

1. Dar transporte a pasajeros de las Líneas Sarmiento y Mitre, con formaciones de calidad, aprovechando la disponibilidad existente para uso.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO




Ministerio del Interior y Transportación
Secretaría de Transportación
Subsecretaría de Transportación Terrestre

"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



- 2º Cumplir contractualmente con los tiempos de puesta en servicio y verificación de las condiciones de arribo de las formaciones, para constatar si alguna requiere de hacer uso del período de garantía en caso de que se detectare en tiempo y forma, la necesidad de hacer los requerimientos de rigor al fabricante*
- 3. Permitir capacitar al personal (conductores, guardas, personal de mantenimiento, etc.) con las formaciones en tiempo real.*
- 4. Utilización adecuada de los recursos y bienes del estado, impidiendo capacidades ociosas, en tanto las trazas involucradas, presentan condiciones y características técnicas y de infraestructura similares.*

4.7 Los análisis de razonabilidad de precios del material rodante relacionado con los contratos de CNR y CSR, resultan parciales, e incluyen valores tomados como referencia sin su debido sustento, requisito que asume una importante preponderancia habida cuenta en el marco en el cual se han llevado a cabo las adquisiciones, sin la existencia de licitaciones y/o concursos públicos de ofertas.

En primer lugar, si bien esta Subsecretaría no ha podido verificar que las autoridades que decidieron entonces las contrataciones hayan contado con los análisis de razonabilidad de precios adicionales, no incluidos en los expedientes referidos, ello no puede interpretarse a ciencia cierta que no hayan existido efectivamente, pese a no estar agregados en estos actuados.

Por otra parte, se encuentran informes técnicos de la CNRT, que en razón del conocimiento técnico han permitido arriar información a las actuaciones. A todo evento, se adjunta copia de la respuesta recibida de la CNRT a la Nota UST N° 1293/2014, que tramitan bajo las actuaciones S02: 0099488/2014 en las que se pone en conocimiento la opinión vertida por este organismo a la observación formulada.


De todos modos, la observación planteada se considerará en oportunidad de futuras contrataciones que a futuro se realicen.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2013 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"


Ministerio del Interior y Transporte
Subsecretaría de Transportes
Subsecretaría de Transportes Ferroviarios



Sin perjuicio de ello, tal como se ha efectuado en las Contrataciones para el suministro de material rodante con China más actuales, a fin de poder contar con mayor precisión de cotizaciones de mercado, se ha solicitado por Nota S.S.T.F. N° 936/2013 a la SIGEN la el suministro de valor de referencia o indicativo de mercado de tripas ferroviarias, en el marco de su competencia para la Administración Pública Nacional a través de su Área de Precio Testigo, quien han respondido que atenta a la especificidad técnica de la materia bajo trato, no se encuentran en condiciones de expedirse sobre el tema.

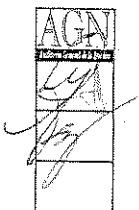
4.8 Los estudios previos al contrato con CITIC, no incluyen análisis de razonabilidad de precios.

En primer lugar, si bien esta Subsecretaría no ha podido verificar que las autoridades que decidieron entonces las contrataciones hayan contado con los análisis de razonabilidad de precios adicionales, no incluidos en los expedientes referidos, ello no puede interpretarse a ciencia cierta que no hayan existido efectivamente, pese a no estar agregados en estos actuados.

De todos modos, la observación planteada se considerará en oportunidad de futuras contrataciones.

Sin perjuicio de ello, tal como se ha efectuado en las Contrataciones para el suministro de material rodante con China más actuales, a fin de poder contar con mayor precisión de cotizaciones de mercado, se ha solicitado por Nota S.S.T.F. N° 936/2013 a la SIGEN la el suministro de valor de referencia o indicativo de mercado de tripas ferroviarias, en el marco de su competencia para la Administración Pública Nacional a través de su Área de Precio Testigo, quien han respondido que atenta a la especificidad técnica de la materia bajo trato, no se encuentran en condiciones de expedirse sobre el tema.


4.9 Se constata una contratación posterior a la anulada con CITIC, para la adquisición de material de idénticas características, al mismo proveedor, a un precio 21% inferior.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"


Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transportación
Subsecretaría de Transportación Terrestre



En primer lugar, a fin de poder responder la observación con rigor técnico, correspondería poder contar con la totalidad de la documentación referido a la contratación que aquí se invoca como comparable y de menor precio, por cuanto sin ello, resulta aventurado poder emitir desde esta Subsecretaría una respuesta certera. Esto permitiría comparar ambos productos y contrataciones y las especificaciones técnicas e ingeniería de detalle respectivas.

No obstante, algunos factores que podrían influir en la diferencia de valor entre ambos proyectos, podrían responder a las características y componentes de las unidades. Por ejemplo, el caso de los coches de subte de la línea A adquiridos por el Estado Nacional gran parte de sus componentes y equipos fueron importados de Francia (bogies, fabricados por ALSTOM) y luego transportado a China para su ensamblaje en las unidades. En caso de ser componentes 100% de origen China, o de fabricación en China, su costo será menor repercutiendo efectivamente en el valor final del coche. Por tanto, habrá que analizar qué tipo de componentes, equipos, sistemas de tracción, freno, aire, y materiales han sido utilizados, como para poder afirmar que se trata de idénticos productos.

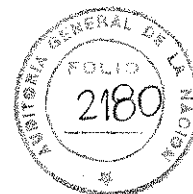
Consecuentemente, a efectos de poder realizar una comparación más detallada, resulta necesario contar con la oferta presentada por CITIC en función de la Licitación Pública efectuada por SBASE, a los fines de conocer las especificaciones técnicas y las condiciones financieras del proyecto.

Por otra parte, y no se trata de un dato menor, es de señalar que el proyecto encarado por el Estado Nacional ha precedido al proceso licitatorio efectuado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, efecto que ha producido sobre el oferente y fabricante una ventaja significativa por sobre cualquier otro oferente, por contar ya con información de privilegio sobre un producto ya fabricado, que permitió sin lugar a dudas una reducción en sus costos al momento de presentarse en la oferta.

Es decir, el precio abonado por el Estado Nacional incluye la ingeniería del proyecto, esto es el Diseño Básico y el Diseño de Detalle lo que impacta en al menos en un 25 % del valor del contrato. De esta manera, este desarrollo de ingeniería de detalle, ha sido un costo que ha posicionado en ventaja al fabricante, por cuanto toda este trabajo de gran significación, se



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"

Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte Ferroviario



encontraba plasmado dentro del contrato de suministro para el Estado Nacional por lo tanto, tratándose del mismo proveedor, es natural que al momento de cotizar, haya podido reducir el valor, sobre un producto ya diseñado y experimentado su resultado a través de su puesta en servicio en la Línea de la Ciudad de Buenos Aires.

Por último, debe tenerse en cuenta, que los precios cotizados se encuentran estrechamente vinculados a las condiciones macroeconómicas presentes en el mercado al momento de realizada la compra, y los indicadores utilizados como los valores de commodities, no pueden utilizarse de manera directa en la formación del precio como se ha pretendido hacer valer en el informe aquí bajo análisis.

4.12 Las imprecisiones en la definición de los requerimientos técnicos del contrato correspondiente a CSR - (Material Rodante para la ex Línea San Martín) provocaron la necesidad de modificaciones sustanciales; las cuales no fueron resueltas con la celeridad necesaria, generando significativas demoras en la entrega del material rodante y afectando la eficacia de la gestión evaluada.

No surge de los actuados que la necesidad de los cambios se haya debido a imprecisiones en la definición de los contratos, sino que podrían ser debido a nuevos ajustes en los requerimientos técnicos y de mejor calidad en los productos o componentes a introducir en la fabricación. Siendo el tiempo previo y de desarrollo del producto e ingeniería de detalle, la instancia para plantearlo. Por lo tanto, resulta razonable que al introducirse modificaciones en la ingeniería de detalle, se produzca un ajuste en los plazos de producción y entrega consistentes con ello. De tal modo, no se comparte la observación tal como ha sido expuesta.

Por lo tanto, toda mejora que se introduce en el material rodante que se adquiere, asumiendo que su vida útil es de 30 años, resulta ser una actitud responsable asumida entre el operador/comprador y el fabricante, que se debe entender como un hecho positivo en el manejo adecuado de los recursos públicos. Nótese que si bien es la parte compradora quien colabora en el diseño de los coches y locomotoras a fabricar, es el propio fabricante como conocedor de las reglas del arte quien asesora sobre las mejores condiciones de rendimiento que el material habrá de adquirirse haciendo expresa manifestación de que conoce la traza



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Ministerio del Interior y Transporte
Dirección de Ferrocarriles
Subsecretaría de Transporte Ferroviario

"2014 - Año de Honraje al Abitante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



en lo cual habrán de funcionar las formaciones. Por lo tanto, es dable de entender que las modificaciones introducidas, se deban a ajustes técnicos relevantes que surjan como producto del análisis de la parte china y oferidos a la parte argentina para que la vida útil del material, rinda en plenitud técnica, operativa, de confort y de calidad.

Tratándose por tanto de material rodante confeccionado a medida, la eficiencia y eficacia de la gestión, estará dada en la medida de la mejor selección de los componentes y en el mejor rendimiento de las formaciones, que, en virtud de los avances tecnológicos, permitirán introducir mejoras, tal como se observa del producto final fabricado y ya en servicio en la República Argentina.

Por otra parte, el tiempo transcurrido entre la Segunda Reunión de Diseño y la firma de la 5ta Adenda al contrato de suministro de material rodante para la línea San Martín, se empleó para completar la documentación técnica correspondiente y los trámites administrativos pertinentes para estos casos, lo cual produjo el ajuste en el cronograma inicialmente aprobado.

A su vez, es dable señalar que al momento de la ratificación de la V Adenda, en virtud de los cambios ministeriales habidos y los trámites administrativos necesarios incurridos, hicieron que el cronograma de entregas se viese desfasado, producto de esta circunstancia.

En tal sentido, se destaca que los dos primeros lotes (60 coches) fueron entregados en China en la fecha establecida en la 5ta Adenda, más a partir de los lotes siguientes, el retraso se debió a aspectos ajenos a esta Subsecretaría, y vinculados a aspectos propios de las restricciones de giro de divisas al exterior -según fuera anunciado en ese momento-, que impidieron la postergación de efectivización del pago comprometido, recordando que el Artículo 4 de la Adenda en cuestión establecía que el precio total incrementado debía ser pagado directamente (sin financiamiento) por el Comprador al Vendedor en USD en un pago único antes de la entrega del tercer lote. Sin perjuicio de ello, el fabricante, y tras amistosas negociaciones habidas, remitió material rodante, sin que este requerimiento contractual estuviese cumplido, dejando solo una ínfima porción para un embarque final, que llegara para comienzos del presente año.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"


Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte Ferroviario



Por otro lado, corresponde señalar que al momento de realizar la ratificación de la *Stia Addenda* al Contrato de Suministro de Material Rodante para la línea San Martín, se tramitó la aprobación mediante Decreto Presidencial, tal como se venía realizando en sus antecedentes. Para este caso, las autoridades competentes en la materia decidieron que su aprobación se llevaría a cabo a través de una Decisión Administrativa, motivo que provocó una demora en dicha rectificación y consecuentemente en los plazos de entrega del material rodante.

Cabe señalar asimismo, que la demora en los pagos por cuestiones presupuestarias, económicas y financieras postergó el pago del importe comprometido por la *Stia Addenda* al Contrato en cuestión. Esta circunstancia determinó la demora en el embarque del material rodante involucrado. A ello se sumó los conocidos inconvenientes, que no escapan al conocimiento de esa auditoría general respecto a la salida de divisas al exterior.

Las cuestiones enunciadas, exceden la competencia de esta Subsecretaría, toda vez que para el registro de las provisiones presupuestarias y financieras se tomaran en consideración los cronogramas de entrega pactados con el proveedor, los que por las razones expuestas no pudieron cumplimentarse en su totalidad.

Con relación a la provisión de locomotoras el fabricante informó mediante Nota HWYWBIC2-ARG-05 de fecha 21 de diciembre 2012 que a raíz de demoras para parte del proveedor de enganches automáticos VOITH, debido a un incendio producido en el sector de pintura, la entrega de las locomotoras sufrirá demoras a pesar de tener locomotoras ya ensambladas listas para ser entregadas, pero sin los enganches automáticos. En dicha oportunidad, informó que las locomotoras estarían disponibles en el mes de enero de 2013 y que serían embarcadas tan pronto se dispusiese de bodega para su traslado a la Argentina.

4.13 Los atrasos con los que fuera recepcionado el material rodante adquirido a través del contrato correspondiente a CNR – (Suministro de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros) no se encuentran debidamente justificados.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"

Ministerio del Interior y Justicia
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transportes Ferroviarios



Los retrasos vinculados a las entregas de los coches se debieron a la necesidad de celebrar una tercera reunión de diseño adicional a las dos previstas en el contrato celebrado en el mes de marzo de 2012, con una diferencia de 3 meses respecto de la anterior reunión de diseño efectuada en diciembre de 2012. Esta nueva reunión de diseño, encuentra su sustento en la complejidad de lo que implica la fabricación de una formación ferroviaria. Cabe mencionar que contractualmente suele preverse esta posibilidad ampliatoria, aunque en caso de no estar así prevista, es de usos y costumbres en cualquier proyecto de este tenor, mantener las reuniones de enlace de proyecto que sean conducentes, pues del desarrollo de las mismas, puede que surjan eventualidades que requieren de una nueva reunión. Si bien la realización de 2 reuniones fue en base a lo propuesto por el fabricante, la realidad imprimió la exigencia de una tercera. Por tanto, siempre es asequible que esto pueda ocurrir, cuyo resultado no es más que la consecución del fin primario: el diseño de un material rodante acabado, que puesto en vía, no requiera de ajustes, sino de las tareas propias de su puesta en servicio. Hecho por cierto, que es lo que ha ocurrido. Esta situación generó que todo el cronograma sufriera un carrimiento de la fecha de entrega de entre 1 y 2 meses aproximadamente.

Con relación a las locomotoras y coches, cabe destacar que la totalidad del material rodante arribó al país, encontrándose exitosamente prestando servicio paulatinamente, en distintos ramales y servicios

4.16 La custodia y resguardo del material depositado en el patio de cargas "Alianza" de la ex línea San Martín exhibe debilidades, lo que no garantiza la adecuada salvaguarda de los bienes.

No se comparte la observación.


El material rodante depositado en la Playa de Alianza contó con custodia policial adicional y personal privado, hasta su puesta en servicio. Se destaca al respecto que los mismos no han sufrido daño alguno durante su estadía en dicho predio, que haya requerido una posterior intervención para su puesta en servicio. Se señala que actualmente la totalidad de los coches se encuentran prestando servicio en la Línea San Martín.



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Honores al Alabante Guillermo Brau, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"


Ministerio del Interior y Seguridad
Secretaría de Transportes
Subsecretaría de Transportes y Aeronáutica



Astribismo, siendo que las formaciones fueron diseñadas para prestar servicio a la intemperie, no se encuentra óbice para que sean depositadas temporalmente en estibo en dicha predio. Si bien bajo una mirada "estética" del espacio, el predio no reúne valores de belleza o confort, el mismo fue paulatinamente acondicionado para la recepción de algunas de las formaciones aquí en tratao, no implica que el predio no garantizara la adecuada salvaguarda de los bienes. Dicha afirmación resultó por tanto falaz, en cuanto los bienes fueron puestos en servicio, y no se requirió de ninguna reparación por daño alguno. Se reitera, la seguridad impuesta al predio, garantizó la estibo temporal de los bienes, en la medida que las mismas iban siendo retirados de allí, para su puesta en servicio.

4.17 En la negociación de los contratos referido a la adquisición de material rodante para la ex línea San Martín se constato la intervención de un representante sin atribuciones legales y en manifiesta oposición de intereses.

Corresponde informar que no obra ante esta Subsecretaría la existencia de antecedentes respecto a la intervención aquí consignada y en la oposición de intereses que se describe, como tampoco pudo obtenerse información respecto a que se hayan efectuado erogaciones pecuniarias que impliquen un perjuicio fiscal sobre el erario público.

Excediendo la capacidad de información obrante en esta cartera ministerial, de persistir la observación, deberá cursarse la consulta a otras áreas, a fin de que pueda ofrecer mayores aportes a los aquí mencionados.

4.18 Se constato la falta de traducciones respecto de documentación vinculada a la gestión de la adquisición de Material Rodante a CSR.

Se desconoce el motivo por el cual parte de la documentación del contrato en cuestión no contó con su correspondiente traducción pública, situación esta que no se ve reflejada en los posteriores contratos de adquisición de material rodante. No obstante, es dable entender que siendo una práctica de usos en materia de Derecho Internacional en este tipo de contratos el uso de una lengua común a las partes, es que contractualmente se hubo pactado el idioma

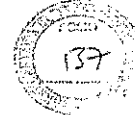


ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte y Ferrovías

"2014 - Año de Honores al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



inglés. For tanto, puede inferirse que mucha de la documentación obrante en este idioma, haya sido considerada como suficiente. Se recepta la observación aunque se desconocen los motivos de la falta de traducción.

4.19 La V addenda al acuerdo celebrado con CSR cursó por expediente separado, en manifiesta contradicción con la reglamentación vigente y pese a lo indicado por la Jefatura de Gabinete de la ST.

Siendo que las normas establecen el inicio de actuaciones a partir de la conformación de un expediente, la mera circunstancia de que haya sido la Vta adenda cursada por expediente con numeración propia, no es óbice para que sea incorporado al expediente madre, sea tratado por cuerda o agrupado. Por lo tanto, se entiende que el mismo, ha contado para su tramitación, con la totalidad de los antecedentes que dieron lugar a la celebración del contrato principal, ya que como la palabra lo indica, se trata de una adenda o adecuación del principal

Sin otro particular, saludo a usted atte.




Ing. RAUL J. BARIDÓ
Subsecretario de Transporte Ferrovías

AL SEÑOR
SECRETARIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
DR. ALEJANDRO RAMOS
S. / D.



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO




Ministerio de Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transportes Ferroviarios

2012 - Año de Homenaje al doctor D. MANUEL BELGRANO

NOTA S.S.T.F. Nº 537



BUENOS AIRES, 07 MAY 2012

SEÑOR PRESIDENTE:

Me dirijo a usted, por indicación del Señor Secretario de Transporte, con relación a los contratos de "Suministro de Coches de Pasajeros, Repuestos, Herramientas, Documentación Técnica, Servicios Técnicos y Capacitación Técnica" y de "Suministro de Locomotoras, Repuestos, Herramientas, Documentación Técnica, Servicios Técnicos y Capacitación Técnica", suscriptos entre la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y China South Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corp., Shanghai Golden Source International Economic & Trade Development Co. Ltd. Y CBR Sifang Locomotiva & Rolling Stock Co. Ltd., empresas estatales de la República Popular China.

Como es de su conocimiento los citados contratos tiene como objetivo la renovación del parque rodante de los servicios urbanos de la Línea San Martín, el cual contará con piso alto y puerta laterales del tipo "plug and slide". En virtud de tales características, resulta necesario proceder a la elevación del nivel de los andenes en todas las estaciones de la Línea entre Retiro y Pilar.

Teniendo en cuenta que el material rodante arribará a nuestro país a inicios del año 2013, se solicita a usted, en virtud de las competencias atribuidas a esa Sociedad del Estado por la Ley Nº 26.352, elabore un proyecto de obra para la elevación de los andenes de la citada línea, debiendo el mismo ser coordinado en forma conjunta con el operador actual de la Línea Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia S.A. - Línea San Martín, destacando además que técnicos especialistas de dicha Unidad participaron en las reuniones de diseño.

El proyecto a elaborar deberá establecer un costo estimado de las obras, plazos de ejecución, prioridades de ejecución, método constructivo y demás consideraciones que estime pertinentes. Asimismo el proyecto deberá incluir el análisis de la

ES COPIA


LESLIE MALPICA
AREA RESEA DE ENTRADAS Y DESPACHO
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES FERROVIARIOS



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2012 – Año de Homenaje al doctor D. MANUEL BELGRANO"



Ministerio de Planificación Federal,
Innovación Pública y Servicios
Espaciales de Transporte
Subsecretaría de Transporte Ferroviario



construcción de un centro operativo con ubicación en Santos Lugares (Alianza) o algún otro punto intermedio de la traza, que incluya las instalaciones para brindar los servicios de mantenimiento y alistamiento de locomotoras y coches (actualmente en Retiro), el centro de control de trenes (Retiro) y las dependencias administrativas (actualmente en Palermo), permitiendo así centralizar la operación del ferrocarril en un solo sitio.

Por último se solicita a usted tenga a bien presentar lo requerido en un PLAZO DE TREINTA (30) DIAS CORRIDOS.

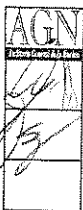
Saludo a usted atentamente.


ANTONIO E. LINA
Subsecretario de Transporte Ferroviario

AL SEÑOR
PRESIDENTE DE LA
ADMINISTRADORA DE
INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA S.E.
Dn. José N. VILLAFANE
S. / D.


ES COPIA

LESLIE PALMA
AREA MESA DE ENTRADAS Y DESCARGO
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES FERROVIARIOS



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO




Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte Ferroviario

"2012 - Año de Homenaje al doctor D. MANUEL BELGRANO"

NOTA S.S.T.F. N° 37 1-2012

Ref.: EXP-S02:0012515/2012

BUENOS AIRES, 27 NOV 2012

SEÑOR SECRETARIO:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al expediente de la referencia vinculado a la presentación efectuada por la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de emergencia S.A. Línea San Martín (UGOFE S.A. LSM), mediante nota N° LSM-CGC 175/12 de fecha 26 de julio de 2012, con relación a la obra de "Elevación de Andenes y Construcción de Nuevo Centro Operativo - Línea San Martín".

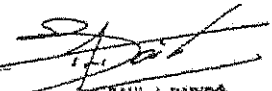
Al respecto, y en respuesta a su nota S.T. N° 1391, y sin perjuicio de lo expresado en nota S.S.T.F. N° 516, esta Subsecretaría de Transporte Ferroviario considera conveniente utilizar la experiencia adquirida en la construcción de andenes provisorios y permanentes en el FCGR, donde se priorizó la planificación y seguridad de los pasajeros utilizando un corto plazo para la ejecución de la obra.

En tal sentido, informo al señor secretario que se han realizado reuniones de evaluación técnica en el ámbito de esta Subsecretaría de la que participaron funcionarios técnicos de ADIF, UGOFE Roca y San Martín, arribando a puntos de acuerdo en lo referente a la metodología técnica a utilizar.

Es entonces que solicito tenga a bien otorgar el carácter de urgente a la presente, en virtud de la inminente llegada de material rodante proveniente de China.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

RE
A


Ing. RAUL J. BARRIOS
Secretario de Estado

AL SEÑOR
SECRETARIO DE TRANSPORTE
Dr. Alejandro A. RAMOS
S. / D.


ES COPIA

LESUR/CPA
ÁREA DE REGISTRO Y CONTROL
SECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO

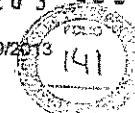



Ministerio del Interior y Transportes
Secretaría de Transportes
Subsecretaría de Transportes Ferroviarios

"2013 - Año del Bicentenario de la Asamblea General Constituyente de 1813"

NOTA S.S.T.F. N° 263

Ref.: EXP-S02:0013989/2013



BUENOS AIRES, 22 FEB 2013

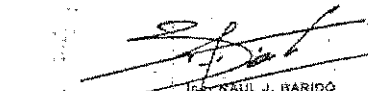
SEÑOR APODERADO

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al expediente de la referencia, vinculado a la presentación efectuada por la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIF S.E.), mediante nota N° 245-ADIF-2013 de fecha 6 de febrero de 2013, a través de la cual se solicita información referida a las "Obras de Elevación de Andenes en el Ferrocarril San Martín".

Señalo el particular, y en virtud de lo requerido por la ADIF S.E., se remiten las presentes actuaciones a fin de que esa UGOFE S.A. informe si tiene prevista la ejecución en el corto plazo de trabajos de renovación de vías en la Línea San Martín, que pudieran generar una variación en la geometría de vía respecto a los nuevos andenes.

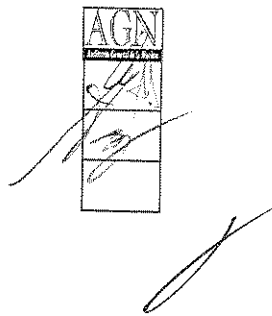
Handwritten initials

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.


Ing. NAUL J. BARIDO
Intendente de Transporte Ferroviario


AL SEÑOR
APODERADO DE UGOFE S.A.
LÍNEA SAN MARTÍN/BELGRANO SUR
D. Francisco BUSTELO
S. / D

ES COPIA
LES DE BUROS
AREA DE REGISTRO Y CONTROL DE ACTOS
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES FERROVIARIOS

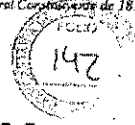


ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO




Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte Ferroviario

2013 Año del Bicentenario de la Asamblea General Constituyente de 1813



NOTA S.S.T.F N° 9363--

BUENOS AIRES, 10 JUN 2013


SEÑOR SÍNDICO GENERAL

Me dirijo a Ud. a fin de solicitarle tenga a bien considerar la posibilidad de suministrar a esta Subsecretaría de Transporte Ferroviario un valor de referencia o un valor indicativo de mercado de triplas ferroviarias, cuyas especificaciones técnicas se expresan en el Anexo a la presente.

Dicho equipamiento será utilizado en la Línea Belgrano Sur y en los ramales diesel de las Líneas Sarmiento y Mitre.

Para la primera de las líneas mencionadas en el párrafo anterior, se prevé la adquisición de 27 triplas; y para las líneas nombradas en segundo término 24 triplas, en ambos casos diesel eléctricas o también con transmisión hidráulica. Las primeras son de trocha métrica (angosta) y las segundas de trocha ancha.

Agradeciendo la permanente colaboración recibida del organismo de control a su digno cargo, y quedando a vuestra disposición, lo saludo atentamente.


Ing. RAUL J. BARIDO
Subsecretario de Transporte Ferroviario

AL SEÑOR SÍNDICO GENERAL DE LA NACIÓN
DE LA SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN
Dr. Daniel Gustavo REPOSO
S. / E.

ES COPIA

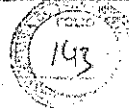


ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO




Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte Ferroviario

"2014 - Análisis de la Gestión al Aeropuerto Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



Nota S.S.T.F. N° 924 ---
Ref.: EXP-S02:0081083/2014

BUENOS AIRES, 13 AGO 2014

SEÑOR SECRETARIO:

Me dirijo a usted, en relación a las actuaciones de la referencia, mediante las cuales tramita la Nota N° 159/14 CSERYEPSP de la Auditoría General de la Nación, con motivo de la auditoría cuyo objeto es: "Verificar la gestión y controles realizados en los procedimientos de contrataciones de material rodante al servicio ferroviario en el marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China- Período de enero de 2004 a diciembre de 2012 y su posterior Administración".

El objeto de la Auditoría General de la Nación se refiere a las siguientes contrataciones:

- Suministro de 279 coches de pasajeros para la red de Subterráneos de la ciudad autónoma de Buenos Aires. Primer (1°) Contrato complementario para el suministro de 45 coches de pasajeros. (Expediente S01:439408/2006)
- Suministro de coches de pasajeros y locomotoras diesel, repuestos, herramientas, documentación técnica, servicio técnico y capacitación técnica. (Expediente S01:0092915/05)
- Suministro de locomotoras, coches de pasajeros de larga distancia, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación. (Expediente S01:0486398/2009)

De un análisis preliminar del informe Auditoría General de la Nación bajo análisis, surge liminamente que alguna de las observaciones formuladas, excederán las competencias y marco de incumbencia de esta Subsecretaría en tanto están vinculadas a otras áreas ministeriales tanto de este

ES COPIA

ES COPIA



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO



2014 - Homenaje al Abogado Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Monseñor



Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte Ferroviario



Ministerio del Interior y Transporte, como del Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios, por cuanto las actuaciones auditadas, fueron suscriptas y tratadas mayormente por el Ministerio citado en último término, los cuales datan de los años 2005, 2006 y 2009. Ello, atendido que la cartera de Transporte fue incorporado a la estructura del Ministerio del Interior y Transporte, a partir del dictado del Decreto PEN N° 874/2012.

Por lo tanto, se entiende, para el caso que el Señor Secretario de Transporte comparta el criterio, debería cursarse copia del Informe a dicho Ministerio, al Ministerio de Economía y Finanzas Públicas y a las áreas de Administración del Ministerio del Interior y Transporte, a fin de que pueda en tiempo y forma, brindarse oportuna y cabal respecto al organismo de control.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

Ing. RAUL J. BARIDO
Subsecretario de Transporte Ferroviario

AL SEÑOR SECRETARIO DE TRANSPORTE
Dr. Alejandro RAMOS
S. /

ES COPIA

USO EN SU PA
... ..



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2017 - Año de Homaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo



Ministerio del Interior y Transportes
Secretaría de Transportes

NOTA U.S.T. N° 2293



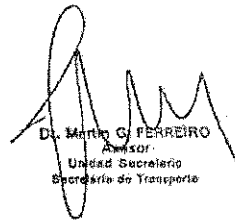
BUENOS AIRES, 19 AGO 2014

SEÑOR GERENTE:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, por indicación del señor Secretario de Transportes, con relación a la Nota N° 159/14 CSERyEPSP de la Auditoría General de la Nación, donde remitiere el Proyecto de Informe correspondiente a la auditoría cuyo objeto es: "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración".

Al respecto, se remite en soporte digital copia del Proyecto de marras fin de realizar los descargos que estime pertinentes con respecto a las observaciones formuladas en el punto 4.5 y 4.7 y, todo otro comentario que considere pertinente efectuar respecto de las demás observaciones, y posteriormente, remita todo lo actuado a esta Secretaría para la prosecución de su trámite, ello, antes del día 25 de agosto de 2014.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.


Dr. María G. FERRERO
Asesor
Unidad Secretarío
Secretaría de Transportes

AL SEÑOR GERENTE DE SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE DE LA COMISIÓN NACIONAL
DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE
Ing. Horacio FAGGIANI
S. / D.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo

- 2249

NOTA G.ST N°

EXP-S02: 0099488/2014

BUENOS AIRES,

21 AGO 2014



SEÑOR ASESOR:

Ref.: Auditoría AGN Compra Material Rodante
Tratados con China

Me dirijo a usted en respuesta a su NOTA UST N° 2293 de fecha 19 de agosto de 2014, mediante la cual solicita los descargos a las observaciones formuladas por la AGN, en particular respecto de los puntos 4.5. 4.7, y al respecto se informa lo siguiente.

1. Marco Institucional

El Artículo 6° del Anexo I del Decreto N° 1388/96 de creación de la CNRT establece lo siguiente:

"Son facultades de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, respecto de las modalidades aqui comprendidas, las siguientes:

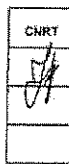
*...
i) Asistir al señor Secretario de Obras Públicas y Transporte, a su requerimiento, en todas las materias de competencia de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS."*

Con las actualizaciones institucionales del caso, no caben dudas que la CNRT debe asistir a la Secretaría de Transporte en todos aquellos aspectos de incumbencia específica en los que sea requerida su participación.

2. Forma de comunicación

Es de destacar que en casi la totalidad de los casos, la asistencia de los profesionales de esta Gerencia, ha sido requerida en forma verbal o telefónica, sin mediar otras formalidades administrativas.

Además de ello, en los casos de viajes al exterior, las tramitaciones de pasajes y viáticos han sido gestionadas directamente desde la Secretaría de Transporte, incluyendo los Expedientes del caso las autorizaciones y avales necesarios, tanto de la Secretaría como del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.





CNRT

COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE

"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown
ex el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



3. Punto 4.5 del Informe de AGN

Básicamente se refiere al informe técnico emitido por esta Gerencia en el marco de la compra de los 20 trenes de larga distancia, que para mejor proveer en copia se adjunta a la presente (Memorandum de Entendimiento con CNR por la adquisición de 20 trenes de Larga Distancia China del 15 de diciembre de 2009).

El mismo se expresa por sí mismo, es ratificado en un todo por el suscrito, no cabiendo más nada que agregar.

4. Punto 4.7 del Informe de AGN

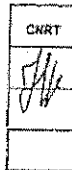
Este punto se refiere a la razonabilidad del precio de adquisición de las locomotoras y coches de los mismos 20 trenes de larga distancia, y al Informe de esta Gerencia del 22 de diciembre de 2009 que también se adjunta (Razonabilidad de Precio en la Adquisición de 20 trenes de Larga Distancia a China).

El mismo ha sido la mejor colaboración que ha podido aportar esta Gerencia, dentro de sus posibilidades y conocimientos, sin haber recibido ninguna pauta ni lineamiento de cómo hacer dicho análisis de precios. Si el mismo resultó insuficiente, es una evaluación que debió realizar el Organismo que decidió utilizarlo como válido.

Saludo a usted atentamente,


Ing. HORACIO FAJIANI
del Gerencia de Seguridad en el Transporte
CNRT

Adjuntos: 2 Informe (9 hojas)



AL SEÑOR
ASESOR UNIDAD SECRETARIO
SECRETARÍA DE TRANSPORTE
Dr MARTÍN G FERREIRO
S / D



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



INFORME : MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO CON CNR POR LA ADQUISICIÓN DE 20 TRENES DE LARGA DISTANCIA A CHINA

Elaborado por : Ing. Horacio Faggiani
a/c Gerencia de Seguridad en el Transporte
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Dirigido a : Dra Graciela Cavazza
Directora de Planificación de Transporte Ferroviaria
Secretaría de Transporte

Fecha : 15 de diciembre de 2009

1. OBJETO

El objeto del presente informe es elevar un original del Memorandum de Entendimiento rubricado el día 14 de diciembre de 2009 entre quien suscribe, en nombre de la parte argentina, y los representantes de China CNR Corporation Limited, en el cual se reflejan los acuerdos técnicos a los que se ha arribado respecto de la provisión de 20 (veinte) trenes de pasajeros de larga distancia.

2. ANTECEDENTES Y PAUTAS GENERALES

La Secretaría de Transporte viene gestionando la adquisición de formaciones ferroviarias a la República Popular China, en el marco del Acuerdo País - País oportunamente celebrado, con el fin de restablecer los servicios de pasajeros interurbanos de larga distancia eliminados en los años 1990.

Respecto de las cantidades a adquirir, ellas surgen de lo solicitado en NOTA ST N° 432 del 14 de agosto de 2009, que se transcriben seguidamente:

Locomotoras	:	20 unidades
Coches primera clase	:	60 unidades
Coches segunda clase	:	80 unidades
Coches restaurant	:	20 unidades
Coche segunda clase c/ furgón	:	20 unidades
Coches dormitorios	:	20 unidades
Vagones automovileros	:	20 unidades

Estas 20 locomotoras y 220 coches, permiten inferir la intención de armar 20 trenes encabezados por una locomotora y seguidos por 11 unidades a saber, 3 coches de Primera Clase, 4 de Segunda Clase, 1 Dormitorio, 1 Restaurant, 1 furgón (1/2 furgón + 1/2 coche Segunda Clase) y 1 vagón automovilero.

JH

1



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



En cuanto a las pautas técnicas, la Subsecretaría de Transporte Ferroviario ha solicitado que estos trenes puedan alcanzar una velocidad máxima de 160 Km/h, en base a los siguientes ejes argumentales:

- Que se debe adquirir material rodante moderno, que supere las prestaciones de lo actualmente existente en el país.
- Que dada una vida útil de 30 años de este material, es de esperar que en pocos años más y en virtud de las inversiones que se están planificando desde la Secretaría de Transporte, se logren mejorar las infraestructuras de vías de ciertos corredores estratégicos, de modo de permitir circular a estas velocidades, para lo cual este material debe estar preparado para ello.

3. BREVE DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL MATERIAL ACORDADO EN EL MOU

3.1. Locomotora

Potencia	:	3.000 HP (2.200 KW)
Motor Diesel	:	MTU 400 (Alemania)
Máxima velocidad de servicio	:	160 Km/h
Peso total	:	120 tn (20 tn por eje)
Máxima altitud de operación normal	:	700 m snm
Sistema de freno	:	Wabtec 26LA
Motores suspendidos	:	
Aire acondicionado en cabina	:	
Caja negra	:	

3.2. Coches

Máxima velocidad de servicio	:	160 Km/h
Bogies	:	Suspensión neumática
Peso total	:	≤ 16,5 tn
Largo	:	24 m
Ancho	:	3,1 m
Ruido interior a 100 Km/h	:	≤ 70 dB(A)
Discos de freno	:	
Operación sobre andenes bajos	:	
Cierre electroneumático de puertas	:	
Aire acondicionado en todos los coches	:	
Baños químicos	:	
Comodidad para discapacitados en un coche (Primera Clase) por formación	:	

4. CUESTIONES TÉCNICAS ACORDADAS Y TEMAS DIGNOS DE DESTACAR

Se considera necesario destacar a continuación ciertos aspectos técnicos acordados con la contraparte china, que deben ser claramente conocidos y eventualmente revisados por la parte argentina.

JA



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



4.1. Tecnología de los bogies

La velocidad máxima de circulación requerida de 160 Km/h necesariamente exige la utilización de bogies de diseño moderno y acordes para tales prestaciones.

Así la corporación CNR ha propuesto bogies que, tal como dicen expresamente, "refleja los méritos y ventajas de los bogies del ICE, TGV y de los ferrocarriles de alta velocidad de Japón" (punto 3.9. del Anexo sobre coches).

Se trata de bogies sin biga Bolster y suspensión neumática, que emplean las más avanzadas técnicas de construcción actualmente utilizadas internacionalmente.

Al respecto se debe tener en cuenta que:

- a. No existen actualmente en nuestro país vías que reúnan los parámetros geométricos requeridos para desarrollar en forma segura una velocidad de 160 Km/h.
- b. Se recomienda encarar de inmediato la construcción de los referidos corredores estratégicos, los cuales deberán contemplar muy especialmente las necesidades internacionalmente requeridas para circular a 160 Km/h, para lo cual se dispone de aproximadamente 2 años, que es el tiempo que demandará la construcción de este material rodante.
- c. Si por la razón que fuera no llegan a construirse en tiempo y forma estos corredores, y se decide utilizar estos bogies sobre las vías actuales, en el estado en que éstas se encuentran, es de suponer dos posibles situaciones:
 - I. Que se requerirá mayor grado de mantenimiento por mayor deterioro, especialmente los amortiguadores de todo tipo con que cuentan estos bogies, como así también recambio permanente de piezas rotas o desgastadas.
 - II. Que para el mismo estado de vía, de regular a malo, se pueda circular a menor velocidad con estos bogies nuevos y mas delicados que con los tradicionales de antigua tecnología.

Se hace notar que si se decidiera replantear el objetivo de velocidad máxima de circulación a 120 Km/h, ello permitiría utilizar bogies más robustos de tecnología más antigua (con biga Bolster), de mayor durabilidad y resistencia a vías en mal estado, pero tal decisión obligaría a replantear profundamente el diseño y el alcance técnico de la propuesta tanto de los coches como de las locomotoras, ya que repercute en las cajas de las unidades y en cómo estas se vinculan a los bogies.

4.2. Potencia de las locomotoras

En el caso de las locomotoras y la potencia que estas requieren, aparece una limitación técnica importante en la máxima capacidad portante que resisten las vías de nuestro país, limitada a 20 toneladas por eje.

JA





Si se pretende que una sola locomotora pueda llevar 15 coches (largo común de los trenes importantes de larga distancia en los tiempos de Ferrocarriles Argentinos) a 160 Km/h, la potencia requerida, aún en un terreno perfectamente horizontal sin pendiente, sería tal que haría que el peso de las unidades superen la carga por eje de 20 ton/eje, llegando al orden de las 23 a 25 ton/eje.

Según afirman los especialistas de Dalian Locomotives, la máxima potencia que razonablemente puede instalarse sobre estas locomotoras sin superar la carga por eje de 20 toneladas (3.000 HP), hace que, circulando a 160 Km/h, no pueda arrastrar a más de 6 coches.

Si se pretende que sean arrastrados 15 coches a 160 km/h, deberán utilizarse dos locomotoras acopladas en tándem.

Cada una de las locomotoras propuestas permitiría arrastrar, por sí sola, hasta 15 coches a una velocidad máxima de unos 125 Km/h.

En este sentido, se recomienda que en los futuros corredores estratégicos donde se renovarían las vías para poder circular a 160 Km/h, se contemple elevar la máxima capacidad portante de la vía, al menos, a 25 tn/eje (en Estados Unidos es hasta de 30 tn/eje).

4.3. Coche generador

Para alimentar eléctricamente a los coches, casi todos ellos con aire acondicionado, existen dos alternativas tecnológicas:

- a. Colocar en cada uno de ellos, bajo el piso, un equipo generador diesel que alimente individualmente cada unidad.
- b. Centralizar la alimentación de todas las unidades desde un coche generador.

CNR propuso y la CNRT aceptó la segunda alternativa, ya utilizada en nuestro país por Ferrocarril Central, y que ha demostrado tener muchos menos inconvenientes de alistamiento, mayor confiabilidad y menor mantenimiento.

Esto ha obligado a aumentar la cantidad de coches a adquirir en 20 unidades de este tipo, por lo que el total alcanza ahora a 240 unidades, en lugar de las 220 originales.

En este coche se instalarán 3 generadores diesel, cada uno con capacidad suficiente como para alimentar todo el tren. En caso de falla, la conmutación del primero al segundo sería automática y del segundo al tercero sería manual.

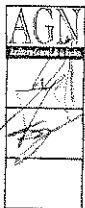
4.4. Facilidades para Discapacitados

El Decreto N° 914 de 1997, reglamentario de la Ley N° 22.431 sobre Sistema de Protección Integral de los Discapacitados, en una estricta interpretación, exige que los servicios ferroviarios de larga distancia deberían prever comodidades para dos pasajeros en sillas de ruedas en cada coche.

Dado que esto no es exigible en ningún sistema ferroviario del mundo del que se tenga

JH

4





conocimiento, se ha tomado la decisión de seguir los lineamientos establecidos en la normativa de las administraciones ferroviarias, tomando como ejemplo representativo los casos de España y China.

Por lo tanto, respecto del tema de las comodidades para personas con discapacidad motora que deban trasladarse con sillas de ruedas, se ha previsto que viajen en uno de los coches de Primera Clase, al cual se le ha adaptado el baño especialmente para personas con esta discapacidad y se ha contemplado el lugar para dos sillas de ruedas. Es de suponer asimismo que la persona en sillas de ruedas, para un viaje de 1000 Km desee ser trasladado de su silla de ruedas a un asiento común.

Se recuerda asimismo que las estaciones de los trenes de larga distancia no están adaptadas para permitir que estas personas accedan fácilmente a estos trenes con escaleras.

4.5. Tripulación de abordaje

Los técnicos que hemos participado del lado argentino hemos sido empleados de Ferrocarriles Argentinos y tenemos presente la forma en que esta empresa corría los trenes de larga distancia, particularmente las comodidades que proveía para los camareros y personal técnico de mantenimiento.

La realidad actual difiere en muchos aspectos de las facilidades de aquellos tiempos, especialmente la ausencia de relevos de personal a lo largo de la línea, de modo que en caso extremos como el servicio que presta actualmente Ferrocarril a Tucumán, viajan hasta 18 personas conformando dos tripulaciones, de modo que mientras una trabaja la otra descansa, relevándose sucesivamente.

Esto incide en forma muy notoria sobre las facilidades de un digno alojamiento y traslado de los trabajadores, por lo que se ha tomado la decisión de cambiar las previsiones del coche que originalmente fue requerido como mitad furgón encomienda y mitad asientos de Segunda Clase, por mitad Dormitorios (4) para la tripulación que presumiblemente deberá acompañar a estos trenes.

En caso que esto no fuera totalmente necesario, son dormitorios iguales a los demás que bien podrán venderse o utilizarse para reservas especiales.

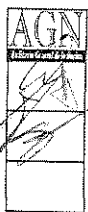
4.6. Equipaje

Otro aspecto sobre el cual se han requerido cambios de diseño a los técnicos de CNR, han sido las facilidades para equipaje.

La primer propuesta china contemplaba solamente los portaequipajes (algo cortos incluso) encima de los asientos y el coche furgón encomienda.

Hemos requerido dotar de un lugar especial para alojar valijas en los coches de Primera y Segunda Clase, al estilo de los que tradicionalmente existían en los viejos coches Pullman, resignando algún lugar previsto para el camarero o recortando uno de dos lavatorios, según el caso.

JH



[Handwritten signature]



4.7. Bandejas automovileras

Aún resta una propuesta concreta de bandejas automovileras de parte de CNR debido a que en China las utilizan a no más de 120 Km/h y en trenes distintos a los que viajan los pasajeros a mayor velocidad, por lo que nuestra solicitud de circulación a 160 Km/h requeriría un diseño especial que todavía deben definir técnicamente.

4.8. Repuestos y herramientas especiales

Un aspecto que aún resta definir es qué ferrocarril o empresa se hará cargo de este material, lo cual provoca una indefinición respecto de a qué talleres se destinarán los repuestos, herramientas o bancos de prueba.

Si se decidiera, por ejemplo, preparar dos talleres diferentes para atender estos 20 trenes, es posible que deban duplicarse elementos (por ejemplo bancos de prueba), no porque lo requiera la cantidad de material adquirido, sino por la dispersión geográfica.

5. CONCLUSIÓN GENERAL

Si bien aún no se tiene experiencia concreta con el uso del material rodante de origen chino, la información recibida, el nivel de los profesionales con que interactuamos, las visitas a fábricas realizadas en anteriores viajes, y el conocimiento general del espectacular grado de avance alcanzado por los ferrocarriles chinos, permite suponer que se trata de material rodante de un excelente nivel internacional, comparable al de los de países con ferrocarriles de primera línea.

En particular respecto de esta propuesta, se está adquiriendo material de un diseño moderno, superior de todo lo existente en nuestros servicios actuales.

Ing. Horacio Faggiani
a/c Gerencia de Seguridad en el Transporte
CNRT



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



INFORME : RAZONABILIDAD DEL PRECIO EN LA ADQUISICIÓN DE 20 TRENES DE LARGA DISTANCIA A CHINA

Elaborado por : Ing. Horacio Faggiani
a/c Gerencia de Seguridad en el Transporte
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Dirigido a : Dra. Graciela Cavazzi
Directora de Planificación de Transporte Ferroviario
Secretaría de Transporte

Fecha : 22 de diciembre de 2009

1. OBJETO

El objeto del presente informe es realizar, con los elementos de juicio que dispone esta Gerencia, un análisis de razonabilidad de los precios ofertados por CNR Corporation Limited de China, por las 20 locomotoras y los 240 coches que conformarán los 20 (veinte) trenes de pasajeros de larga distancia.

2. LOCOMOTORAS

Las características técnicas más sobresalientes de las locomotoras a adquirir, son las siguientes:

Potencia : 3.000 HP (2.200 KW)
Motor Diesel : MTU 400 (Alemania)
Máxima velocidad de servicio : 160 Km/h
Peso total : 120 tn (20 tn por eje)
Máxima altitud de operación normal : 700 m snm
Sistema de freno : Wabtec 26LA
Motores suspendidos
Aire acondicionado en cabina
Caja negra

El precio FOB en el Puerto de China, ofertado por CNR por cada una de estas locomotoras es de: US\$ 1.880.000.

Para analizar la razonabilidad de este precio, se entiende coherente utilizar el valor ofertado por otra empresa de origen chino, CSR, en el Contrato ya celebrado con el Gobierno Argentino por la compra de 24 locomotoras para el servicio de pasajeros metropolitanos de la Línea San Martín.

JH

1



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



En este caso, el Precio Unitario FOB ha sido de USD 1.799.185.-, pero debe tenerse en cuenta además que se trata de locomotoras de menores prestaciones respecto de las que nos ocupan en esta oportunidad, de menor potencia y menor velocidad final, ya que son de 2.250 HP y una velocidad máxima de 120 Km/h.

Por otro lado hay que tener en cuenta que el valor de estas 24 locomotoras para el San Martín es del mes de agosto del año 2006.

También puede señalarse que, habiendo realizado una consulta personal a profesionales que trabajan en la filial argentina de otras empresas europeas competidoras, sobre el precio de una locomotora diesel eléctrica fabricada en Europa, de características similares a las de uso en nuestro país, y con una potencia bruta entre los 2.500 y 3.000 HP, la misma rondaría los u\$s 2.500.000.- (precio FOB).

3. COCHES

Las características técnicas generales más sobresalientes de los coches a adquirir, son las siguientes:

Máxima velocidad de servicio	:	160 Km/h
Bogies	:	Suspensión neumática
Peso total	:	≤ 16,5 tn
Largo	:	24 m
Ancho	:	3,1 m
Ruido interior a 100 Km/h	:	≤ 70 dB(A)
Discos de freno	:	
Operación sobre andenes bajos	:	
Cierre electropneumático de puertas	:	
Aire acondicionado en todos los coches	:	
Baños químicos	:	
Comodidad para discapacitados en un coche (Primera Clase) por formación	:	

Se trata de los siguientes tipos de coches:

Coches primera clase	:	60 unidades
Coches segunda clase	:	80 unidades
Coches restaurant	:	20 unidades
Coches dormitorios	:	20 unidades
Coches furgón c/dormitorios tripulación	:	20 unidades
Coches generadores eléctricos	:	20 unidades
Bandejas automovileras	:	20 unidades

Total : 240 unidades

Los precios FOB en el Puerto de China, ofertados por CNR por cada uno de estos coches es el siguiente:

JA



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Coche primera clase	:	US\$ 1.110.000
Coche segunda clase	:	US\$ 1.065.000
Coche restaurant	:	US\$ 989.000
Coche dormitorio	:	US\$ 1.075.000
Coche furgón c/dormitorios tripulación	:	US\$ 987.000
Coche generadores eléctricos	:	US\$ 1.712.000
Bandeja automovileras	:	Aún no definido

En este caso, nuestro país hace muchísimos años que no compra coches remolcados nuevos para trenes de larga distancia, por lo que no existen precios de referencia, pero puede señalarse que, habiendo realizado una consulta personal a profesionales que trabajan en la filial argentina de otras empresas europeas competidoras, nos hacen saber que el precio de coches para pasajeros de primera clase con aire acondicionado, se cotizarían entre u\$s 1.000.000.- y u\$s 1.200.000.- (FOB) la unidad, y para los coches dormitorio con aire acondicionado el precio rondaría u\$s 1.500.000.- (FOB) cada uno.

5. CONCLUSIÓN

Con los elementos de juicio con que cuenta esta Gerencia, se entiende que los precios ofertados por CNR Corporation Limited de China, aparecen como razonables dentro del contexto internacional, a lo que debe sumarse el acuerdo País-País y el financiamiento.

Horacio Faggiani

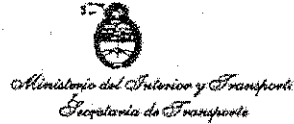
Ing. Horacio Faggiani
 a/c Gerencia de Seguridad en el Transporte
 CNRT



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Honra al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



NOTA S.T. N°: **3313**

REF.: EXP-S02:0081083/2014

BUENOS AIRES, 02 SEP 2014

SEÑORA ASESORA:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación a las actuaciones de la referencia, por medio de las cuales, tramita la Nota N° 159/14 CSERYEPSP, emanada de la Auditoría General de la Nación, donde remitiera el Proyecto de Informe correspondiente a la auditoría cuyo objeto es: "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración".

I.- Al respecto, se remiten las presentes actuaciones obrando adjunto lo informado por la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte, identificado como NOTA S.G.A.T. N° 1631/14, así como lo informado por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, identificado como NOTA S.S.T.F. N° 990/14 y NOTA G.ST N° 2249/14, respectivamente.

II.- Asimismo, y con relación a lo observado en el punto 4.20, "No surge expresamente la competencia del Ministerio del Interior y Transporte para la suscripción de la V Addenda al acuerdo celebrado con CSR", se eleva para su consideración el siguiente comentario:

En primer lugar, resulta necesario destacar la competencia del Ministro del Interior y Transporte para suscribir la Addenda Complementaria V. Dicha Addenda tuvo por objeto acordar la introducción de modificaciones a las Especificaciones Técnicas de los vagones de pasajeros con el objeto de mejorar las condiciones de seguridad y de confort para los usuarios del sistema ferroviario, implicando un incremento del precio originalmente acordado en el Contrato correspondiente en la suma de DIEZ MILLONES CIENTO VEINTINUEVE MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO (USD 10.129.224,00).



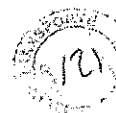
ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo



*Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte*



En el artículo 2º del Decreto N° 874/12 se sustituye el artículo 17 de la Ley de Ministerios (texto ordenado por Decreto N° 438/92) y sus modificatorias, disponiendo entonces este artículo, en lo que a esta materia se refiere, que compete al Ministerio del Interior y Transporte asistir al Presidente de la Nación y al Jefe de Gabinete de Ministros, en orden a sus competencias, en todo lo concerniente al Transporte, y en particular:

- Entender en la elaboración y ejecución de la política nacional de transporte terrestre, así como en su regulación y coordinación.
- Entender en la supervisión, el fomento y el desarrollo técnico y económico de los sistemas de transporte terrestre.
- Entender en la regulación y coordinación de los sistemas de transporte terrestre.

Asimismo, en el artículo 14 de la Ley de Reordenamiento Ferroviario N° 26.352 se dispone que el MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE tiene entre sus competencias en materia de transporte ferroviario, la planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios, y su desarrollo.

En consecuencia, el Ministro del Interior y Transporte tenía competencias para suscribir dicha *Adenda Complementaria*, en tanto su objeto era mejorar las *Especificaciones Técnicas de los coches ferroviarios adquiridos oportunamente*.

Por otra parte, y tal como afirma la AGN, los contratos de suministros celebrados con CSR, sus *Adendas* (excepto la V) y los modelos de acuerdos de financiamiento fueron aprobados o ratificados por decretos del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

En lo que respecta al Decreto N° 91/08 el mismo fue dictado en orden a las facultades otorgadas por el artículo 99, inciso 1 de la Constitución Nacional.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



*Ministerio del Interior y Transparencia
Secretaría de Transparencia*

122

Ello así, por cuestiones de economía procedimental y a los fines de subsistir en un mismo acto tanto la aprobación del contrato como la autorización a someter eventuales controversias a Tribunales extranjeros.

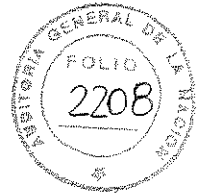
En rigor, la aprobación de los contratos de marras resultaba competencia del JEFE DE GABINETE DE MINISTROS de conformidad con el artículo 35 inciso b) del Reglamento de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus modificatorias aprobado por el Decreto N° 1344/07 y su modificatorio.

No debe soslayarse que "la competencia de los órganos administrativos será la que resulte, según los casos, de la Constitución Nacional, de las leyes y de los reglamentos dictados en su consecuencia. Su ejercicio constituye una obligación de la autoridad o del órgano correspondiente y es improrrogable, a menos que la delegación o sustitución estuvieren expresamente autorizadas; la avocación será procedente a menos que una norma expresa disponga lo contrario" (artículo 3° de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549).

"En la medida en que la competencia de los órganos administrativos es, por principio, obligatoria -según el artículo 3° de la Ley de Procedimientos Administrativos-, la avocación es un instituto de excepción. Asimismo, la decisión de avocarse o no al conocimiento y decisión de un asunto, importa el ejercicio de una facultad discrecional que el órgano superior habrá de tomar siempre que no exista algún impedimento, conforme a criterio de prudencia no impide que los particulares, en ejercicio de su derecho de peticionar a las autoridades, puedan solicitarla" (Dietámenes 270:240).

Es decir, que el PODER EJECUTIVO NACIONAL se avocó al conocimiento de una cuestión que era competencia propia del JEFE DE GABINETE DE MINISTROS para disponer en un mismo acto administrativo la ratificación de los contratos por los que se acordó una prórroga de jurisdicción en la cláusula 25 y la aprobación del gasto





"2014 - Año de Homenaje al Abate Juan Gálvez Broco, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo."



*Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transportes*

123

en función de lo dispuesto en el artículo 35 inciso b) del Reglamento de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus modificatorias, aprobado por el Decreto N° 1344/07 y su modificatorio.

En lo que respecta al Decreto N° 119/10 que aprueba las Addendas 2, 3 y 4 a los Contratos mencionados el mismo fue dictado en orden a las facultades otorgadas por los artículos 99, inciso 1 de la Constitución Nacional y 40 de la Ley N° 11.672 Complementaria Permanente de Presupuesto (l.o. 2005).

Las Addendas que fueron aprobadas por dicho Decreto, al tener un impacto sobre el precio acordado o sobre aspectos fundamentales del contrato (como por ejemplo su objeto o las partes contratantes), el PODER EJECUTIVO procedió nuevamente a avocarse a una competencia propia del JEFE DE GABINETE DE MINISTROS, de conformidad con el artículo 35 inciso b) del Reglamento de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus modificatorias aprobado por el Decreto N° 1344/07 y su modificatorio.

Sin perjuicio de la expresión utilizada en el artículo 1° del Decreto N° 119/10, es menester señalar que la ratificación a la que allí se alude no sería propiamente tal en los términos del apartado a) del artículo 19 de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549.

Por lo expuesto, la aprobación de la Addenda V correspondía que sea aprobada por el JEFE DE GABINETE en razón de que:

1. El PODER EJECUTIVO NACIONAL al aprobar los contratos originales reasumió una facultad delegada en el JEFE DE GABINETE DE MINISTROS, pero que continuó en cabeza de éste y por lo tanto debe ser ejercida por esa autoridad -conf. artículo 35 inc. b) del Anexo del Decreto N° 1344/07 y sus modificatorios;

ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Honra al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte



2. En esta Addenda se modifican las Especificaciones Técnicas de los coches y se incrementa el precio total del contrato resultando imprescindible que la autoridad competente apruebe el nuevo destino que tendrán los fondos.

La AGN dispone que la Addenda 5 fue "ratificada" por la Decisión Administrativa N° 582/13. Sin embargo, el artículo 1° de esta Decisión Administrativa no ratifica la Addenda 5, sino que expresamente la aprueba.

De tal manera, en lo relativo a la autoridad competente para el dictado del acto que nos ocupa, cabe tener presente que el artículo 35 inciso c) del Anexo del Decreto N° 1344/07 establecía que cuando el monto implicado sea una suma superior a PESOS OCHO MILLONES (\$ 8.000.000) la facultad para aprobar los actos por los que se contraten o adquieran bienes y servicios recae en el JEFE DE GABINETE DE MINISTROS.

III.- Por último, cabe señalar, que desde esta Secretaría se dio traslado de las presentes al Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, a fin de su intervención en orden a aquello que resulta ser de su competencia, remitiendo el mencionado Ministerio su descargo directamente al mencionado Órgano de Control.

Por todo lo expuesto, solicito a usted, tramitar la presente por ante la Auditoría General de la Nación.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

A LA SEÑORA ASESORA DE GABINETE DEL
MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE
Dra. María Inés MONZÓ
S. / D.

Dr. ALVARO RAMOS
SECRETARÍA DE TRANSPORTE



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo



AS. 649/12

NOTA SLYA Nº 300/14

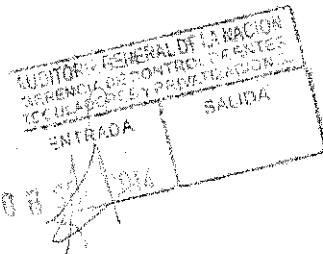
BUENOS AIRES, 03 SEP 2014

SEÑORA AUDITORA GENERAL:

Me dirijo a usted, por indicación del Señor Ministro de Economía y Finanzas Públicas con relación al Proyecto de Informe de Auditoría de gestión referido: "Verificar la gestión y controles realizados en los procedimientos de contrataciones de material rodante afectados al servicio ferroviario en el marco de Tratados internacionales, con la República Popular China - Período de enero de 2004 a diciembre de 2012 y su posterior Administración", producido por la Gerencia de Control de Entes Reguladoras y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos de la Auditoría General de la Nación.

Al respecto, se remite adjunta a la presente –en dos copias y soporte magnético- la respuesta brindada por este Ministerio, que consta de DIECISIETE (17) fojas.

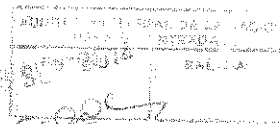
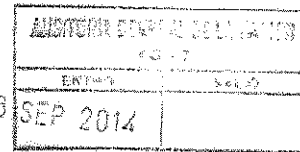
Saluda a usted atentamente.



Handwritten signature of Dr. Federico Tizba.

DR. FEDERICO TIZBA
SECRETARÍA LEGAL Y ADMINISTRATIVA

A LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE SUPERVISION DE ENTES REGULADORES Y EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PÚBLICOS
AUDITORA GENERAL DE LA NACIÓN
Cdora. Vilma N. CASTILLO
S. / D.



Handwritten signature.

ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homaje al Abogado Guillermo Rosati, en el Bicentenario del Comate Nival de Montevideo"



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas



Proyecto de informe de Auditoría: "Verificar la gestión y controles realizados en los procedimientos de contrataciones de material rodante afectados al servicio ferroviario en el marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China – Período de enero de 2004 a diciembre de 2012 y su posterior Administración".

Punto 4.1

Incumplimiento de las provisiones relativas al Régimen de Inversión Pública. Si bien cuenta con Nº de BAPIN (según Expte.) no consta documental que acredite la existencia de los Dictámenes de calificación técnica.

COMENTARIO MEyFP

La información que contienen los proyectos en el Banco de Proyectos de Inversión (BAPIN) es la siguiente: Denominación, Objetivos, Producto, Producto intermedio, Montos estimados, Estado, fuente de financiamiento, fecha estimado de inicio y fin del proyecto. Estos datos son informativos sobre las características del proyecto pero son insuficientes para la elaboración del dictamen.

Para que la SECRETARÍA DE POLÍTICA ECONÓMICA Y PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO (SPEyPD) pueda dictaminar es necesario que el Organismo cumpla con los recaudos previstos en la Resolución SPEyPD Nº 125 de fecha 20 de diciembre de 2012 (anteriormente normado por la Resolución Nº 175/2004 de la ex SECRETARÍA DE POLÍTICA ECONÓMICA).

Es decir que además de haber realizado la carga del proyecto en el BAPIN, es necesario que el Organismo envíe a la DIRECCIÓN NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA (DNIP) documentación adicional para poder emitir un Informe Técnico sobre la viabilidad económica del proyecto. Este requisito lo deben cumplir aquellos proyectos que superan cierto monto (actualmente los \$ 50 millones). Por lo que, y según lo establecido en el artículo 7º de la Ley Nº 24.354, el Organismo es el responsable de realizar estas tareas.

1



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas



2

La DNIP notifica anualmente a los organismos ejecutores (en este caso fue a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE), la necesidad de presentar la información adicional para que la SPEyPD pueda emitir los dictámenes correspondientes, aspectos que en los casos bajo análisis (BAPIN Nº 39611, 57564 y 57992) no han sido cumplimentados para la debida intervención de la Secretaría.

Punto 4.2

Se verificaron incumplimientos del régimen de Crédito Público en lo referente a las intervenciones oportunas de órganos con incumbencias establecidas en la normativa particular.

COMENTARIO MEyFP

En relación con lo señalado respecto de la "omisión" de la OFICINA NACIONAL DE CRÉDITO PÚBLICO (ONCP) a mencionar el artículo 59 de la Ley de Administración Financiera en el Memorando Nº 216/06 como requisito de la realización de una operación de crédito público, merece señalarse que dicha circunstancia obedece al entendimiento de que el citado artículo refiere a las "entidades" del Sector Público Nacional, mientras que la operación de crédito público en análisis se trataba -según los antecedentes allí evaluados- de una operación de la propia Administración Central, por lo que dicha autorización no era necesaria y resultaba redundante (ver Art. 9º de la Ley¹).

En virtud de lo expuesto, no se comparte la conclusión a la que ha arribado el órgano de control.

¹ "ARTICULO 9º.- En el contexto de esta Ley se entenderá por entidad a toda organización pública con personalidad jurídica y patrimonio propio...".

2



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas



3

Punto 4.3

El tratamiento presupuestario otorgado a los créditos relacionados con las adquisiciones de material rodante, su inclusión en el Programa de Inversiones Prioritarias, (PIP) y su imputación presupuestaria, además de evidenciar criterios contradictorios en su asignación y distorsionar el resultado económico del ejercicio, ponen de manifiesto deficiencias en la programación presupuestaria.

COMENTARIO MEyFP

Sobre este punto cabe reiterar lo manifestado por la SUBSECRETARIA DE PRESUPUESTO en su Memorando de fecha 25/10/2013 que en copia se adjunta a la presente.

Punto 4.6

Los análisis previos del costo financiero de la adquisición, resultan parciales al no incluir la totalidad de los conceptos a tenerse en cuenta en una evaluación de proyecto. Como resultado de esta situación, las estimaciones realizadas difieren significativamente de lo realmente pagado.

COMENTARIO MEyFP

En este punto se hace referencia particularmente a las estimaciones realizadas en relación a la prima de seguros e intereses y a la falta de consideración del concepto de anticipo. En la que respecta a la prima de seguros SINOSURE, la valuación se realiza considerando el monto total del financiamiento más los intereses proyectados, los cuales se calculan en base a las tasas forward de Libor que surgen de aplicar la metodología³ utilizada por el mercado al momento de la valuación, la cual ha sido aplicada por la ONCP para valorar las propuestas de financiamiento a tasa variable. Por lo tanto, entre el momento de la valuación del

³ Tomando como insumos las tasas efectivas Libor hasta 1 año y las tasas de swap desde 1 año hasta 30 años se calcula mediante el método de bootstrapping la curva de zeros. A partir de esta curva se calculan las tasas de forward implícitas las que se utilizan para el cálculo de los intereses proyectados. (Ver Fabozzi, F. Bond markets analysis and strategies, Chapter 5, Prentice Hall, 1996).

3





"2014 - Año de homenaje al Ministro Cárter, en el Bicentenario del Contrato Postal de Monedas"



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas



4

financiamiento y la fecha efectiva de pago, los importes de la prima de seguro SINDSURE podrían diferir ya que la estructura temporal de tasas de interés utilizada para la valuación depende de las expectativas del mercado al momento de dicha valuación.

Por otro lado, con respecto a la falta de consideración del concepto de anticipo, el cual forma parte del Proyecto y se incluye en el Contrato Comercial, teniendo en cuenta la Ley de Administración Financiera N° 24.156 Artículo 69, no se tiene en cuenta en la valuación debido a que no forma parte del contrato financiero. Por otra parte, no es función de la ONCP la evaluación integral del proyecto dado que no es parte de su competencia.

Sobre las bases descriptas precedentemente, los comentarios arribados por el órgano de control no son procedentes.

Punto 4.6.3

Contrato CNR. "La Oficina Nacional de Crédito Público, no tuvo objeciones que formular con relación al financiamiento, pues las condiciones financieras son superiores a las que la República Argentina podría obtener en el mercado. En este caso la ONCP, no explicita una comparación del préstamo con otras formas de crédito".

COMENTARIO MEyFP

La ONCP elabora diariamente un informe financiero con la evolución de los indicadores de los Títulos Públicos Nacionales, entre otros. A partir de los datos del informe del día 7 de septiembre de 2010, cuyos copias se acompañan a la presente, se han calculado los rendimientos de los bonos soberanos ley Nueva York y ley Argentino interpolados a la vida promedio del préstamo valuado, los cuales ascendían a 10,87% anual y 12,13% anual, respectivamente, en términos de Tirea. Al comparar estos resultados con el costo financiero del proyecto se ratifica lo expuesto en el Memorando ONCP N° 397/2010.

WJF

4



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Homenaje al Americano Cristóbal Colón, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas



5

Punto 4.14

Demoras en ejecución física y financiera, por incumplimiento de plazos previstos para el pago de los anticipos y para la realización de desembolsos, generaron incrementos en los costos financieros.

COMENTARIO MEyFP

De acuerdo con lo estipulado en los Convenios Financieros bajo análisis, la DIRECCIÓN NACIONAL DE PROYECTOS CON ORGANISMOS INTERNACIONALES DE CRÉDITO (DNPOIC) tiene entre sus competencias la de realizar las comunicaciones (actualizaciones, extensiones, etc.), y la remisión de la documentación al Banco para el desembolso del préstamo, de acuerdo con las solicitudes presentadas por el Organismo Ejecutor.

En consonancia con las acciones antes mencionadas, se estima que las intervenciones de la Dirección –las que fueran realizadas a partir de los requerimientos efectuados por el Órgano Ejecutor– se realizaron dentro de plazos administrativos usuales para este tipo de operaciones de crédito.

Sin perjuicio de lo antes mencionado, se informa que la DNPOIC en forma permanente y en virtud de sus responsabilidades y competencias, impulsa acciones para un mejor seguimiento y monitoreo de los distintos financiamientos. En dicho marco, es que a la fecha se encuentra en etapa de implementación un sistema de seguimiento interno de los préstamos externos con las correspondientes alertas para una mejor gestión.

Punto 4.14.1.5

Los devengamientos constatados en concepto de comisiones de compromiso resultan superiores a los originalmente estimados.

COMENTARIO MEyFP

Al momento de realizar la valuación de las propuestas de financiamiento la ONCP asumió que los desembolsos se cumplirían en tiempo y forma, dado que no tiene elementos para asumir

5



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Año de Honesto al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas



6

cualquier tipo de postergación en los desembolsos, a priori. Está claro que toda demora en los desembolsos genera mayores costos por las comisiones de compromisos, pero la Oficina Nacional no tiene injerencia en la ejecución de los desembolsos.

Punto 4.21

Se constató el extravío de expedientes vinculados a dos pagos realizados por la adquisición de coches para la línea "A" de Subterráneos.

COMENTARIO MEYFP

Se informa que la Dirección de Proyectos con Financiamiento Externo Bilateral, dependiente de la DNPOIC, habiendo tomado conocimiento del extravío de los expedientes N° S01:0186431/2010 y S01:0372148/2010, dispuso en forma inmediata la búsqueda exhaustiva de los mismos dentro del ámbito de la Dirección lo cual resulta negativo.

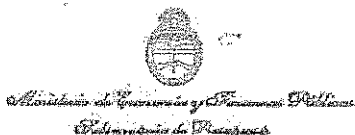
Ante tal situación, el 28 de junio de 2013 a través del Memorando DNPOIC N° 232/2014 (CUDAP 54909/2014) el Director Nacional informó a la Dirección de Sumarios del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, el faltante de los mencionados expedientes a fin de que se realicen las investigaciones pertinentes. Dicho Memorando origina el Expediente S01: 0178612/2013, a través del cual se tramita la instrucción sumarial.

En el marco de las citadas actuaciones, el Secretario de Política Económica y Planificación del Desarrollo, dictó la Resolución N° 8 de fecha 17 de diciembre de 2013 (que en copia se adjunta), a través de la cual resolvió la instrucción de información sumaria con el fin de deslindar posibles responsabilidades que pudieran suscitarse por el extravío de las mencionadas actuaciones. Según surge del Sistema COMDOC, el Expediente S01:0178612/2013 se encuentra en la Dirección de Asuntos Administrativos, Laborales y Financieros, dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS de este Ministerio, a efectos de formalizar la denuncia penal correspondiente.

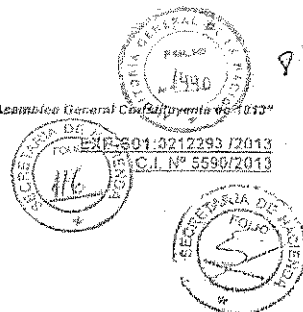
6



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2013- Año del Bicentenario de la Asamblea General Constituyente de 1813"



MEMORANDO

PARA INFORMACION DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE PRESUPUESTO.

Por las adjuntas actuaciones la Auditoría General de la Nación solicita información en relación a los contratos CITIC, CNR y CSR, para el suministro de coches de pasajeros, locomotoras, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación, en el marco de Tratados Internacionales con la República Popular China. A continuación se presenta la información solicitada:

1. Detallar las previsiones presupuestarias entre los ejercicios 2007, al 2013 inclusive, relacionadas con la ejecución de estos contratos. Especificar las imputaciones presupuestarias según la Jurisdicción, apertura programática, objeto del gasto, Unidad Ejecutora, Fuente de Financiamiento.

Se adjunta una tabla con el detalle de las previsiones presupuestarias¹ del periodo 2007/2013 inclusive, relacionadas con la ejecución de los contratos en cuestión.

Al respecto cabe mencionar que durante el periodo 2007/2011 los gastos correspondientes a las contrataciones de material rodante afectados al servicio ferroviario se registraron en el SAF 354 – Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, mientras que en el bienio 2012/2013 los mismos se registraron en el SAF 325 – Ministerio del Interior y Transporte².

Asimismo se menciona que si bien la Actividad presupuestaria en la cual se imputan los gastos en cuestión se denomina "Reacondicionamiento Ex Línea San Martín – Acuerdo Internacional con la República Popular China", la misma también contempla los créditos correspondientes a la adquisición de material rodante para las Líneas Belgrano, Roca, Mitra y Sarmiento.

Por otra parte es de importancia informar que en el periodo 2007/2010 los créditos para la adquisición de material rodante se imputaban en la Partida presupuestaria 4.3.2 – Equipo de Transporte, Tracción y Elevación, como inversión Real Directa, mientras que a partir del año 2010, de acuerdo con lo establecido por el Artículo 17 de la Ley N° 26.546 de Presupuesto General de la Administración Nacional³, los mismos comenzaron a registrarse en la Partida 6.6.7 – Adelanto a Proveedores y Contratistas a Largo Plazo.

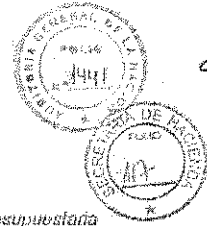
¹ Contemplan el crédito asignado en cada ejercicio por las respectivas Leyes de Presupuesto y el crédito vigente al cierre de cada año.

² A través de los Decretos N° 874 y 875, ambos de fecha 5 de junio de 2012, se incorporaron dentro de la órbita del Ministerio del Interior las acciones desarrolladas por la Secretaría de Transporte.

³ ARTICULO 17. – El Poder Ejecutivo nacional establecerá, a solicitud del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios un Programa de Inversiones Prioritarias conformado por proyectos de infraestructura económica y social que tengan por destino la construcción de bienes de dominio público y privado para el desarrollo del transporte, la generación y provisión de energía, el desarrollo de la infraestructura educativa, ambiental y la cobertura de viviendas sociales. Los proyectos y obras incluidos en el Programa mencionado en el párrafo anterior se considerarán un activo financiero y serán tratados presupuestariamente como adelantos a proveedores y contratistas hasta su finalización.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



- Suministrar copia de los Formularios F12 y F13 del Manual de Formulación Presupuestaria de la Administración Pública Nacional, como también toda la documentación respaldatoria, en la cual consta la Programación Física y Financiera de los Proyectos de Inversión relacionados con estas adquisiciones.

En lo que respecta a los Formularios 12 y 13, de avance físico y financiero, se indica que dichos formularios se circunscriben exclusivamente a las obras y proyectos de inversión (categorías programáticas que dan cuenta de la realización de inversiones directas por parte de los organismos ejecutores). Es decir, por la naturaleza de las adquisiciones de material rodante, no encuadran en las citadas categorías programáticas, sin obligación de formar parte del sistema de seguimiento trimestral ni de informar el avance físico y financiero.

- Suministrar copia de del Formulario F16 del Manual de Formulación Presupuestaria de la Administración Pública Nacional, como de la documentación respaldatoria correspondiente a la Programación financiera de los gastos en bienes y servicios que comprometen ejercicio futuro, relacionados con las adquisiciones que nos ocupan.

En lo que atañe al Formulario 16, se trata de una herramienta donde los Organismos ejecutores informan las contrataciones con impacto en ejercicios futuros, tanto en lo que respecta a obras de inversión como a la adquisición de bienes y servicios. Es preciso aclarar que los conceptos involucrados en las respectivas planillas anexas de autorización de contrataciones plurianuales se refieren a nuevas adquisiciones, sin contemplar gastos plurianuales de contrataciones en marcha. Adicionalmente se destaca que la referida autorización plurianual tiene vigencia por dos ejercicios presupuestarios.

En esa línea, se exponen a continuación las estimaciones plurianuales (financieras y físicas) inherentes a la adquisición de material rodante:

a) Planilla anexa al artículo 12 de la Ley Nº 26.198 de Presupuesto 2007

CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	DESCRIPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS	IMPORTE A DEVENGAR (en pesos)				AVANCE FÍSICO (porcentaje)					
			2007	2008	2009	RESERVA	TOTAL	2007	2008	2009	RESERVA	TOTAL
28	204	Adquisición de Unidades de Tracción, Transporte de Pasajeros, Material ferroviario (Acuerdos Internacionales, Red de España, Sistema de Pasaje y Seguridad Propia Chile)	7750,121	100,000,000	100,000,000		389,204,540	100	100,00	489,00	0,00	100,00

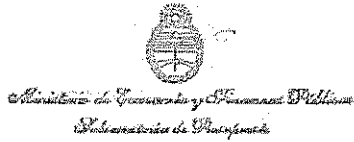
b) Planilla anexa al artículo 11 de la Ley Nº 26.337 de Presupuesto 2008

CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	DESCRIPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS	IMPORTE A DEVENGAR				AVANCE FÍSICO				
			2008	2009	RESERVA	TOTAL	2008	2009	RESERVA	TOTAL	
22	204	Acuerdos para el transporte de Pasajeros Ferrovial entre los Estados de la República y Chile	46000,000	10000,000	100000,000	110000,000	10000,000	20000,000	10000,000	20000,000	10000,000

- Suministrar copia de del Formulario F17 del Manual de Formulación Presupuestaria de la Administración Pública Nacional, como de la documentación respaldatoria correspondiente a

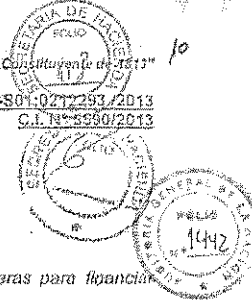


ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2013 - Año del Bicentenario de la Asamblea General Constituyente de 1813"

EXP-S01-0271293/2013
C.I. Nº 5280/2013



la Programación financiera de las transferencias e inversiones financieras para financiar gastos de capital, relacionados con los contratos que nos ocupan.

En relación al Formulario 17, de avance de las transferencias de capital, se indica que dicho formulario se circunscribe exclusivamente a los gastos de capital que realizan distintos actores que no conforman la Administración Pública Nacional, configurándose una ejecución indirecta de la inversión. Es decir, los programas presupuestarios transfieren los fondos para la posterior realización de inversiones de capital. En ese marco, dada la naturaleza de los gastos de adquisición de material rodante, no corresponde la utilización del mencionado formulario.

- 5. Acompañar copias de las Decisiones Administrativas mediante las cuales se readecuaron las partidas presupuestarias destinadas a la ejecución de estos contratos.

Se adjuntan copias de las medidas por las cuales se readecuaron los créditos de la partida presupuestaria en la que se imputan los gastos en cuestión.

En función de lo señalado precedentemente, y de compartir al señor Subsecretario de Presupuesto la opinión vertida, se estima conveniente remitir los adjuntos actuados a la Auditoría General de la Nación para su conocimiento.

BUENOS AIRES, 08 OCT 2013



LE. JOAQUÍN D. ALPEROVICH
DIRECCIÓN NACIONAL DE LA
OFICINA NACIONAL DE PRESUPUESTO

CONFORME. Pase a la Auditoría General de la Nación.

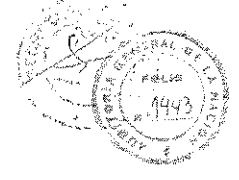
BUENOS AIRES, 25 OCT 2013

Signature of the Subsecretario de Presupuesto.

Subsecretario de Presupuesto



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO



PUNTO 23

Item	Descripción	Referencia	Observaciones	Importe
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
2041
2042
2043
2044
2045
2046
2047
2048
2049
2050

AGN

ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



"2014 - Años de Homenaje al Abanderado Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo"



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas



7

Asimismo, cabe señalar que la DNPOIC ha iniciado un proyecto de resolución, que tramita bajo el Expediente 501:0186922/2014 para instruir a la reconstrucción de los dos expedientes extraviados.

[Handwritten signature]

7

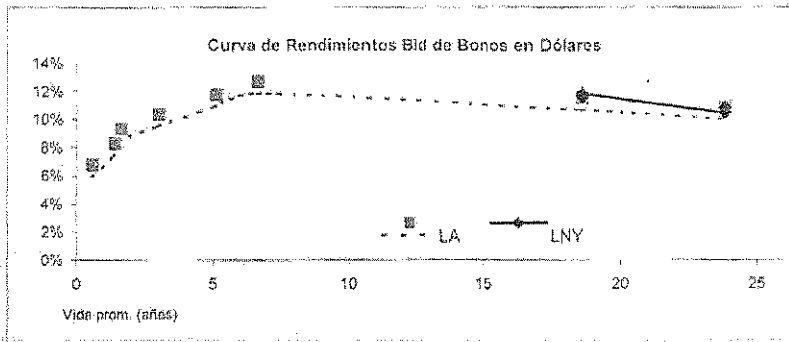
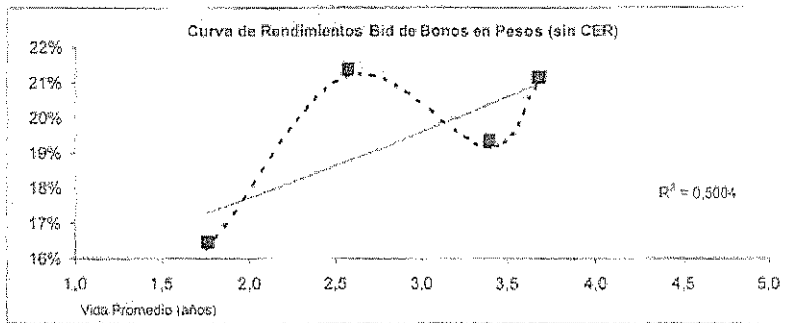
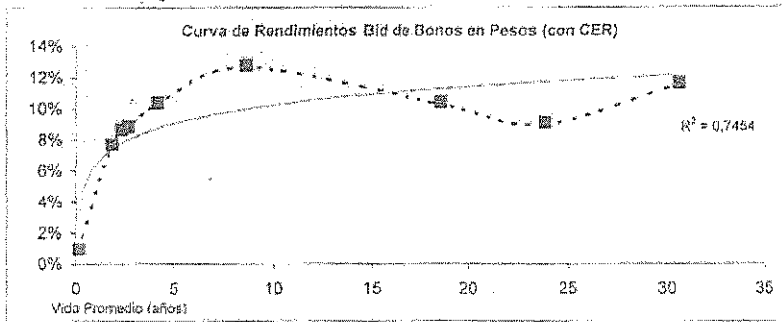


[Handwritten signature]

ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



13



Coordinación de Información sobre Mercados y Bases de Datos - ONCP



[Handwritten signature]

14

Resalt	Descarga	Expendido	Procesado	Atendido	Devolución	Modo	Revisión	Costo	Revisión	Revisión	Revisión	Revisión	Revisión	Revisión	Revisión	Revisión	Revisión
1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001	1001
1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002	1002
1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003	1003
1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004	1004
1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005
1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006	1006
1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007	1007
1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008	1008
1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009	1009
1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1010
1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011	1011
1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012	1012
1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013	1013
1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014
1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015
1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016	1016
1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017	1017
1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018	1018
1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019	1019
1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1020



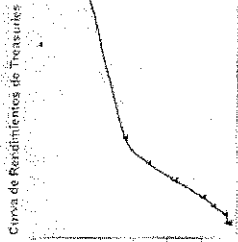
15

EVOLUCIÓN DE LOS MERCADOS FINANCIEROS

01-enero-2018 11:29:34

Uso	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo
Capital Fijado	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2
Capital Variable	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Total	12.4	12.4	12.4	12.4	12.4

Índice	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo
Índice Bursátil	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Índice de Rendimientos	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Total	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4



Índice	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo
Índice Bursátil	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Índice de Rendimientos	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Total	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4

Índice	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo
Índice Bursátil	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Índice de Rendimientos	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Total	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4

Índice	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo
Índice Bursátil	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Índice de Rendimientos	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Total	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4

Índice	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo
Índice Bursátil	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Índice de Rendimientos	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Total	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4

Índice	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo
Índice Bursátil	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Índice de Rendimientos	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Total	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4




CO-Resolución de la Presidencia de la República - OIG/CP



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE DE 1811


Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Política Económica y
Planificación del Desarrollo

— 8



BUENOS AIRES, 17 DIC 2013



VISTO el Expediente N° S01:0178612/2013 del Registro del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, y

CONSIDERANDO:

Que mediante el Memorando N° 232, de fecha 28 de junio de 2013, de la Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito dependiente de la SECRETARÍA DE POLÍTICA ECONÓMICA Y PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, obrante a fojas 1, se puso en conocimiento de la Dirección de Sumarios de la SUBSECRETARÍA LEGAL de la SECRETARÍA LEGAL Y ADMINISTRATIVA del citado Ministerio, el faltante de los Expedientes Nros. S01:0186431/2010 y S01:0372148/2010, ambos del Registro del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, relativos al suministro de CUARENTA Y CINCO (45) coches para la Línea A de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

301
11

Que según las hojas de ruta agregadas a fojas 2/3 y 4/5 de las presentes actuaciones, los mencionados expedientes habrían sido recibidos en la Dirección de Proyectos con Financiamiento Externo Bilateral dependiente de la citada Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito, los días 7 de julio y 10 de diciembre de 2010, respectivamente.

Que, según se indica en el memorando individualizado, el día 7 de junio de 2013 se ordenó la exhaustiva búsqueda de las actuaciones mencionadas, con resultado negativo.

Que en virtud del hecho ocurrido es preciso instruir una información sumaria a fin de deslindar las posibles responsabilidades a que hubiere lugar.



ANEXO I - DESCARGO DEL AUDITADO



"2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE DE 1813"

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Política Económica y
Planificación del Desarrollo



Que el suscripto se encuentra facultado para el dictado de la presente medida, de conformidad con lo previsto por el Artículo 34 del Reglamento de Investigaciones Administrativas, aprobado por el Decreto N° 467 de fecha 5 de mayo de 1999.

Por ello,

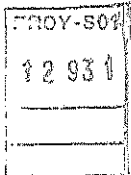
EL SECRETARIO DE POLÍTICA ECONÓMICA Y
PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Instrúyase información sumaria, a fin de deslindar posibles responsabilidades a que hubiere lugar a raíz de los hechos relatados en los considerandos precedentes.

ARTÍCULO 2°.- Remítase copia certificada de la presente disposición a la FISCALÍA DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS dependiente del MINISTERIO PÚBLICO DE LA NACIÓN, y a la UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA destacada ante el MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, a los fines de su intervención.

ARTÍCULO 3°.- Regístrese, comuníquese y archívese.



RESOLUCIÓN N° 8

Dr. EMANUEL ANTONIO ALVAREZ AGUI
Secretario de Política Económica y
Planificación del Desarrollo



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Ministerio del Interior y Transporte

Ref. Nota N° 159/14 CSEFyEPSP
Nota N° 54/14 DCST
Actuación N° 640/12 AGN
Nota N° 3636/14
Buenos Aires, 31 de octubre de 2014

Señora Auditora:

Tengo el agrado de dirigirme a la señora auditora, en relación a la nota de la referencia, con motivo de la auditoría que tiene por objeto "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante afectados al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China- Período de Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración", a los efectos de poner en su conocimiento la respuesta elaborada por la ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO (ADIFSE)

Sin más, la saludo a Usted atentamente.

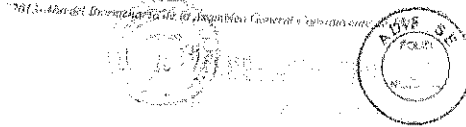
Cdr. A. Florencio Randazzo
MINISTRO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE

A la señora Auditora
de la AUDITORIA GENERAL DE LA NACION
Cdra. Vilma N. CASTILLO

2 / 12



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Buenos Aires,

C. CUDAP N° 0113729/2014

Ref: AGN s/ Auditoría "Verificar la Gestión de Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración."

SR. GERENTE DE CONSERVACION
DE LOS SERVICIOS Y
LA INFRAESTRUCTURA
Ing. Sebastián MARIN RODRIGUEZ
s / / D

Vienen los presentes actuados, en virtud de la Nota N° 3548-ST-2014, en relación al Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación, cuyo objeto es "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Período Enero de 2004 a Diciembre de 2014 y su Posterior Administración".

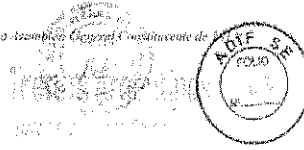
Al respecto, y conforme el informe que fuera solicitado por el Subsecretario de Transporte Ferroviario, en su Nota N°990/2014, respecto a la observación 4.5.2 "La inexistencia de un proyecto integral para la puesta en servicio del nuevo material adquirido para la ex Línea San Martín, manifiesta en la falta de coordinación entre la provisión del material rodante y la conclusión de las adecuaciones de infraestructura necesarias, produjo su subutilización en el período auditado, haciéndose extensiva hasta tanto se completen las obras aludidas", se procede al análisis del punto de referencia.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2015 Año del Bicentenario de la Asamblea General Constituyente de

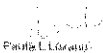


Sobre el particular, resulta necesario aclarar que ADIF, en el periodo en el que transcurre la auditoría, no tenía injerencia alguna en la planificación de las obras para la línea San Martín, que se encontraba bajo la administración de las UGOFE.

No obstante lo expuesto, es dable señalar que las primeras obras relativas a la elevación de andenes fueron realizadas por la Gerencia de Desarrollo de la Infraestructura, quien por ser el área requirente, podría aportar información adicional.

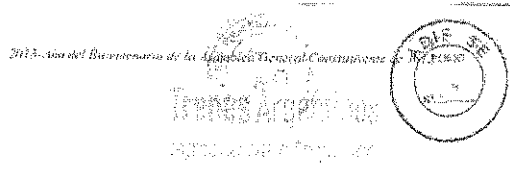
Conforme lo expuesto se estima pertinente, de compartir el criterio, remitir las actuaciones a la Gerencia de Desarrollo de la Infraestructura para su análisis y consideración.

Saludo a usted muy atentamente,


Paula L. Lora
Abogada
Gerencia de Cobranzas
De los Servicios y la Infraestructura



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Buenos Aires, 03 de Julio

C. CUDAP N° 0113729/2014

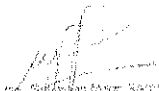
Ref.: AGN s/ Auditoría "Verificar la Gestión de Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración.

SR. GERENTE DE DESARROLLO
DE LA INFRAESTRUCTURA
Ing. Gastón ZAPPETTINI
S / D

Vienen los presentes actuados, en virtud de la Nota N° 3548-ST-2014, en relación al Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación, cuyo objeto es "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Período Enero de 2004 a Diciembre de 2014 y su Posterior Administración".

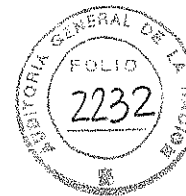
Al respecto, y en atención al informe obrante a fojas 22 y 23 del presente, se remiten los presentes actuados a los fines de su análisis y consideración.

Saludo a usted muy atentamente.

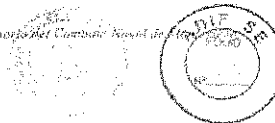

Ing. Sebastián Mayer, Auditor General
Superintendente de la Auditoría General de la Nación
Buenos Aires, 03 de Julio de 2014



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2014 Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Cambio Presidencial
Trenes Argentinos
Infraestructura Ferroviaria



Buenos Aires, 24 de Octubre de 2014

C. CUDAP EXP-S02:0113729/2014

Ref.: "AGN y AUDITORIA "VERIFICAR LA GESTIÓN DE CONTROLES REALIZADOS EN LOS PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIONES DE MATERIAL RODANTE AL SERVICIO FERROVIARIO EN EL MARCO DE TRATADOS INTERNACIONALES, CON LA REPUBLICA POPULAR CHINA-PERÍODO ENERO DE 2004 A DICIEMBRE DE 2012 Y SU POSTERIOR ADMINISTRACIÓN."

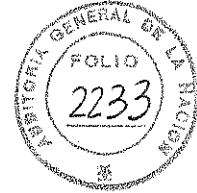
GABINETE DE ASESORES
DR. PABLO CASTELLANO
S I D

Vienen los presentes actuados, en virtud de la Nota N° 3548-ST-014, en relación al Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación, cuyo objeto es "Verificar la Gestión y Controles realizados en los procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario, en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Período Enero de 2004 a diciembre de 2012 y su posterior administración"

Al respecto, y conforme el informe que fuera solicitado por el Subsecretario de Transporte Ferroviario, en su Nota N° 990/2014, respecto a la observación 4.5.2. "La inexistencia de un proyecto integral para la puesta en servicio del nuevo material adquirido para la ex Línea San Martín, manifiesta en la falta de coordinación entre la provisión del material rodante y la conclusión de las adecuaciones de infraestructura necesarias, produjo su subutilización en el período auditado, haciéndose extensiva hasta tanto se completen las obras aludidas".



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2014. *En el Honorable Congreso de Tucumán, en el Bicentenario del Combate Naval de Martín García.*
Trenes Argentinos
Infraestructura Ferroviaria

Sobre el particular, resulta necesario aclarar que ADIF, en el período en el que transcurrió la Auditoría, no tuvo injerencia alguna en la planificación de las obras para la Línea San Martín, que se encontraba bajo la administración de la UGOFE.

En cuanto a las obras ejecutadas y en ejecución, podemos informar que se realizaron los siguientes trabajos de elevación de andenes y provisorios de la Línea San Martín, que se detallan a continuación dentro del período 2013/14:

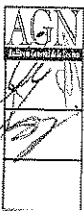
- Etapa 1 – Andenes a elevar: Nueve (9) Estado: En ejecución, mediante Licitación Privada N°6-ADIF-2013. Finalizada.
Se encuentra formada por las siguientes estaciones y sus respectivos andenes:
 - Retiro (Andén Vía N°1 y Andén Vía N°2)
 - Villa del Parque (Andén Vía N°1 y Andén Vía N°2)
 - Devoto (Andén Vía N°1 y Andén Vía N°2)
 - Sáenz Peña (Andén Vía N°1 y Andén Vía N°2)
 - José C. Paz (Andén vías N° 4)

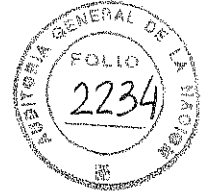
Etapa 1 –Provisorios Estas estaciones, José C. Paz hasta Pilar, cubren el tramo final del recorrido. Estado: En ejecución, mediante Licitación Pública N°14-ADIF-2013. Finalizada

- ETAPA 2: Siguiendo el proceso, esta etapa está dividida en tres fases, las cuales se monitorean según lo marcado por el Operador las cuales se encuentran desagregadas para facilitar el montaje y no perjudicar el normal funcionamiento de la línea.
- ETAPA 2 – FASE 1 – Mediante Licitación Pública N°31-ADIF-2013, abarca la realización de 17 andenes definitivos, con el uso de andenes provisorios (8 provisorios).

Estos andenes son:

- Estación Retiro: andén 5, Provisorio Alto en punta de andén
- Estación Caseros: andén 3 y andén isla 4-5. Provisorios en Vías operativas bajo.
- Estación Palomar: andén isla 4-6, Provisorio en Vía operativa rama Descendente bajo.





Tranes Argentinos
Infraestructura Ferroviaria



- Estación Hurlingham: andén 3 y andén 4. Provisorios en Vías operativa.
 - Estación Sol y Verde: andén 1 y andén 2
 - Estación Pte. Derqui: andén 1 y andén isla 2-3
 - Estación Astoff: andén 1 y andén 2
 - Estación Pilar: andén isla 1-3
- **ETAPA 2 – FASE 2** - Mediante Licitación Pública N°32-ADIF-2013, abarca la realización de 15 andenes definitivos, con el uso de andenes provisorios (5 provisorios) para agilizar el armado y elevación de andén, como así también no entorpecer y dificultar la operación diaria que se realiza.
- Estos andenes definitivos que se detallan a continuación, también detallando andenes provisorios:
- Estación Retiro: andén isla 3-4
 - Estación Palermo: andén 1 y andén 2. Provisorios en terreno lindero andén.
 - Estación Chacarita: andén 1 y andén 2. Provisorios en terreno lindero andén.
 - Estación Paternal: andén 1 y andén 2
 - Estación Santos Lugares: andén 1 y andén 2
 - Estación Palomar: andén 1 Provisorios en terreno lindero andén.
 - Estación Muñoz: andén 1 y andén isla 2-3
 - Estación Pilar: andén 2
- **ETAPA 2 – FASE 3** – Mediante Licitación Pública N°33-ADIF-2013, abarca la realización de 15 andenes definitivos, con el uso de andenes provisorios (6 provisorios) para agilizar el armado y elevación de andén, como así también no entorpecer y dificultar la operación diaria que se realiza.
- Estos andenes definitivos que se detallan a continuación, también detallando andenes provisorios:



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Trenes Argentinos
Infraestructura Ferroviaria

- Estación Villa del Parque: andén 3 y andén 4
- Estación Devoto: andén 3 y andén 4
- Estación Sáenz Peña: andén 3 y andén 4
- Estación W. Morris: andén 1 y andén 2. Provisorios Alto en terreno lindero andén.
- Estación Bella Vista: andén 1 y andén 2. Provisorios Alto en terreno lindero andén.
- Estación San Miguel: andén 1 y andén 2. Provisorios Alto en terreno lindero andén.
- Estación J. C. Paz: andén 3-1 y andén 2

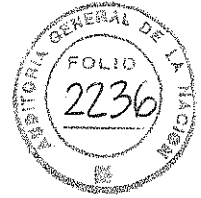
Conforme lo expuesto se estima pertinente, de compartir el criterio, remitir las actuaciones a la Presidencia de esta Sociedad, para dar contestación al actuado.

Sin otro particular, saludo a Usted atentamente.

Ing. Gladys Zappalà
Secreta
Desarrollo de Infraestructura
ADIF S.E.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



Trenes Argentinos
Infraestructura Ferroviaria

NOTA ADIF P N° 0070
EXPTE N° S02: 0113729/2014.

BUENOS AIRES, 08/11/2014

SEÑOR SECRETARIO:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted en el Expediente de la referencia, en respuesta a vuestra Nota N° 3548 de fecha 17 de septiembre de 2014 en relación al Proyecto de Informe de la AUDITORIA GENERAL DE LA NACION, cuyo objeto es "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China- Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración".

Al respecto y habiendo tomado intervención las dependencias técnicas competentes de esta Sociedad a través de los informes de fs. 22/28, a los que me remito en honor a la brevedad, giro en devolución las actuaciones de que se trata para su conocimiento y efectos pertinentes.

Saludo a Usted atentamente.

[Handwritten signature and stamp]

AL SEÑOR SECRETARIO DE
TRANSPORTE
Dr. Alejandro A. RAMOS
S. _____ D.



ANEXO I – DESCARGO DEL AUDITADO



2014 - Año de Homaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate Naval de Montevideo



Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte

NOTA S.T. Nº: 4810

REF.: EXP-S02:0113729/2014 31

BUENOS AIRES, 30 OCT. 2014

SEÑORA ASESORA:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación a la Nota Nº 159/14 CSER, emanada de la Auditoría General de la Nación, donde remitiera el Proyecto de Informa correspondiente a la auditoría que tiene por objeto: "Verificar la Gestión y Controles realizados en los Procedimientos de Contrataciones de Material Rodante al Servicio Ferroviario en el Marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China- Período Enero de 2004 a Diciembre de 2012 y su posterior Administración", Actuación Nº 640/12.

Al respecto, y continuando con lo informado por Nota S.T. Nº 3313/2014, cabe señalar que conforme lo manifestado por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario en la Nota S.S.T.F. Nº 990/2014, respecto de la observación 4.5.2. se solicitó a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E. efectuar los descargos y/o ampliaciones que considere pertinentes.

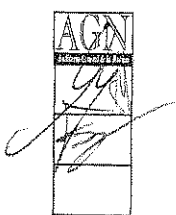
En este sentido, la mencionada Sociedad se expidió a fs. 22/29 de las presentes actuaciones, dándose por concluido todo descargo y/u observación respecto del Proyecto de marra.

Por lo expuesto, solicito a usted, tramitar la presente por ante la Auditoría General de la Nación.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

A LA SEÑORA ASESORA DE GABINETE DEL
MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE
Dra. María Inés MONZÓ
S. / D.

Handwritten signature and stamp of the Secretary of Transport.



Handwritten signature at the bottom left of the page.

ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



Por NOTA N° 159/14-CSERyEPSP del 8 de julio de 2014, se remite al Ministerio del Interior y Transporte (MIyT), con copia a la SECRETARIA DE TRANSPORTE y a la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE FERROVIARIO, copia del Proyecto de Informe cuyo objeto fue “Verificar la gestión y controles realizados en los procedimientos de contrataciones de material rodante afectados al servicio ferroviario en el marco de Tratados Internacionales, con la República Popular China-Período de enero de 2004 a diciembre de 2012 y su posterior administración”, a fin de que realicen sus aclaraciones y/o comentarios respecto a su contenido. Asimismo, por su similar N° 157/14-CSERyEPSP, de la misma fecha, se remite al MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS copia del proyecto a similares efectos. De manera simultánea, a través de la Nota N° 158/14 CSERyEPSP, se envía el Borrador de Informe para conocimiento del Interventor de la CNRT.

Mediante la NOTA N° 2633/14, del 29 de Julio de 2014, el MIyT solicita hacer uso de la prórroga prevista en el art. 2 de la Disposición 123/08. En tal sentido, a través de la Nota N° 192/14 CSERyEPSP se concede al auditado 15 (quince) días hábiles para dar respuesta.

De igual modo, la SECRETARIA LEGAL Y ADMINISTRATIVA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS, mediante Nota N° 255/14 del 4 de agosto, solicita similar concesión, la cual es concedida a través de la Nota N° 193/14-CSERyEPSP, por un término similar al explicitado en el párrafo precedente.

Con fecha 2 de setiembre del corriente, por Nota N° 2962/14, el MIyT emite sus comentarios acerca del Borrador Sujeto a Discusión, por intermedio de sendas notas de las áreas con incumbencia en la materia auditada, a saber: Nota N° 475/14-DASPT (Dirección de Análisis y Seguimiento Presupuestario del Transporte), Nota N° 990/14-SSTF (Subsecretaría de Transporte Ferroviario), Nota N° 2249-GST (Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT) y Nota N° 3313/14-ST (Secretaría de Transporte).

Por otra parte, a través de la Nota N° 300/14-SLyA del 3 de setiembre, la Secretaría Legal y Administrativa del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, remite la respuesta correspondiente a dicha dependencia.

Finalmente, por Nota N° 3626/14-MIyT, del 31 de octubre, se pone en conocimiento la respuesta elaborada por la ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO (ADIFSE).



Seguidamente, para una mejor organización de la exposición del trabajo, se transcribe:



1º) La observación efectuada oportunamente por la AGN, 2º) las distintas consideraciones efectuadas, transcribiendo el texto original, e identificando el emisor que las realizó, así como la Nota que las contiene; 3º) el análisis efectuado por la AGN respecto a las consideraciones mencionadas.

Observación AGN.

4.1.- Se ha verificado el incumplimiento de las previsiones relativas al régimen de Inversión Pública no constatándose informes de factibilidad, dictámenes de calificación técnica y demás tramitación inherente al cumplimiento de la normativa particular.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 475/14-DASPT

Los contratos fueron ratificados por los Decretos N° 91 de fecha 15/01/2008 y N° 119 del 22/01/2010 (contrato de suministro de 24 locomotoras y 160 coches de pasajeros para la Línea San Martín), por el Decreto N° 118/2010 (contrato de suministro de 45 coches para la Línea A de Subterráneo) y Decreto N° 2154 de fecha 30/12/2010/2010 (contrato de suministro de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros para los servicios ferroviarios de larga distancia).

En los considerandos de los Decretos mencionados se destaca la intervención de la Dirección General de Asuntos Jurídicos dependiente la Subsecretaría Legal del Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios y la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Los tres contratos de suministro se encuentran en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (números BAPIN 39611- 54564 y 57992).

Por otra parte las adquisiciones se realizaron en el marco del Convenio de Cooperación Económica de fecha 7 de junio de 1980 celebrado entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Popular China del Memorandum de entendimiento sobre la Cooperación de Actividades Ferroviarias celebrado entre el Ministerio de Comercio de la República Popular China y el Ministerio de de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios de fecha 16 de noviembre de 2004.



ANÁLISIS DEL DESCARGO

El descargo hace mención a los decretos ratificatorios de los respectivos contratos, enmarca su contexto y destaca la constancia de la intervención de las áreas legales



pertinentes, circunstancia que no responde a lo observado, por cuanto ello se refiere a la falta de informes de factibilidad y dictámenes de calificación técnica.

Al respecto, con relación a las ausencias señaladas, no se incorporan elementos de juicio diferentes a los evaluados oportunamente, y que ameriten modificar la observación.

DESCARGO DEL MEyFP – Nota N° 300/14-SLyA

La información que contienen los proyectos en el Banco de Proyectos de Inversión (BAPIN) es la siguiente: Denominación, Objetivos, Producto, Producto Intermedio, Montos estimados, Estado, fuente de financiamiento, fecha estimada de inicio y fin del proyecto. Estos datos son informativos sobre las características del proyecto pero son insuficientes para la elaboración del dictamen.

Para que la SECRETARÍA DE POLÍTICA ECONÓMICA Y PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO (SPEyPD) pueda dictaminar es necesario que el Organismo cumpla con los recaudos previstos en la Resolución SPEyPD N° 125 de fecha 20 de diciembre de 2012 (anteriormente normado por la Resolución N° 175/2004 de la ex SECRETARÍA DE POLÍTICA ECONÓMICA).

Es decir que además de haber realizado la carga del proyecto en el BAPIN, es necesario que el Organismo envíe a la DIRECCIÓN NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA (DNIP) documentación adicional para poder emitir un Informe Técnico sobre la viabilidad económica del proyecto. Este requisito lo deben cumplir aquellos proyectos que superan cierto monto (actualmente los \$ 50 millones). Por lo que, y según lo establecido en el artículo 7° de la Ley N° 24.354, el Organismo es el responsable de realizar estas tareas.

La DNIP notifica anualmente a los organismos ejecutores (en este caso fue a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE), la necesidad de presentar la información adicional para que la SPEyPD pueda emitir los dictámenes correspondientes, aspectos que en los casos bajo análisis (BAPIN N° 39611, 57564 y 57992) no han sido cumplimentados para la debida intervención de la Secretaria.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

El descargo efectuado se circunscribe a la enumeración de las razones por las cuales el Proyecto de Adquisición de Material Ferroviario en cuestión carece del dictamen exigido en la normativa aludida, lo que confirma lo observado por la AGN en el décimo segundo párrafo de la descripción de la observación 4.1.

En virtud a lo expuesto, no caben modificaciones a lo señalado en la citada observación.



Observación AGN.



4.2.- Se verificaron incumplimientos del régimen de Crédito Público en lo referente a las intervenciones oportunas de órganos con incumbencias establecidas en la normativa particular.

DESCARGO DEL MEyFP – Nota N° 300/14-SLyA

En relación con lo señalado respecto de la “omisión” de la OFICINA NACIONAL DE CRÉDITO PÚBLICO (ONCP) a mencionar el artículo 59 de la Ley de Administración Financiera en el Memorando N° 216/06 como requisito de la realización de una operación de crédito público, merece señalarse que dicha circunstancia obedece al entendimiento de que el citado artículo refiere a las “entidades” del Sector Público Nacional, mientras que la operación de crédito público en análisis se trataba -según los antecedentes allí evaluados- de una operación de la propia Administración Central, por lo que dicha autorización no era necesaria y resultaba redundante (ver Art. 9° de la Ley¹⁵⁹).

En virtud de lo expuesto, no se comparte la conclusión a la que ha arribado el órgano de control.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

El descargo efectuado no considera la reglamentación del mencionado artículo 59 de la Ley N° 24.156, materializado en el artículo 59 del Decreto N° 1344/07, que prescribe: *“Consideranse comprendidas en este artículo a las entidades del Sector Público Nacional No Financiero incluidas en el Artículo 8° de la Ley N° 24.156 y en el clasificador institucional del Sector Público Nacional.”*

En tal sentido cabe recordar que el citado artículo 8° de la Ley N° 24.156 establece que *“Las disposiciones de esta Ley serán de aplicación en todo el Sector Público Nacional, el que a tal efecto está integrado por:*

a) Administración Nacional, conformada por la Administración Central y los Organismos Descentralizados, comprendiendo en estos últimos a las Instituciones de Seguridad Social...”

Por su parte, según surge del Manual de Clasificaciones Presupuestarias para el Sector Público Nacional, *“...en el diseño del clasificador institucional se considera la organización del sector público definida en la Ley N° 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional y la Ley N° 25.917 que instituye el Régimen Federal de Responsabilidad Fiscal.*



¹⁵⁹ “ARTICULO 9°.- En el contexto de esta Ley se entenderá por entidad a toda organización pública con personalidad jurídica y patrimonio propio...”.

De acuerdo a dicha normativa el Sector Público Nacional está integrado por la Administración Nacional, que a su vez comprende a la Administración Central, los Organismos Descentralizados, las Instituciones de Seguridad Social; los Fondos Fiduciarios; las Empresas y Sociedades del Estado; los Entes Interestaduais; las Universidades Nacionales; las Obras Sociales Estatales; otros entes que si bien pertenecen al Sector Público Nacional no Financiero no revisten el carácter de empresa o sociedad del Estado y no consolidan en el presupuesto de la Administración Nacional; y por el Sector Público Nacional Financiero, integrado por el Sistema Bancario Oficial y otras Instituciones Públicas Financieras...”

Sin perjuicio de ello, es menester resaltar que la interpretación formulada por quien realiza el descargo, tiene un alcance restrictivo y resulta razonable si se lo considera solo desde la perspectiva del Art. 9 de la LAF, y le asiste razón si se interpreta el término “entidad” desde lo estrictamente jurídico.

No obstante, debe tenerse presente que la ley admite distintas interpretaciones que van desde lo exegetico hasta lo analógico y desde lo gramatical hasta lo teleológico. Así la CSJN, en distintas oportunidades se ha pronunciado en el sentido de que “...La interpretación de las leyes debe practicarse teniendo en cuenta el contexto general y los fines que las informan, y en ese objeto la labor del intérprete debe ajustarse a un examen atento y profundo de sus términos que consulte la racionalidad del precepto y la voluntad del legislador, extremos que no deben ser obviados por las posibles imperfecciones técnicas de la instrumentación legal, precisamente para evitar la frustración de los objetivos de la norma...”¹⁶⁰

Expresó también que “El fin primordial del intérprete es dar pleno efecto a la voluntad del legislador cuidando de no alterar, y de buscar en definitiva por vía de la interpretación, el equilibrio del conjunto del sistema”.¹⁶¹

En el mensaje de elevación del Proyecto de Ley que dio origen a la Ley 24.156, el Poder Ejecutivo expresó la necesidad de sistematizar y controlar el endeudamiento público, centralizando en el órgano coordinador la autorización para iniciar los trámites tendientes a la consecución de medios de financiamiento, lo que a su entender posibilita “controlar que los nuevos endeudamientos se realicen acordes con la capacidad de pago del servicio respectivo por el Sector Público Nacional”.

A los fines de la ley, esta AGN considera que el Art. 59 se halla inserto en una serie de disposiciones de carácter general que conjuntamente con los restantes artículos, integran y regulan el sistema de crédito público en general. Los primeros artículos definen lo que debe entenderse por crédito público, las causas que le dan origen y la clasificación de



¹⁶⁰ D. 675. XXXI. REX, Diaz Cabral, Marcelo Gonzalo y otros c/ Estado Nacional (Min. de Justicia) s/ empleo público. 18/07/2006 T. 329. P. 2890

¹⁶¹ B. 1015. XXXVII; ORI Buenos Aires, Provincia de c/Telefónica de Argentina S.A. s/remoción de instalaciones. 13/05/2008T. 331, P. 1234.



ella, en tanto interna y externa, como así también directa o indirecta. (De los Arts. 56 a 58).

Por su parte los Arts. 60 y 61, establecen recaudos adicionales, el primero vinculado a la previsión presupuestaria y el segundo a la opinión del Banco Central. Nótese que el Art 60¹⁶² establece como regla de alcance general, que ninguna de “las entidades de la Administración Nacional” puede formalizar operación de crédito sin que este contemplada en la ley de presupuesto del año respectivo; prevé asimismo que si “las operaciones de la Administración Nacional” no estuviesen autorizadas deberá dictarse una ley que la autorice. El uso, en los dos casos, de la acepción Administración Nacional en los términos del Art 8 de la LAF comprende tanto a la Administración Centralizada y Descentralizada (que son entes). Este artículo es de suma trascendencia, atento a la competencia que le asiste al Legislativo en materia de crédito público.¹⁶³

Por su parte, Art. 61 dispone que cuando se trate de deuda pública externa, como es el caso, cualquiera sea el “ente del sector público”, se requiere opinión del BCRA sobre el impacto en la balanza de pagos.

En base a lo expuesto, no resulta razonable atribuirle distinto alcance, al mismo término, en las mismas situaciones jurídicas. El criterio esgrimido en esta instancia por el “auditado”, no resulta congruente con la actividad desplegada en relación al cumplimiento del Art. 61, sin que esto implique validar la forma en que se efectuó.

Pese a la distinción conceptual que realiza el Art. 9 de la Ley, en otros artículos del mismo cuerpo normativo, “entidad” se utiliza en sentido amplio; como por ejemplo en los Art 102 y 119 inc. b). No puede sostenerse, razonablemente, que el alcance del control que le asiste al órgano de control interno se limite exclusivamente a la

¹⁶² Art.60 “Las entidades de la administración nacional no podrán formalizar ninguna operación de crédito público que no esté contemplada en la ley de presupuesto general del año respectivo o en una ley específica. La ley de presupuesto general debe indicar como mínimo las siguientes características de las operaciones de crédito público autorizadas:- Tipo de deuda, especificando si se trata de interna o externa; - Monto máximo autorizado para la operación;- Plazo mínimo de amortización; Destino del financiamiento.

Si las operaciones de crédito público de la administración nacional no estuvieran autorizadas en la ley de presupuesto general del año respectivo, requerirán de una ley que las autorice expresamente.

Se exceptúa del cumplimiento de las disposiciones establecidas precedentemente en este artículo, a las operaciones de crédito público que formalice el Poder Ejecutivo Nacional con los organismos financieros internacionales de los que la Nación forma parte.

¹⁶³ Constitución Nacional CN Artículo 4º.- “El Gobierno federal provee a los gastos de la Nación con los fondos del Tesoro nacional formado del producto de derechos de importación y exportación, del de la venta o locación de tierras de propiedad nacional, de la renta de Correos, de las demás contribuciones que equitativa y proporcionalmente a la población imponga el Congreso General, y de los empréstitos y operaciones de crédito que decreta el mismo Congreso para urgencias de la Nación, o para empresas de utilidad nacional.

Artículo 75.- Corresponde al Congreso: Inc. 4). Contraer empréstitos sobre el crédito de la Nación.





“entidades” y que el deber de colaboración para con la AGN se extienda solo a las “entidades” que conforman el Sector Público.¹⁶⁴

Por otra parte, no puede dejar de considerarse tal como se expresa en la observación, que con anterioridad al cierre de las tareas de campo, el órgano con competencia, fue consultado expresamente sobre el cumplimiento de la disposición legal en cuestión, en cuya oportunidad no alegó argumento en el sentido que hoy expresa. Tal circunstancia, empaña la confiabilidad de la información suministrada oportunamente.

Haciendo un análisis de razonabilidad del medio previsto para la consecución del fin pretendido, es decir el control de los niveles de endeudamiento conforme a la capacidad de pago, la autorización previa exigida por la disposición legal para hacer efectivo ese control preventivo sobre las operaciones de crédito público de la Administración Nacional resulta proporcionado, dicho control supone distintas instancias, entre ellas el de autorización.

Sobre la base de los argumentos expuestos, en los términos de la interpretación dada por esta AGN y con el alcance de los efectos planteados en el informe, se sostiene la observación formulada.

Observación AGN.

4.3.- El tratamiento presupuestario otorgado a los créditos relacionados con las adquisiciones de material rodante, su inclusión en el Programa de Inversiones Prioritarias (PIP) y su imputación presupuestaria, además de evidenciar criterios contradictorios en su asignación y distorsionar el resultado económico del ejercicio, ponen de manifiesto deficiencias en la programación presupuestaria

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 475/14-DASPT

La imputación presupuestaria de los gastos del préstamo y del anticipo del contrato de suministro de los 45 coches de pasajeros para la Línea A corresponde con lo establecido en el artículo 6° del Decreto N° 118/2010.

Respecto a los contratos de suministro de coches y locomotoras para el Ferrocarril San Martín (Decreto N° 119/2010) y para los servicios ferroviarios de

¹⁶⁴ LAF Art. 102.- La auditoría interna es un servicio a toda la organización y consiste en un examen posterior de las actividades financieras y administrativas de las entidades a que hace referencia esta ley, realizada por los auditores integrantes de las unidades de auditoría interna. Las funciones y actividades de los auditores internos deberán mantenerse desligadas de las operaciones sujetas a su examen. ARTICULO 119.- Para el desempeño de sus funciones la Auditoría General de la Nación podrá: b) Exigir la colaboración de todas las entidades del sector público, las que estarán obligadas a suministrar los datos, documentos, antecedentes e informes relacionados con el ejercicio de sus funciones;



larga distancia (Decreto N° 2154/2010), los mismos se imputaron a la partida 6.8.7 conforme el artículo 17 de la ley 26.546 y el Decreto N° 949/2010.

Debe destacarse que el Decreto N° 949/2010 es de fecha 30 de junio de 2010, mientras que la formulación del presupuesto 2010 se realizó entre los meses de abril y agosto de 2009. Esta diferencia temporal explica el motivo por el cual los créditos se asignaron a la partida 4.3.2. Recién con el dictado del Decreto N° 949/2010 corresponde considerar los contratos de suministro de material rodante como anticipos a proveedores conforme el artículo 17 mencionado.

La Secretaría de Hacienda debía primero cumplir con el artículo 2° del Decreto mencionado para posibilitar la imputación presupuestaria en la partida correspondiente.

Respecto a la programación presupuestaria se aclara que en los tres Decretos mencionados se instruye al Jefe de Gabinete de Ministros a realizar las adecuaciones presupuestarias correspondientes.

Se aclara que en el contrato de CNR (20 locomotoras y 220 coches para los servicios ferroviarios de larga distancia aprobado por Decreto N° 2154/2010) los gastos del préstamo no fueron imputados a la partida 6.8.7 del programa 62 de la Secretaría de Transporte (Unidad Ejecutora Subsecretaría de Transporte Ferroviario).

Por último respecto a la contradicción de imputar los gastos a partidas distintas 4.3.2 y 6.8.7 debe destacarse que la imputación a la partida 6.8.7 solo se realiza hasta la finalización del proyecto conforme lo señalado por el artículo 17 de la ley 26.546

DESCARGO DEL MEyFP – Nota N° 300/14-SLyA



ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



Sobre este punto cabe reiterar lo manifestado por la SUBSECRETARIA DE PRESUPUESTO en su Memorando de fecha 25/10/2013 que en copia se adjunta a la presente¹⁶⁵.

2013- Año del Bicentenario de la Asamblea General Constituyente de 1825

2013-02-12233 (2013)
C.I. N° 55902013

MEMORANDO

PARA INFORMACION DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE PRESUPUESTO.

Por las adjuntas actuaciones la Auditoría General de la Nación solicita información en relación a los contratos CITIC, ONR y CSR, para el suministro de coches de pasajeros, locomotoras, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación, en el marco de Tratados Internacionales con la República Popular China. A continuación se presenta la información solicitada:

1. **Detallar las provisiones presupuestarias entre los ejercicios 2007, al 2013: inclusivo, relacionadas con la ejecución de estos contratos. Especificar las imputaciones presupuestarias según la Jurisdicción, apertura programática, objeto del gasto, Unidad Ejecutora, Fuente de Financiamiento.**

Se adjunta una tabla con el detalle de las provisiones presupuestarias del período 2007/2013 inclusive, relacionadas con la ejecución de los contratos en cuestión.

Al respecto cabe mencionar que durante el período 2007/2011 los gastos correspondientes a las contrataciones de material rodante afectados al servicio ferroviario se registraron en el SAF 354 – Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, mientras que en el biénio 2012/2013 los mismos se registraron en el SAF 325 – Ministerio del Interior y Transporte.

Asimismo se menciona que si bien la Actividad presupuestaria en la cual se imputan los gastos en cuestión se denomina "Reacondicionamiento Ex Línea San Martín – Acuerdo Internacional con la República Popular China", la misma también contempla los créditos correspondientes a la adquisición de material rodante para las Líneas Belgrano, Roca, Mitra y Sarmiento.

Por otra parte es de importancia informar que en el período 2007/2010 los créditos para la adquisición de material rodante se imputaban en la Partida presupuestaria 4.3.2 – Equipo de Transporte, Tracción y Elevación, como Inversión Real Directa, mientras que a partir del año 2010, de acuerdo con lo establecido por el Artículo 17 de la Ley N° 26.515 de Presupuesto General de la Administración Nacional¹, los mismos comenzaron a registrarse en la Partida 6.8.7 – Adelanto a Proveedores y Contratistas a Largo Plazo.

¹ Contemplan el crédito asignado en cada ejercicio por las respectivas Leyes de Presupuesto y el crédito vigente al cierre de cada año.

² A través de los Decretos N° 874 y 875, ambos de fecha 6 de junio de 2012, se incorporaron dentro de la órbita del Ministerio del Interior las acciones desarrolladas por la Secretaría de Transporte.

³ ARTICULO 17. — El Poder Ejecutivo nacional establecerá, a solicitud del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios un Programa de Inversiones Prioritarias conformado por proyectos de infraestructura económica y social que tengan por destino la construcción de bienes de dominio público y privado para el desarrollo del transporte, la generación y provisión de energía, el desarrollo de la infraestructura educativa, ambiental y la cobertura de viviendas sociales. Los proyectos y obras incluidos en el Programa mencionado en el párrafo anterior se considerarán un activo financiero y serán tratados presupuestariamente como adelantos a proveedores y contratistas hasta su finalización.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

En el comentario del Ministerio de Interior y Transporte, se hace una mención pormenorizada de las normas que dieron sustento a las operaciones relacionadas con los contratos auditados, lo que coincide con lo descrito por la AGN en el Proyecto de Informe.



¹⁶⁵ Sólo se incluye copia de la parte pertinente al descargo relacionado con la observación.



Tal descripción, deja de manifiesto las diferentes imputaciones presupuestarias a las que se alude en la observación.

Nótese que en la observación contenida en el citado Proyecto, no se cuestiona la legalidad sino la falta de regularidad o uniformidad en el tratamiento otorgado, la que se ve confirmada en los descargos en virtud del reconocimiento aludido.

No obstante ello, es correcta la apreciación vertida con relación a la imputación presupuestaria de los Gastos del préstamo de CNR, los que según el formulario C-55 de regularización presupuestaria, fueron imputados a la partida 7.2.8. En virtud de ello, se modifica la redacción del párrafo pertinente, quedando el mismo redactado del siguiente modo:

“Lo mismo ocurre si tenemos en cuenta que los gastos relacionados con Comisiones de Administración, de Gestión o de Coordinación, Comisiones de Compromiso y Gastos Legales pagados en moneda extranjera fueron imputados en CITIC al inciso 4.3.2 y en el contrato con CSR al inciso 6.8.7. Es decir, en ninguno de estos casos la imputación presupuestaria se realizó al inciso que por su naturaleza correspondería el 7.2.8 (Comisiones y otros gastos de la deuda en moneda extranjera a largo plazo).”

Observación AGN.

4.5.- No se efectuaron análisis que contemplen aspectos técnicos, económicos y comerciales que permitan evaluar en forma integral las adquisiciones realizadas.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 990/14-SSTF

A fin de dar respuesta al presente punto, solo se ha contado con las actuaciones por las cuales tramitaron las aprobaciones de los Contratos respectivos. Del análisis de los mismos surge que las contrataciones con la República Popular China tienen su origen en el Convenio de Cooperación Económica de fecha 7 de junio de 1980 suscripto entre ambos países. De allí en adelante sobrevinieron sucesivos acuerdos y reuniones hasta que en fecha 16 de noviembre de 2004 se suscribió el "Memorándum de entendimiento de Cooperación de Actividades Ferroviarias entre el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el Ministerio de Comercio de la República Popular China", en el que se acordó apoyar y promover la participación de empresas de ambos países en el mejoramiento del sistema ferroviario.

Significa por tanto, que a partir de dichas decisiones el principal camino a seguir para la provisión de material rodante ferroviario lo constituían los acuerdos con la República Popular China suscriptos a tal fin.





No obstante lo comentado, y siendo necesaria la renovación del parque rodante en uso, el cual había ya cumplido su vida útil -si bien ostenta el mantenimiento necesario para su circulación-, en lo que al marco técnico se refiere, el requerimiento surge de las actuaciones, donde obran glosadas las especificaciones técnicas necesarias para el diseño de las formaciones a adquirir, en tanto las mismas fueron fabricadas a medida y para las trazas de la República Argentina respectivamente, ya sea de Subterráneos de Buenos Aires, para la Línea San Martín o los ramales de larga distancia.

Cabe agregar, que tras el dictado de la emergencia económica, y consecuentemente el dictado de la emergencia ferroviaria, el Estado Nacional aprueba por Decreto N° 1683 de fecha 28 de diciembre de 2005 el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de bienes se acordó la formulación de un plan de obras y se puso en cabeza del Estado Nacional la necesidad de la adquisición de material rodante ferroviario, sin perjuicio de aquellas obras de reparación que pudieren llegar a encararse, o lo que expresamente se hubo establecido en los contratos de concesión.

Por otra parte si bien no surge del agregado de las actuaciones la presencia de informes adicionales a las especificaciones técnicas o de otra envergadura en lo que cuestiones técnicas se refiere, ello no implica que pudieren existir de manera adicional a los actuados, trabajos previos técnicos, económicos o comerciales, que sirviesen de apoyatura a la toma de la decisión aquí en trato ya que esta Subsecretaría no ha podido verificar que las autoridades que decidieron las contrataciones, hayan contado con esos informes adicionales, no incluidos en los expedientes referidos.

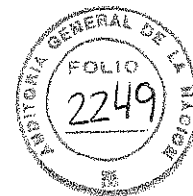
De todos modos, la observación planteada se considerará en oportunidad de futuras contrataciones, a fin de ser glosados estos informes en los expedientes, sin perjuicio de haber sido tomado ese recaudo en las adquisiciones que se realizaran en las Contrataciones para el suministro de Coches eléctricos para las líneas Mitre, Sarmiento y Roca y Coches diesel para las Líneas Belgrano Sur, Mitre y Sarmiento. Se toma la observación en cuenta.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

El auditado en su descargo, más precisamente en el quinto párrafo, confirma la ausencia, en las actuaciones, de informes adicionales a las especificaciones técnicas, reconociendo de ese modo la inexistencia de informes integrales que contemplen aspectos técnicos, económicos y comerciales que faciliten la evaluación de las adquisiciones.

Lo expuesto se halla en consonancia con lo observado, por lo que no amerita modificar lo observado oportunamente.





Asimismo, si bien deja planteada la posibilidad de que las autoridades que decidieron las contrataciones hayan contado con información adicional que no se hallara incluida o incorporada a lo actuado, no acompaña elementos de juicio que así lo demuestre.

Con relación a lo expuesto en el último párrafo, referido a la consideración de lo planteado en oportunidad de las contrataciones de coches eléctricos para las líneas Mitre, Sarmiento y Roca y coches diesel para las Líneas Belgrano Sur, Mitre y Sarmiento, su cumplimiento podrá verificarse en posteriores auditorías.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 2249/14-GST de la CNRT

2. Forma de comunicación

“...Es de destacar que en casi la totalidad de los casos, la asistencia de los profesionales de esta Gerencia, ha sido requerida en forma verbal o telefónica, sin mediar otras formalidades administrativas...”

3. Punto 4.5 del Informe de AGN

Básicamente se refiere al informe técnico emitido por esta Gerencia en el marco de la compra de los 20 trenes de larga distancia, que para mejor proveer en copia se adjunta a la presente (Memorándum de Entendimiento con CNR por la adquisición de 20 trenes de Larga Distancia China del 15 de diciembre de 2009). El mismo se expresa por sí mismo, es ratificado en un todo por el subscripto, no cabiendo más nada que agregar.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

El descargo producido hace referencia a una de las intervenciones parciales de los sectores técnicos especializados a la que se alude en el texto de la observación.

Asimismo, da cuenta de la modalidad imperante en la comunicación entre las partes.

No cuestiona lo observado ni acompaña nuevos elementos de juicio a los considerados oportunamente, por lo que se sostiene la observación.



Observación AGN.



4.5.1.- La adquisición de 220 coches y 20 locomotoras para los Servicios de la Larga Distancia, se concretó sin establecerse con antelación un plan de explotación ferroviaria específico.

DESCARGO DEL MIVT – Nota N° 990/14-SSTF

Por Decreto N° 1261 de fecha 27 de septiembre de 2004 el Estado Nacional reasumió la prestación de los Servicios Interurbanos de Transporte Ferroviario de Pasajeros de largo recorrido de carácter interjurisdiccional, facultándose al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a que arbitre las medidas conducentes y necesarias para proceder a su rehabilitación.

Medida ésta que tiene por objeto recuperar la operación de los Servicios Interurbanos de Pasajeros, con el fin de reposicionar al ferrocarril en el sistema multimodal de transporte.

En ese marco y a los fines expuestos, el Estado Nacional aprueba por Decreto N° 1683 de fecha 28 de diciembre de 2005 el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de bienes a fin de llevar adelante una serie de obras que permitan garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido.

De dicho Decreto surgen en su Anexo II los ramales prioritarios a intervenir para mejorar las condiciones de circulación, tales como Buenos Aires — Córdoba, Buenos Aires — Tucumán, Bahía Blanca — Carmen de Patagones, Buenos Aires — Bariloche, Buenos Aires — Santa Rosa, etc.

Por lo tanto, se entiende mandatorio el Decreto, el que se estableció mediante dicha norma la pronta implementación de su adquisición, dando lugar a la contratación aquí bajo análisis. De esta manera se entiende que la necesidad estaba prevista por imperio de la norma, como así también el destino del material a los ramales allí contemplados. Ello, teniendo en cuenta que el parque rodante para la larga distancia existente tenía su vida útil cumplida -si bien ostenta el mantenimiento necesario para su circulación-, y ameritaba su renovación total, como así también la adquisición de otra cantidad para brindar el servicio en función de que el existente resultaba insuficiente.

No obstante lo comentado, si bien esta Subsecretaría no ha podido verificar la existencia de informes no incluidos en los expedientes referidos, no puede aseverarse a ciencia cierta que las autoridades que decidieron las contrataciones no hayan contado con informes adicionales que no se tienen en esta instancia a la vista.

Por otra parte, cabe agregar que el plan de explotación se elabora por quien detenta la competencia específica en la materia. Por lo tanto, estando actualmente





a cargo del servicio la Operadora Ferroviaria Sociedad del. Estado (SOFSE) quien se encuentra llevando a cabo la puesta en servicio y utilización del los activos del Estado-, es dicha sociedad en cumplimiento de la Ley de reordenamiento del Sistema Ferroviario quien se ha puesto a cargo la diagramación y ejecución de los planes para los distintos ramales que ameritan brindar cobertura al pasajero ya sea de larga como de Mediana distancia.

Cabe mencionar en razón de lo expuesto, que siendo un material versátil, construido con normas nacionales e internacionales, de trocha ancha, permite su asignación conforme la mejor distribución que la prestación del servicio lo requiere, en pos de la mejor utilización del material y las necesidades que ameriten cubrir. Por lo tanto, ya sea en la primigenia idea de asignación de ramales o en los que actualmente se está prestando el servicio, lo que ha primado es el bien común y la buena utilización del material, en atención a la evaluación del operador y sin que una reasignación signifiquen un detrimento, sino por el contrario, la rápida atención de los ramales que por su condición de infraestructura y de usuarios, ameritan ser atendidos.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

La observación "*in comento*" hace referencia a la ausencia de un plan de explotación ferroviario específico previo a la adquisición del material destinado a los servicios de larga distancia.

Un plan de explotación requiere la definición de aspectos tales como: ramal sobre el cual se va a correr, cantidad y frecuencia de servicios, demanda a satisfacer, costos de la explotación, recursos necesarios y sus formas de obtención, valor de las tarifas, previsiones necesarias para asegurar la puesta en marcha y operación de los servicios y su sustentabilidad en el tiempo. Aspectos que en esencia conforman la fundamentación o motivación de la contratación.

El descargo ofrecido alude exclusivamente al carácter dispositivo del Decreto N° 1683/05, entendiendo que la necesidad estaba prevista por imperio de la norma, como así también el destino del material a los ramales allí contemplados, sin considerar el resto de los aspectos mencionados como requisitos de un plan de explotación.

Asimismo, reitera los argumentos vertidos por el Auditado cada vez que se observa la ausencia de documentación en las actuaciones, al expresar "...si bien esta Subsecretaría no ha podido verificar la existencia de informes no incluidos en los expedientes referidos, no puede aseverarse a ciencia cierta que las autoridades que decidieron las contrataciones no hayan contado con informes adicionales que no se tienen en esta instancia a la vista."

Por otra parte, esgrime la competencia específica de la SOFSE en la elaboración del plan de explotación, la cual deriva de la Ley de Reordenamiento Ferroviario N° 26.352, de marzo de 2008, siendo que las contrataciones a las cuales se refiere la observación datan de fechas precedentes, por lo que cualquier plan de explotación que sustentara su





motivación debería ser necesariamente anterior, con lo que la responsabilidad de su elaboración no puede ser deslindada a esa Sociedad del Estado.

Por lo explicitado, corresponde sostener la observación en todos sus términos.

Observación AGN.

4.5.2.- La inexistencia de un proyecto integral para la puesta en servicio del nuevo material adquirido para la ex Línea San Martín, manifestada en la falta de coordinación entre la provisión del material rodante y la conclusión de las adecuaciones de infraestructura necesarias, produjo su subutilización en el período auditado, haciéndose extensiva hasta tanto se completen las obras aludidas.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 990/14-SSTF

No se comparte la observación formulada.

La observación planteada por el Organismo de Contralor no contempla la complejidad que implica la ejecución de obras de este tenor, por lo que no se comparte la observación en cuanto a que no haya existido un proyecto integral para su realización.

La evaluación de la planificación se efectuó atendiendo fundamentalmente dos variables:

- a. Suspensión total del servicio y ejecución de la obra de elevación de andenes para la incorporación del nuevo material rodante con "piso alto" (ya que los trenes en servicio son de "piso bajo"), una vez concluida la totalidad de la obra.
- b. Ejecución de las obras de elevación y adecuación de andenes simultáneamente con la prestación del servicio y la incorporación del nuevo material rodante de "piso alto" de manera gradual y consecutiva.

Teniendo como eje fundamental de hipótesis de trabajo el propender al bien común y, contemplando las necesidades de los usuarios, se determinó que la elección de la opción b) antes mencionada, permitiría —a través de técnicas de ingeniería constructiva a utilizar—, continuar brindando el servicio a quienes más necesitan de este medio y que no disponen de otras posibilidades de movilidad diaria, para, gradualmente, ir incorporando las formaciones nuevas. De tal modo, no se puede considerar que se trató de una subutilización, sino de la adecuada incorporación progresiva y gradual del material, en condiciones de prestación definitiva.





Es dable señalar a su vez que la adquisición del material rodante denominado de "piso alto" como el aquí en trato, responde al cumplimiento de las normas y exigencias sobre la accesibilidad. Por lo tanto, la adquisición de suministro de formaciones para la Línea San Martín, se hizo en vistas al cumplimiento de la norma y en pos de ofrecer al pasajero condiciones de accesibilidad que el material rodante existente y en uso hasta entonces, no lo permitía. De allí que resulta falaz la construcción en la que se afirma lo siguiente: *"La inexistencia de un proyecto integral para la puesta en servicio del nuevo material adquirido para la ex Línea San Martín, manifiesta en la falta de coordinación entre la provisión del material rodante y la conclusión de las adecuaciones de infraestructura necesarias, produjo una subutilización en el periodo auditado, haciéndose extensiva hasta tanto se completen las obras aludidas"*. Tal como se explicara, la incorporación del parque ferroviario, se fue realizando en la medida de la conclusión de las obras, y de la puesta en servicio de las formaciones. Hecho que tal como es de público y notorio, ha ocurrido satisfactoriamente en el mes de abril de presente año, adicionándose a su vez la extensión de la traza y la reapertura de la estación Manzanares. Lo cual demuestra a claras luces, la vocación por la utilización plena del material adquirido.

Caso contrario, si se hubiese tomado como proyecto la opción a) se hubieran planteados situaciones como en su momento provocó el cierre de la Línea A de Subterráneos por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que perjudicó durante tiempo prolongado a sus usuarios.

Sin perjuicio de ello, es dable señalar que por Nota S.S.T.F N° 537/2012, se hubo solicitado oportuna intervención, dadas sus competencias específicas, a la Administración de Infraestructura Ferroviaria S.E respecto al tema de referencia, considerando la fecha de arribo del material rodante a utilizar. De entenderse conveniente deberá darse nueva intervención a la Administración de Infraestructura Ferroviaria S.E. a los fines de ampliar la respuesta a la observación planteada.

Por otro lado, respecto a la subutilización del material rodante existen aspectos técnicos de su puesta en servicio como así también obligaciones contractuales que imponen la incorporación de manera progresiva. De modo que —para la comprensión integral de la situación— desde el arribo de las unidades hasta su puesta en servicio, deben llevarse adelante una serie de actividades necesarias y obligatorias previo a la puesta en funcionamiento de las mismas.

Las tareas comprendidas desde la llegada del material rodante hasta que son dadas de alta al servicio, son varias y complejas, ya que requieren de la coordinación de las distintas áreas para llevar adelante cada una de las mismas, las que a continuación se enumeran:

- Descarga de las unidades.





- Nacionalización de las mismas.
- Traslado de las unidades desde el puerto a los talleres de la línea San Martín para su puesta en Servicio.
- Puesta en Servicio de las unidades:
 - Pruebas estáticas de funcionamiento
 - Pruebas dinámicas de funcionamiento
- Capacitación del personal de la línea:
 - Conductores
 - Mecánicos
 - Guardas
 - Personal operativo de la línea
- Habilitación del material rodante ante la CNRT
- Pruebas de marcha en la línea

De este modo, y siendo que se disponía de suficiente material como para poner en la Línea San Martín, y aún así, disponer con capacidad de formaciones listas, muy por el contrario a la observación realizada de entender como una sub utilización, se trabajó conjuntamente con el fabricante y las Líneas que presentaban idénticas características, para que las mismas pudiesen ser testeadas en servicio, y atender a la vez requerimientos de capacidad de transporte que pudiesen ser cubiertos tales como la Línea Sarmiento y la Línea Mitre.

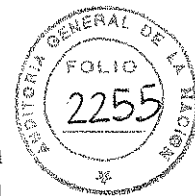
Por lo tanto, no se comparte la observación tal como se plantea, ya que con este material se pudo:

1. Dar transporte a pasajeros de las Líneas Sarmiento y Mitre, con formaciones de calidad, aprovechando la disponibilidad existente para uso.
2. Cumplir contractualmente con los tiempos de puesta en servicio y verificación de las condiciones de arribo de las formaciones, para constatar si alguna requiere de hacer uso del período de garantía en caso de que se detectare en tiempo y forma, la necesidad de hacer los requerimientos de rigor al fabricante.
3. Permitir capacitar al personal (conductores, guardas, personal de mantenimiento, etc.) con las formaciones en tiempo real.
4. Utilización adecuada de los recursos y bienes del estado, impidiendo capacidades ociosas, en tanto las trazas involucradas, presentan condiciones y características técnicas y de infraestructura similares.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 3626/14-MIyT – Nota ADIF P N° 0670/14



ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



Sobre el particular, resulta necesario aclarar qué ADIF, en el período en transcorre la Auditoría, no tuvo injerencia alguna en la planificación de las obras para la Línea San Martín, que se encontraba bajo la administración de la UGOFE.

En cuanto a las obras ejecutadas y en ejecución, podemos informar que se realizaron los siguientes trabajos de elevación de andenes y provisorios de la Línea San Martín, que se detallan a continuación dentro del periodo 2013/14:

Etapa 1 — Andenes a elevar: Nueve (9) Estado: En ejecución, mediante Licitación Privada N°6-ADIF-2013. Finalizada

Se encuentra formada por las siguientes estaciones y sus respectivos andenes:

- Retiro (Andén Vía N°1 y Anden Vía N°2)
- Villa del Parque (Andén Vía N°1 y Anden Vía N°2)
- Devoto (Andén Vía N°1 y Anden Vía N°2)
- Sáenz Peña (Andén Vía N°1 y Anden Vía N°2)
- Jose C. Paz (Andén vías N° 4)

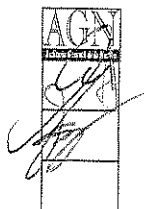
Etapa 1 —Provisorios Estas estaciones, José C. Paz hasta Pilar, cubren el tramo final del recorrido. Estado: En ejecución, mediante Licitación Pública N°14-ADIF-2013. Finalizada

• **ETAPA 2:** Siguiendo el proceso, esta etapa está dividida en tres fases, las cuales se montaran según lo marcado por el Operador las cuales se encuentran desagregadas; para facilitar el montaje y no perjudicar el normal funcionamiento de la línea.

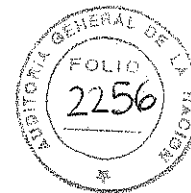
• **ETAPA 2—FASE 1** — Mediante Licitación Pública N°31-ADIF-2013, abarca la realización de 1 7 andenes definitivos, con el uso de andenes provisorios (8 provisorios).

Estos andenes son:

- Estación Retiro: andén 5, Provisorio Alto en punta de andén.
- Estación Caseros: andén 3 y andén isla 4-5, Provisorios en Vías operativas bajo.
- Estación Palomar: andén isla 4-6, Provisorio en Vía operativa ramal Descendente bajo.
- Estación Hurlingham: andén 3 y andén 4, Provisorios en Vías operativa.
- Estación Sol y Verde: andén 1 y andén 2



ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



- Estación Pte. Derqui: andén 1 y andén isla 2-3
- Estación Astolfi: andén 1 y andén 2
- Estación Pilar: andén isla 1-3

ETAPA 2 — FASE 2 — Mediante Licitación Pública N°32-ADIF-2013, abarca la realización de 15 andenes definitivos, con el uso de andenes provisorios (5 provisorios) para agilizar el armado y elevación de andén, como así también no entorpecer y dificultar la operación diaria que se realiza.

Estos andenes definitivos que se detallan a continuación, también detallando andenes provisorios:

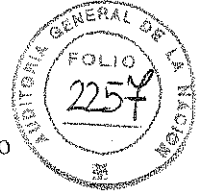
- Estación Retiro: andén isla 3-4
- Estación Palermo: andén 1 y andén 2. Provisorios en terreno lindero andén.
- Estación Chacarita: andén 1 y andén 2. Provisorios en terreno lindero andén.
- Estación Paternal: andén 1 y andén 2
- Estación Santos Lugares: andén 1 y andén 2
- Estación Palomar: andén 1 Provisorios en terreno lindero andén.
- Estación Muñiz: andén 1 y andén isla 2-3
- Estación Pilar: andén 2

• **ETAPA 2 — FASE 3** — Mediante Licitación Pública N°33-ADIF-2013, abarca la realización de 15 andenes definitivos, con el uso de andenes provisorios (6 provisorios) para agilizar el armado y elevación de andén, como así también no entorpecer y dificultar la operación diaria que se realiza.

Estos andenes definitivos que se detallan a continuación, también detallando andenes provisorios:

- Estación Villa del Parque: andén 3 y andén 4
- Estación Devoto: andén 3 y andén 4
- Estación Sáenz Peña: andén 3 y andén 4
- Estación W. Morris: andén 1 y andén 2. Provisorios Alto en terreno lindero andén.
- Estación Bella Vista: andén 1 y andén 2. Provisorios Alto en terreno lindero andén.





- Estación San Miguel: andén 1 y andén 2. Provisorios Alto en terreno lindero andén.
- Estación J. C. Paz: andén isla 3-1 y andén 2

ANÁLISIS DEL DESCARGO

Atendiendo la complejidad inherente a la ejecución de inversiones de este tenor, nociones de sana administración tornan imprescindible contar, previo a la ratificación de los convenios, con la totalidad de las previsiones necesarias para asegurar en forma eficiente y eficaz la concreción de las adquisiciones. Estas previsiones, de índole técnicas como económicas, además de permitirle al administrador contar con herramientas que le aseguraren la mejor toma de decisión en cuanto a su razonabilidad, le proporcionan a la gestión elementos de control en el seguimiento de la misma, como de su posterior evaluación.

Para el caso que nos ocupa, del análisis de la actuación donde se tramitó esta adquisición no surge la existencia de un proyecto integral donde se planifiquen la totalidad de las necesidades para la puesta en servicio de las unidades en forma completa e integral¹⁶⁶.

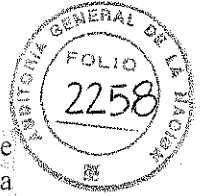
A modo de ejemplo se menciona que ya con fecha 7 de julio de 2011 el Gerente de proyecto de CSR advertía al Secretario de Transporte en los siguientes términos: *“Dado el compromiso de nuestra empresa para que esta provisión sea un éxito y un orgullo para ambas partes, me permito llevar a su atención, aunque seguramente usted ya lo ha considerado, a la necesidad de que su Secretaría (o quien usted disponga) comience de inmediato los trabajos de elevación de los andenes en las estaciones de la línea San Martín, ya que de no contar con estas obras terminadas con anterioridad a la entrega de las unidades, estas no podrán ser puestas en servicio.”*

Asimismo, con fecha 5 de Julio de 2013 la Subsecretaría de Transporte Ferroviario¹⁶⁷, informa que la ADIFSE: *“se encuentra en proceso de elaboración de la documentación correspondiente a fin de dar inicio al llamado a licitación para la elevación de andenes en la Línea San Martín, a afectos (sic) de adecuar la altura de los mismos para ser utilizados con las formaciones adquiridas a la empresa CSR...”*



¹⁶⁶ Si se registran en los actuados, Informes que advertían sobre la necesidad de iniciar cuanto antes las obras de elevación de andenes que debían estar terminadas antes de que los nuevos coches comiencen a circular. Se menciona a título ilustrativo el Memorando adjunto a la Nota CNRT N° 2917 del 15 de Noviembre de 2006.

¹⁶⁷ Nota SSTF N°1116, del 5 de Julio de 2013.



Es decir que aún entonces, no se contaba con precisión sobre las fechas previstas de puesta en servicio del nuevo material cuando ya gran parte del mismo se había recibido¹⁶⁸.

El aprovechamiento de los equipos para dar servicios en las líneas Sarmiento y Mitre, es a nuestro entender, una confirmación de lo observado, independientemente de la conveniencia de dicha situación a los efectos de resolver, en forma ocasional, otras debilidades de transporte presentadas en las líneas mencionadas.

Con relación al descargo elaborado por ADIFSE, queda en evidencia que dicha administración no ha tenido injerencia en la planificación de las obras en el período que abarca la auditoría. Asimismo, describe una serie de obras ejecutadas y en ejecución dentro del período 2013/14 (fuera del auditado), confirmando así el desfase entre la provisión del material rodante y las obras de infraestructura necesarias para la optimización de su uso.

Por lo expuesto precedentemente, entre los descargos presentados por el auditado, no se consideran que existan nuevos elementos que ameriten modificar lo oportunamente observado.

Observación AGN.

4.6.- Los análisis previos del costo financiero de la adquisición, resultan parciales al no incluir la totalidad de los conceptos a tenerse en cuenta en una evaluación de proyecto. Como resultado de esta situación, las estimaciones realizadas difieren significativamente de lo realmente pagado.

DESCARGO DEL MEyFP – Nota N° 300/14-SLyA

En este punto se hace referencia particularmente a las estimaciones realizadas en relación a la prima de seguros e intereses y a la falta de consideración del concepto de anticipo. En lo que respecta a la prima de seguros SINOSURE, la valuación se realiza considerando el monto total del financiamiento más los intereses proyectados, los cuales se calculan en base a las tasas forward de Libor que surgen de aplicar la metodología¹⁶⁹ utilizada por el mercado al momento de la valuación, la cual ha sido aplicada por la ONCP para valuar las propuestas de

¹⁶⁸ Por nota SSTF N°2089 del 29 de Octubre de 2013, se informa que el 06/09/2013 arribó el último contingente de 27 coches lo que completó la llegada de la totalidad de los equipos.

¹⁶⁹ Tomando como insumos las tasas efectivas Libor hasta 1 año y las tasas de swap desde 1 año hasta 30 años se calcula mediante el método de bootstrapping la curva de ceros. A partir de esta curva se calculan las tasas de forward implícitas las que se utilizan para el cálculo de los intereses proyectados. (Ver Fabozzi, F, Bond markets analysis and strategies, Chapter 5, Prentice Hall, 1996).



financiamiento a tasa variable. Por lo tanto, entre el momento de la valuación del financiamiento y la fecha efectiva de pago, los importes de la prima de seguro SINOSURE podrían diferir ya que la estructura temporal de tasas de interés utilizada para la valuación depende de las expectativas del mercado al momento de dicha valuación.

Por otro lado, con respecto a la falta de consideración del concepto de anticipo, el cual forma parte del Proyecto y se incluye en el Contrato Comercial, teniendo en cuenta la Ley de Administración Financiera N° 24.156 Artículo 69, no se tiene en cuenta en la valuación debido a que no forma parte del contrato financiero. Por otra parte, no es función de la ONCP la evaluación integral del proyecto dado que no es parte de su competencia.

Sobre las bases descriptas precedentemente, los comentarios arribados por el órgano de control no son procedentes.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

En primer término, y tal como se desprende de lo observado con relación a la inclusión del anticipo, debe señalarse que no se atribuye a la ONCP la responsabilidad de la parcialidad de los análisis, nótese que la observación expresa "...los análisis previos del costo financiero de la adquisición resultan parciales...", sin mencionar a esa Oficina. No obstante ello, se procede a describir cuáles han sido los conceptos que esa dependencia no ha considerado en su evaluación, y que a entender de la AGN completarian un adecuado estudio.

En segundo lugar, y con relación a las apreciaciones vertidas por el auditado respecto del modo en que el proyecto de Informe de la AGN considera los conceptos de primas de seguro, corresponde señalar que lo observado es que en el porcentaje que se muestra como criterio de comparación (9.64%) contempla un monto de seguro de USD 7.214.984, en lugar de los U\$S 7.601.928,24 que constaban en el Acta Acuerdo y que resultaron ser los efectivamente abonados (según surge de constancias documentales), monto que ya era de conocimiento del evaluador, como queda evidenciado en el Memorando por donde tramita el mencionado análisis.

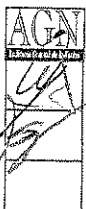
Finalmente, en cuanto al tema relacionado con los intereses, el auditado no ofrece descargo alguno.

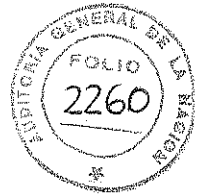
Por los argumentos expuestos, no corresponde la realización de modificaciones.

Observación AGN.

4.6.3.- Contrato CNR. (se reproduce el párrafo pertinente)

"La Oficina Nacional de Crédito Público, no tuvo objeciones que formular con relación al financiamiento, pues las condiciones financieras son superiores a las



que la República Argentina podría obtener en el mercado. En este caso la ONCP, no explicita una comparación del préstamo con otras formas de crédito”.

DESCARGO DEL MEyFP – Nota N° 300/14-SLyA

La ONCP elabora diariamente un informe financiero con la evolución de los indicadores de los Títulos Públicos Nacionales, entre otros. A partir de los datos del informe del día 7 de septiembre de 2010, cuyas copias se acompañan a la presente, se han calculado los rendimientos de los bonos soberanos ley Nueva York y ley Argentina interpolados a la vida promedio del préstamo valuado, los cuales ascendían a 10,87% anual y 12,13% anual, respectivamente, en términos de Tirea. Al comparar estos resultados con el costo financiero del proyecto se ratifica lo expuesto en el Memorando ONCP N° 397/2010.


ANÁLISIS DEL DESCARGO

Tal como se observa en el documento de sustento, cuya copia se adjunta a continuación, no se encuentra explicitado el criterio que la ONCP expone en su descargo, por lo que, en principio, no cabría efectuar modificaciones a lo expresado oportunamente.



ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO





 Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Buenos Aires, 22 de Septiembre de 2010

Memorandum ONCPN: 2010/7-111

Del Oficina Nacional de Crédito Público.

A: Subsecretaría de Financiamiento.

Asunto: Opinión sobre las condiciones financieras del Préstamo para la adquisición de material rodante para la República Argentina - Proyecto de decreto - Proyecto SMI/00486/085/2009

Por Memorandum de la Oficina Nacional de Presupuesto se recibe el Proyecto de Decreto para la adquisición de material rodante para el servicio gubernativo de pasajeros de la República Argentina, con el objeto de que esta oficina exponga una opinión sobre las condiciones financieras del mismo.


El financiamiento del proyecto será otorgado por China CITIC Bank Corporation Limited y China Development Bank Corporation, mientras que la deuda será tomada por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la República Argentina. A su vez, China CITIC Bank Corporation Limited actúa como Agente, es decir representante de los prestatarios. El comprador sería la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la República Argentina.

El presente Comité Consultivo expone de la provisión de licitaciones, onerosa de pasajeros, repuestos, implementos, documentos técnicos, servicios técnicos y capacitación técnica.

El costo total del proyecto asciende a la suma de USD 273.252.220, de los cuales, China CITIC Bank Corporation Limited y China Development Bank Corporation aportarán ambos la misma suma USD 136.626.110.

Las condiciones financieras que regirán el préstamo en cuestión son:

- Desembolsos y Amortizaciones: se adjunta a fs. 99-100 el cronograma previsto de manera informal por la Dirección de Proyectos con Financiamiento Externo Bilateral. Considerando que ese cronograma fue diseñado por fechas anteriores a las actuales, se efectuó un estudio financiero de los recursos, a partir de una hipótesis de implementación del convenio el 20 de septiembre de 2010.
 - 1. Desembolsos: se efectuarán hasta el año 2013, durante un lapso de 25 meses.



 Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Buenos Aires, 22 de Septiembre de 2010

Amortizaciones: Partido de grado de 28 meses. La frecuencia de los pagos es semestral, comenzando el 20 de marzo de 2014 y finalizando el 20 de septiembre de 2016.

- Intereses: se aplica un tipo a la Tasa Libor en USD a 6 meses, más un spread de 315 Pts. Bs. (2%) cada 20 de marzo y 20 de septiembre, según se desprende de fs. 87.
- Comisión:
 - 1. de Capitalización 0,5% sobre el monto total de financiamiento acordado, que asciende a USD 2.186.817,00 y será exigible dentro de los 10 días hábiles de la fecha formalización del convenio (fs. 87a);
 - 2. de Comedor: 0,5% anual sobre el monto pendiente de desembolso. Se paga en el último día de cada semestre durante el período de vigencia (fs. 87b);
 - 3. de Gestión 0,5% año sobre el monto total de financiamiento acordado, que asciende a USD 2.186.817,00 y será exigible dentro de los 10 días hábiles de la fecha del contrato.
- Puntos de swap: por un monto que asciende a USD 23.338.063,12 (según se desprende de una nota enviada de manera informal a fs. 90b), por la Dirección de Proyectos con Financiamiento Externo Bilateral. La prima será pagadera a China Export & Credit Insurance Corporation (SINOSURE) por el otorgamiento de una cobertura de seguro para la financiación de dicho préstamo. El pago será efectuado de una vez al inicio del contrato (fs. 90c).

Los intereses y comisiones se descuentan en base al índice real de desincentivos y un año de 360 días (según fs. 88b).

Para estimar el costo del préstamo, se proyectó el spread de 3,15% sobre la curva forward de Lites a 6 meses del 01 de septiembre de 2010. Dijo esta proyección, las sumas efectuadas y la información recibida, se concluye que el costo financiero del proyecto, expresado en dólares, oscilará a 8,65% en términos de TIRPA. Este resultado es equivalente a un costo mínimo como equivalente global de capitalización nominal de 8,65%. Asimismo, la vida promedio del préstamo asciende a 10,5 años.



ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



Sin perjuicio de lo cual, teniendo en cuenta que en el descargo se despeja la incertidumbre sobre el criterio seguido por esa dependencia para comparar el costo del préstamo, se estima oportuno incluir, a continuación del párrafo contenido en la observación, lo siguiente:

“No obstante lo cual, el descargo ofrecido mediante Nota N° 300/14-SLyA, aclara que el mismo se sustenta en el cálculo de los rendimientos de los bonos soberanos ley Nueva York y ley Argentina interpolados a la vida promedio del préstamo valuado, los





cuales ascendían a 10,87% anual y 12,13% anual, respectivamente, en términos de Tirea.”

Observación AGN.

4.7 Los análisis de razonabilidad de precios del material rodante relacionado con los contratos de CNR y CSR, resultan parciales, e incluyen valores tomados como referencia sin su debido sustento, requisito que asume una importante preponderancia habida cuenta en el marco en el cual se han llevado a cabo las adquisiciones, sin la existencia de licitaciones y/o compulsas públicas de ofertas.

DESCARGO DEL MlyT – Nota N° 990/14-SSTF

En primer lugar, si bien esta Subsecretaría no ha podido verificar que las autoridades que decidieron entonces las contrataciones hayan contado con los análisis de razonabilidad de precios adicionales, no incluidos en los expedientes referidos, ello no puede interpretarse a ciencia cierta que no hayan existido efectivamente, pese a no estar agregados en estos actuados.

Por otra parte, se encuentran informes técnicos de la CNRT, que en razón del conocimiento técnico han permitido arrimar información a las actuaciones. A todo evento, se adjunta copia de la respuesta recibida de la CNRT a la Nota UST N° 2293/2014, que tramitan bajo las actuaciones S02: 0099488/2014 en las que se pone en conocimiento la opinión vertida por este organismo a la observación formulada.

De todos modos, la observación planteada se considerará en oportunidad de futuras contrataciones que a futuro se realicen.

Sin perjuicio de ello, tal como se ha efectuado en las Contrataciones para el suministro de material rodante con China más actuales, a fin de poder contar con mayor precisión de cotizaciones de mercado, se ha solicitado por Nota S.S.T.F. N° 936/2013 a la SIGEN el suministro de valor de referencia o indicativo de mercado de triplas ferroviarias, en el marco de su competencia para la Administración Pública Nacional a través de su Área de Precio Testigo, quien han respondido que atento a la especificidad técnica de la materia bajo trato, no se encuentran en condiciones de expedirse sobre el tema.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

El auditado en su descargo, confirma la ausencia, en las actuaciones, de informes adicionales a las especificaciones técnicas, por lo que en la práctica reconoce la inexistencia de informes integrales que contemplen aspectos técnicos, económicos y comerciales que faciliten la evaluación de las adquisiciones.





Lo expuesto se halla en consonancia con lo observado, por lo que no amerita modificar lo observado oportunamente.

Asimismo, si bien deja planteada la posibilidad de que las autoridades que decidieron las contrataciones hayan contado con información adicional que no se hallara incluida o incorporada a lo actuado, no acompaña elementos de juicio que así lo demuestre.

En cuanto a lo expuesto en el último párrafo, referido a la consideración de lo planteado en oportunidad de futuras contrataciones, su cumplimiento podrá verificarse en posteriores auditorías.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 2249/14-GST de la CNRT

Este punto se refiere a la razonabilidad del precio de adquisición de las locomotoras y coches de los mismos 20 trenes de larga distancia, y al Informe de esta Gerencia del 22 de diciembre de 2009 que también se adjunta (Razonabilidad de Precio en la Adquisición de 20 trenes de Larga Distancia a China).

El mismo ha sido la mejor colaboración que ha podido aportar esta Gerencia, dentro de sus posibilidades y conocimientos, sin haber recibido ninguna pauta ni lineamiento de cómo hacer dicho análisis de precios. Si el mismo resultó insuficiente, es una evaluación que debió realizar el Organismo que decidió utilizarlo como válido.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

El descargo producido hace referencia a una de las intervenciones parciales de los sectores técnicos especializados a la que se alude en el texto de la observación.

Asimismo, da cuenta de la modalidad imperante en la comunicación entre las partes.

No cuestiona lo observado ni acompaña nuevos elementos de juicio a los considerados oportunamente, por lo que se sostiene la observación.

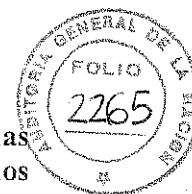
Observación AGN.

4.8.- Los estudios previos al contrato con CITIC, no incluyen análisis de razonabilidad de precios.



DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 990/14-SSTF

ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



En primer lugar, si bien esta Subsecretaría no ha podido verificar que las autoridades que decidieron entonces las contrataciones hayan contado con los análisis de razonabilidad de precios adicionales, no incluidos en los expedientes referidos, ello no puede interpretarse a ciencia cierta que no hayan existido efectivamente, pese a no estar agregados en estos actuados.

De todos modos, la observación planteada se considerará en oportunidad de futuras contrataciones.

Sin perjuicio de ello, tal como se ha efectuado en las Contrataciones para el suministro de material rodante con China más actuales, a fin de poder contar con mayor precisión de cotizaciones de mercado, se ha solicitado por Nota S.S.T.F. N° 936/2013 a la SIGEN la el suministro de valor de referencia o indicativo de mercado de triplas ferroviarias, en el marco de su competencia para la Administración Pública Nacional a través de su Área de Precio Testigo, quien han respondido que atento a la especificidad técnica de la materia bajo trato, no se encuentran en condiciones de expedirse sobre el tema.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

Si bien deja planteada la posibilidad de que las autoridades que decidieron las contrataciones hayan contado con información adicional que no se hallara incluida o incorporada a lo actuado, no acompaña elementos de juicio que así lo demuestre.

En cuanto a lo expuesto en el último párrafo, referido a la consideración de lo planteado en oportunidad de futuras contrataciones, su cumplimiento podrá verificarse en posteriores auditorías.

En virtud de lo expuesto, se sostiene lo observado.

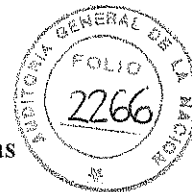
Observación AGN.

4.9.- Se constató una contratación posterior a la analizada con CITIC, para la adquisición de material de idénticas características, al mismo proveedor, a un precio 21% inferior.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 990/14-SSTF

En primer lugar, a fin de poder responder la observación con rigor técnico, correspondería poder contar con la totalidad de la documentación referida a la contratación que aquí se invoca como comparable y de menor precio, por cuanto sin ello, resulta aventurado poder emitir desde esta Subsecretaría una respuesta





certera. Esto permitiría comparar ambos productos y contrataciones y las especificaciones técnicas e ingeniería de detalle respectivas.

No obstante, algunos factores que podrían influir en la diferencia de valor entre ambos proyectos, podrían responder a las características y componentes de las unidades. Por ejemplo, el caso de los coches de subte de la línea A adquiridos por el Estado Nacional gran parte de sus componentes y equipos fueron importados de Francia (bogies, fabricados por ALSTOM) y luego transportado a China para su ensamblaje en las unidades. En caso de ser componentes 100% de origen Chino, o de fabricación en China, su costo será menor repercutiendo efectivamente en el valor final del coche. Por tanto, habrá que analizar qué tipo de componentes, equipos, sistemas de tracción, freno, aire, y materiales han sido utilizados, como para poder afirmar que se trata de idénticos productos.

Consecuentemente, a efectos de poder realizar una comparación más detallada, resulta necesario contar con la oferta presentada por CITIC en función de la Licitación Pública efectuada por SBASE, a los fines de conocer las especificaciones técnicas y las condiciones financieras del proyecto.

Por otra parte, y no se trata de un dato menor, es de señalar que el proyecto encarado por el Estado Nacional ha precedido al proceso licitatorio efectuado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, efecto que ha producido sobre el oferente y fabricante una ventaja significativa por sobre cualquier otro oferente, por contar ya con información de privilegio sobre un producto ya fabricado, que permitió sin lugar a dudas una reducción en sus costos al momento de presentarse en la oferta.

Es decir; el precio abonado por el Estado Nacional incluye la ingeniería del proyecto, esto es el Diseño Básico y el Diseño de Detalle lo que impacta en al menos en un 25 % del valor del contrato. De esta manera, este desarrollo de ingeniería de detalle, ha sido un costo que ha posicionado en ventaja al fabricante, por cuanto toda este trabajo de gran significación, se encontraba plasmado dentro del contrato de suministro para el Estado Nacional por lo tanto, tratándose del mismo proveedor, es natural que al momento de cotizar, haya podido reducir el valor, sobre un producto ya diseñado y experimentado su resultado a través de su puesta en servicio en la Líneas de la Ciudad de Buenos Aires.

Por último, debe tenerse en cuenta, que los precios cotizados se encuentran estrechamente vinculados a las condiciones macroeconómicas presentes en el mercado al momento de realizada la compra, y los indicadores utilizados como los valores de comodities, no pueden utilizarse de manera directa en la formación del precio como se ha pretendido hacer valer en el informe aquí bajo análisis.



ANÁLISIS DEL DESCARGO

ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



La existencia de una contratación posterior a la auditada, donde se adquiere un material para ser utilizado en el mismo servicio, con condiciones de financiamiento análogas; sumado al hecho de ser construido por el mismo proveedor, se considera suficientemente comparable a los fines de los procedimientos de auditoría realizados en el presente informe.

El auditado presenta como atenuantes de lo observado, la exclusión de la ingeniería del proyecto, el Diseño Básico y el Diseño de Detalle, en el valor de referencia, ítems que han sido considerados en los análisis previos realizados, no repercutiendo, a entender de este grupo de auditoría, en la diferencia entre ambos precios comparados.

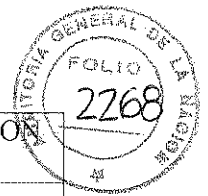
Se exponen también en el descargo, otros factores que podrían influir en la diferencia de valor entre ambos proyectos, como ser la procedencia y características de algunos componentes y equipos tales como bogies, sistemas de tracción, freno, aire acondicionado, etc.

Al respecto se expresa que entre los análisis realizados, se efectuó un cotejo entre las especificaciones técnicas de ambas contrataciones, las cuales fueron elaboradas en ambos casos por la Sociedad Estatal Subterráneos de Buenos Aires (SBASE), de donde surge la comparabilidad de ambos productos, destacándose la igualdad de la conformación de los trenes, tanto en las dimensiones como en las prestaciones a brindar en ambos casos; como de sus características técnicas en general, y en particular de sus componentes, que sumado a los aspectos detallados en el propio informe, se considera suficiente con el objetivo de determinar un valor de referencia a los fines de una comparación.



A large, stylized handwritten signature or mark at the bottom left of the page.

ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO

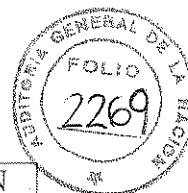


ASPECTOS	ELEMENTO COMPARABLE	CONTRATACION NACION	CONTRATACION SBASE
Dimensionales y conformación	Trocha	1435 mm	1435 mm
	Configuración de trenes.	5 Coches (3 Motrices y 2 Remolcados), Ampliables a 6 Coches (4 Motrices Y 2 Remolcados)	5 coches ampliables a 6
	Longitud del coche	17000 mm	17000 mm
	Ancho exterior del coche	2600 mm	2600 mm
	Altura del piso al NSHR ¹⁷⁰	1060 mm	1060 mm
	Estructura	Metálica, acero inoxidable	Metálica A°I° (con variable)
	Bastidor	Revestimiento del piso con excelente desempeño en absorción de choque.	Con dispositivos anti trepada
	Base del piso	Panel del piso de chapa de acero corrugado, sobre el cual se asienta el piso de metal de aluminio tipo colmena.	Superficie plana, lisa y continua.
	Acoples entre coches	Totalmente automático. Acoplamiento mecánico, neumático y eléctrico	Automáticos en las cabeceras c/cabinas de conducción y semi-permanentes en las restantes
	Acople y desacople automático	Esta función se controla por completo desde la cabina.	Controlado únicamente por el operador desde la cabina
	Acople fijo para emergencia	Garantiza que el tren pueda ser remolcado c/carga a 15 km/h	Soportará el remolque de un tren completo c/carga a 15 km/h
Suministro principal de energía eléctrica a los coches	1500 Voltios corriente continua	1500 Vcc. Proveniente de catenaria mediante pantógrafos de contacto.	



¹⁷⁰ Nivel superior de hongo de riel.

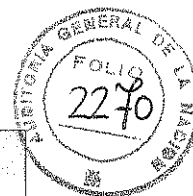
ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



ASPECTOS	ELEMENTO COMPARABLE	CONTRATACION NACION	CONTRATACION SBASE
Dimensionales y conformación	Sistema eléctrico auxiliar	Alimentación desde el sistema de 1500 Vcc	Alimentación desde el sistema de 1500 VCC
	Autonomía baterías	En caso de falla de alimentación catenaria, las baterías entregarán energía a los circuitos de emergencia para mantener la iluminación dentro del tren durante 45 minutos.	En caso de falla de alimentación catenaria, las baterías entregarán energía a los circuitos de emergencia para mantener la iluminación dentro del tren durante una hora
Freno	Principal de servicio	Tipo Regenerativo	Tipo Regenerativo
	Complementario	Tipo reostático	Tipo reostático
	Neumático	Complementario	Complementario
	Sistema de frenado	De fricción y mecánico aplicado y efectuado en los discos de freno del par montado a través de acción neumática sin emplear zapata.	De fricción y mecánico aplicado y efectuado en los discos de freno del par montado a través de acción neumática sin emplear zapata.
Bogies	Cantidad y tipo	Dos Bogies motores para cada coche motriz – dos bogies remolque para cada coche remolcado	Dos Bogies motores para cada coche motriz – dos bogies remolque para cada coche remolcado
	Cantidad de ejes	Dos (2)	Dos (2)
	Radio de curvatura.	25 Metros	25 Metros
	Trocha	1435 mm	1435 mm
	Velocidad máxima	80 km/h	80 km/h
	Distancia entre ejes	2000 mm	2000 mm
	Carga del eje:	14 ton.	14 ton.
Ruedas	No enllantadas	No enllantadas	
Sistema de Propulsión	Motores eléctricos.	Dos motores por bogie tractivo	Dos motores por bogie tractivo
Suspensión	Primaria	Con resortes de elastómetro o helicoidales.	Con resortes de elastómetro o helicoidales
	Secundaria	Con resortes automáticos	Con resortes automáticos



ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



ASPECTOS	ELEMENTO COMPARABLE	CONTRATACION NACION	CONTRATACION SBASE
Seguridad	Sistema de protección automática.	ATP	ATP
	Enganches automáticos.	Para las funciones mecánicas y eléctrica y neumática	Para las funciones mecánicas y eléctrica y neumática
	Enganches semipermanentes	Para la función mecánica	Para la función mecánica
	Detector de incendio	Alarma en cabina. Sensor de humo inteligente en cada coche.	Alarma en cabina. Sensor de humo inteligente en cada coche.
Puertas	De hoja doble en salón	4 Puertas de dos hojas y doble apertura en salón por lateral	4 Puertas de dos hojas y doble apertura en salón por lateral
	Apertura	1300 mm	1300 mm
	Altura libre	1850 mm	1855 mm
	Puertas en cabina de conductor.	Una con escalera por cada lateral y una interna de paso a salón	Una con escalera por cada lateral y una interna de paso a salón
Interiorismo	Asientos de salón	Longitudinales de plástico rígido, tapizado anti vandálico.	Longitudinales de plástico rígido, tapizado anti vandálico.
	Pasamanos	Previstos	Previstos
	Iluminación De servicios	Lámparas o tubos con difusores de luz. Pueden resistir acciones destructivas.	Fluorescentes, con difusores anti vandálicos.
	Iluminación de emergencia	Lámparas o tubos con difusores de luz. Pueden resistir acciones destructivas	Parcial. Fluorescente, con difusores anti vandálicos.
	Tubos	220 Vca – 50 Hz	220 Vca – 50 Hz
	Revestimientos	Facilidad de limpieza	Anti grafiti, Anti vandálico y fácil limpieza.
	Intensidad media de la luz proporcionada	300 Lux	300 Lux



ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



ASPECTOS	ELEMENTO COMPARABLE	CONTRATACION	CONTRATACION BASE
Interiorismo	Sistema de audio	Permite la comunicación entre cabinas	Permite la comunicación entre cabinas
	Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)	Monitoreo desde cabina a salones	Monitoreo desde cabina a salones
	Pantallas de comunicación visual luminosa	Sistema de altavoces: un equipo en cabina y otro en salón	Con sistema de altoparlantes sincronizado con el mensaje sonoro.
Velocidad	Máxima de circulación	80 km/h	80 km/h
Sistemas neumático	Sistema neumático	Previsto	Previsto
	Suministro de aire	Previsto	Previsto
	Suspensión neumática: Función	Previsto	Previsto
Acondicionamiento del aire en coches	Equipos de refrigeración de aire	Dos equipos por coche	Dos equipos por coche
	Parámetros de diseño del A° A°	Temperatura ambiente: 35° Temperatura interior de coche 28°HR 60% ocupación máxima 140 personas 10m3/h	Temperatura ambiente: 35° Temperatura interior de coche 28°HR 60% ocupación máxima 140 personas 10m3/h
	Ventilación de emergencia: funcionamiento	Prevista	Mínimo garantizado: 45 minutos
Acondicionamiento acústico	Límites acústicos: Ruido	De banda ancha, sin tonos audibles ni componentes estridentes.	De banda ancha, sin tonos audibles ni componentes estridentes.
	Acondicionamiento acústico de los coches previstos para varias situaciones.	Previsto	Previsto





Por otra parte, y con relación a la mención de la evolución del valor de algunos commodities, su inclusión en el proyecto de informe tuvo por objeto descartar su vinculación con la diferencia de precios manifestada en la contratación tomada como referencia, coincidiendo en cierto modo con lo expuesto en el descargo.

No obstante lo manifestado anteriormente y atendiendo lo expuesto por el auditado en el 2° párrafo de su descargo se propone modificar la redacción de la observación, sustituyendo el término "idénticas" por "análogas", tanto en el copete como en el resto del texto.

Observación AGN.

4.10.- Las imprecisiones en la definición de los requerimientos técnicos del contrato correspondiente a CSR – (Material Rodante para la ex Línea San Martín) provocaron la necesidad de modificaciones sustanciales; las cuales no fueron resueltas con la celeridad necesaria, generando significativas demoras en la entrega del material rodante y afectando la eficacia de la gestión evaluada.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 990/14-SSTF

No surge de los actuados que la necesidad de los cambios se haya debido a imprecisiones en la definición de los contratos, sino que podrían ser debido a nuevos ajustes en los requerimientos técnicos y de mejor calidad en los productos o componentes a introducir en la fabricación. Siendo el tiempo previo y de desarrollo del producto e ingeniería de detalle, la instancia para plantearlo. Por lo tanto, resulta razonable que al introducirse modificaciones en la ingeniería de detalle, se produzca un ajuste en los plazos de producción y entrega consistentes con ello. De tal modo, no se comparte la observación tal como ha sido expuesta.

Por lo tanto, toda mejora que se introduce en el material rodante que se adquiere, atendiendo que su vida útil es de 30 años, resulta ser una actitud responsable asumida entre el operador/comprador y el fabricante, que se debe entender como un hecho positivo en el manejo adecuado de los recursos públicos. Nótese que si bien es la parte compradora quien colabora en el diseño de los coches y locomotoras a fabricar, es el propio fabricante como conocedor de las reglas del arte quien asesora sobre las mejores condiciones de rendimiento que el material habrá de adquirirse haciendo expresa manifestación de que conoce la traza en la cual habrán de funcionar las formaciones. Por lo tanto, es dable de entender que las modificaciones introducidas, se deban a ajustes técnicos relevantes que surjan como producto del análisis de la parte china y ofertados a la parte argentina para que la vida útil del material, rinda en plenitud técnica, operativa, de confort y de calidad.





Tratándose por tanto de material rodante confeccionado a medida, la eficiencia y eficacia de la gestión, estará dada en la medida de la mejor selección de los componentes y en el mejor rendimiento de las formaciones, que, en virtud de los avances tecnológicos, permitirán introducir mejoras, tal como se observa del producto final fabricado y ya en servicio en la República Argentina.

Por otra parte, el tiempo transcurrido entre la Segunda Reunión de Diseño y la firma de la 5ta Addenda al contrato de suministro de material rodante para la línea San Martín, se empleó para completar la documentación técnica correspondiente y los trámites administrativos pertinentes para estos casos, lo cual produjo el ajuste en el cronograma inicialmente aprobado.

A su vez, es dable señalar que al momento de la ratificación de la V Adenda, en virtud de los cambios ministeriales habidos y los trámites administrativos necesarios incurridos, hicieron que el cronograma de entregas se viese desfasado, producto de esta circunstancia.

En tal sentido, se destaca que los dos primeros lotes (60 coches) fueron entregados en China en la fecha establecida en la 5ta Addenda, más a partir de los lotes siguientes, el retraso se debió a aspectos ajenos a esta Subsecretaría, y vinculados a aspectos propios de las restricciones de giro de divisas al exterior —según fuera anunciado en ese momento—, que impidieron la postergación de efectivización del pago comprometido, recordando que el Artículo 4 de la Addenda en cuestión establecía que el precio total incrementado debía ser pagado directamente (sin financiamiento) por el Comprador al Vendedor en USD en un pago único antes de la entrega del tercer lote. Sin perjuicio de ello, el fabricante, y tras amistosas negociaciones habidas, remitió material rodante, sin que este requerimiento contractual estuviese cumplido, dejando solo una ínfima porción para un embarque final, que llegara para comienzos del presente año.

Por otro lado, corresponde señalar que al momento de realizar la ratificación de la 5ta Addenda al Contrato de Suministro de Material Rodante para la línea San Martín, se tramitó la aprobación mediante Decreto Presidencial, tal como se venía realizando en sus antecedentes. Para este caso, las autoridades competentes en la materia decidieron que su aprobación se llevaría a cabo a través de una Decisión Administrativa, motivo que provocó una demora en dicha rectificación y consecuentemente en los plazos de entrega del material rodante.

Cabe señalar asimismo, que la demora en los pagos por cuestiones presupuestarias, económicas y financieras postergó el pago del importe comprometido por la 5ta Addenda al Contrato en cuestión. Esta circunstancia determinó la demora en el embarque del material





rodante involucrado. A ello se sumó los conocidos inconvenientes, que no escapan al conocimiento de esa auditoría general respecto a la salida de divisas al exterior.

Las cuestiones enunciadas, exceden la competencia de esta Subsecretaría, toda vez que para el registro de las previsiones presupuestarias y financieras se tomaron en consideración los cronogramas de entrega pactados con el proveedor, los que por las razones expuestas no pudieron cumplimentarse en su totalidad

Con relación a la provisión de locomotoras el fabricante informó mediante Nota HWYWBJC2-ARG-05 de fecha 21 de diciembre 2012 que a raíz de demoras para (sic) parte del proveedor de enganches automáticas VOITH, debido a un incendio producido en el sector de pintura, la entrega de las locomotoras sufrirá demoras a pesar de tener locomotoras ya ensambladas listas para ser entregadas, pero sin los enganches automáticos. En dicha oportunidad, informó que las locomotoras estarían disponibles en el mes de enero de 2013 y que serían embarcadas tan pronto se dispusiese de bodega para su traslado a la Argentina.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

Según se desprende del descargo efectuado, la observación, con la redacción propuesta, induce a una errónea interpretación.

En efecto, el contrato correspondiente no contiene imprecisiones en lo que a las especificaciones técnicas se refiere. Lo que se ha querido observar es la situación derivada de las diferencias de interpretación y las contradicciones contenidas en el contrato, que generaran discrepancias en las pautas de diseño, tal cual se expone en el Informe de fecha 2 de setiembre de 2011, suscripto por el Gerente de Seguridad en el Transporte de la CNRT y en lo actuado posteriormente en consecuencia.

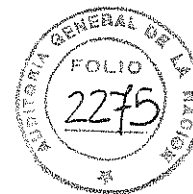
Básicamente se refieren a la problemática de la cantidad máxima de pasajeros a considerar para el diseño de los coches para la línea San Martín.

Téngase presente que el contrato original había sido suscripto el 25 de agosto de 2006 y las Addendas Complementarias en mayo de 2007, y que los hechos aludidos se suceden en el marco de la reunión llevada a cabo entre el 16 y 19 de agosto de 2011, según surge del citado informe.

Por lo expuesto, se propone un cambio en la redacción de la observación, quedando redactada de la siguiente manera:

"4.10.- Las divergencias en el criterio de diseño derivadas de la interpretación de los requerimientos técnicos relacionados con el contrato de provisión de material rodante para la ex Línea San Martín, provocaron la necesidad de modificaciones sustanciales; las cuales no fueron





resueltas con la celeridad necesaria, generando significativas demoras en la entrega del material rodante y afectando la eficacia de la gestión evaluada.

Observación AGN.

4.11.- Los atrasos con los que fuera recepcionado el material rodante adquirido a través del contrato correspondiente a CNR – (Suministro de 20 locomotoras y 220 coches de pasajeros) no se encuentran debidamente justificados.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 990/14-SSTF

Los atrasos vinculados a las entregas de los coches se debieron a la necesidad de celebrar una tercera reunión de diseño adicional a las dos previstas en el contrato celebrado en el mes de marzo de 2012, con una diferencia de 3 meses respecto de la anterior reunión de diseño efectuada en diciembre de 2012 (sic). Esta nueva reunión de diseño, encuentra su sustento en la complejidad de lo que implica la fabricación de una formación ferroviaria. Cabe mencionar que contractualmente suele preverse esta posibilidad ampliatoria, aunque en caso de no estar así prevista, es de usos y costumbres en cualquier proyecto de este tenor, mantener las reuniones de enlace de proyecto que sean conducentes, pues del desarrollo de las mismas, puede que surjan eventualidades que requieren de una nueva reunión. Si bien la realización de 2 reuniones fue en base a lo propuesto por el fabricante, la realidad imprimió la exigencia de una tercera. Por tanto, siempre es atendible que esto pueda ocurrir, cuyo resultado no es más que la consecución del fin primario: el diseño de un Material rodante acabado, -que puesto en vía, no requiera de ajustes, sino de las tareas propias de su puesta en servicio. Hecho por cierto, que es lo que ha ocurrido. Esta situación generó que todo el cronograma sufriera un corrimiento de la fecha de entrega de entre 1 y 2 meses aproximadamente.

Con relación a las locomotoras y coches, cabe destacar que la totalidad del material rodante arribó al país, encontrándose exitosamente prestando servicio paulatinamente, en distintos ramales y servicios



ANÁLISIS DEL DESCARGO

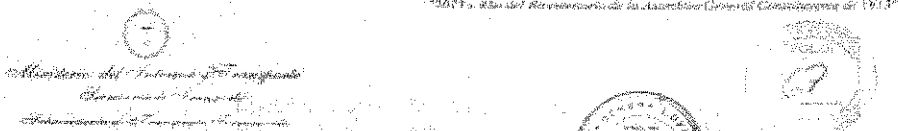
En el último párrafo de la observación *in comento*, se expresa que la SSTF no manifestó causales que justifiquen con razonabilidad los atrasos constatados.

ANEXO II – ANALISIS DEL DESCARGO



Ello surge de la respuesta brindada por esa dependencia ante la consulta efectuada mediante Nota N° 251/13-CSERYEPSP, respondida por Nota SSTF N° 2089 en los siguientes términos:

Se



Respecto al Contrato para el suministro de 20 locomotoras, el mismo se encuentra cumplido por completo, habiendo arribado al país la totalidad de las locomotoras las cuales junto con los coches ya se encuentran prestando servicios en la Línea San Martín. Con fecha 10 de febrero de 2012, se suscribió la Adenda al 2° Memorandum de la segunda reunión de diseño por la cual se modificó el cronograma de entrega. En función de la disponibilidad de bogies se produjo la entrega a principios del mes de febrero de 2012.

Contrato CNR – Larga Distancia

Al respecto, y como producto de las distintas reuniones técnicas mensuales entre los equipos técnicos de esta Subsecretaría y la empresa Chirn CNR Corporation Limited se firmó el Acta de Reunión Técnica, con fecha 25 de julio de 2012, por la cual se lleva a cabo el análisis del material rodante a adquirir en virtud del escenario planteado por la Resolución del Ministerio del Interior y Transporte N° 888 de fecha 11 de diciembre de 2012, en donde se instruyó a la Secretaría de Transporte para que, a través de la ADIF S.E., lleve adelante el proceso licitatorio para la contratación de trabajo de renovación y mejoramiento de vías para la prestación de los servicios ferroviarios entre Buenos Aires – Mar del Plata y Buenos Aires – Rosario.

En virtud de las características y distancia de los corredores mencionados precedentemente, se ha considerado oportuno renovar la flota de material rodante para servicios interurbanos que será provisto, con el objeto de optimizar la oferta de ramales de esas características.

Ante la necesidad de contar con formaciones propias para prestar servicios de media distancia, es que surge la necesidad de realizar una readecuación parcial del suministro de Coches Cama a ser provistos (30 coches cama), dotando a la entrega final de una mayor cantidad de Coches de Segunda Clase.

Esta situación planteada, derivó en un reacomodamiento del cronograma de entrega, particularmente respecto del material rodante objeto del contrato.

- CNR para el Suministro de 20 locomotoras, 220 coches de pasajeros de larga distancia, repuestos y herramientas, documentación técnica, servicios técnicos y capacitación.

- Se solicita copia del Informe emitido por la SIGEN, al cual la SSTF responde con el dato N° 2789 del 30/11/2010 ff. 1034 a 1048 del expediente S01/0486/087/009.

A fin de de cumplimiento con lo solicitado se adjunta copia certificada del Informe emitido por la SIGEN que obra en el expediente S01/0486/087/009.

- En el mismo expediente, a fojas 1031/1032 consta Dictamen D.A.S.A. N° 231812, al cual se encuentra incompleto, mediante por el cual se solicita adjuntar copia completa del dictamen.

A fin de de cumplimiento con lo solicitado se adjunta copia certificada del





desprende de dicha respuesta, que el "reacomodamiento" del cronograma obedece a la necesidad de realizar una readecuación parcial del suministro de Coches, en función de un nuevo escenario planteado a partir del dictado de la Resolución del MlyT N° 888/12. Lo que pone de manifiesto la existencia de imprevisión, como consecuencia de la ausencia de un plan de explotación específico, en los términos que se observara oportunamente en 4.5.1.

Por dicha razón, se entiende que no se encuentran razonablemente justificados los atrasos, por lo que se sostiene la observación en los términos en los que ha sido expuesta.

Observación AGN.

4.12.- Las demoras en la ejecución física y financiera de los proyectos, por el incumplimiento de los plazos previstos para el pago de los Anticipos y para la realización de los desembolsos, generaron incrementos de los costos financieros.

DESCARGO DEL MEyFP – Nota N° 300/14-SLyA

De acuerdo con lo estipulado en los Convenios Financieros bajo análisis, la DIRECCIÓN NACIONAL DE PROYECTOS CON ORGANISMOS INTERNACIONALES DE CRÉDITO (DNPOIC) tiene –entre sus competencias la de realizar las comunicaciones (aclaraciones, extensiones, etc.), y la remisión de la documentación al Banco para el desembolso del préstamo, de acuerdo con las solicitudes presentadas por el Organismo Ejecutor.

En consonancia con las acciones antes mencionadas, se estima que las intervenciones de la Dirección –las que fueron realizadas a partir de los requerimientos efectuados por el Órgano Ejecutor- se realizaron dentro de plazos administrativos usuales para este tipo de operaciones de crédito.

Sin perjuicio de lo antes mencionado, se informa que la DNPOIC en forma permanente y en virtud de sus responsabilidades y competencias, impulsa acciones para un mejor seguimiento y monitoreo de los distintos financiamientos. En dicho marco, es que a la fecha se encuentra en etapa de implementación un sistema de seguimiento interno de los préstamos externos con las correspondientes alertas para una mejor gestión.





ANÁLISIS DEL DESCARGO

Las demoras a las que alude la observación, no resultan imputables a la actuación de la DNPOIC, quien en su descargo deslinda las responsabilidades.

Atento lo expuesto, se sostiene lo observado.

En lo que respecta al sistema de seguimiento interno de los préstamos al cual se alude, la evaluación de su implementación y funcionamiento queda supeditado a futuras auditorías.

Observación AGN.

4.12.1.5.- Los devengamientos constatados en concepto de comisiones de compromiso resultan superiores a los originalmente estimados.

DESCARGO DEL MEyFP – Nota N° 300/14-SLyA

Al momento de realizar la valuación de las propuestas de financiamiento la ONCP asumió que los desembolsos se cumplirían en tiempo y forma, dado que no tiene elementos para asumir cualquier tipo de postergación en los desembolsos, a priori. Está claro que toda demora en los desembolsos genera mayores costos por las comisiones de compromisos, pero la Oficina Nacional no tiene injerencia en la ejecución de los desembolsos.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

Lo expuesto en el descargo confirma lo observado, por cuanto coincide en que las demoras en la ejecución de los contratos ha generado un monto de comisiones de compromiso superior al estimado.

Por lo tanto, se mantiene la observación.



Observación AGN.



4.14.- La custodia y resguardo del material depositado en el patio de cargas "Alianza" de la ex línea San Martín exhibe debilidades, lo que no garantiza la adecuada salvaguarda de los bienes.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 990/14-SSTF

No se comparte la observación.

El material rodante depositado en la Playa de Alianza contó con custodia policial adicional y personal privado, hasta su puesta en servicio. Se destaca al respecto que los mismos no han sufrido daño alguno durante su estadía en dicho predio, que haya requerido una posterior intervención para su puesta en servicio. Se señala que actualmente la totalidad de los coches se encuentran prestando servicio en la Línea San Martín.

Asimismo, siendo que las formaciones fueron diseñadas para prestar servicio a la intemperie, no se encuentra óbice para que sean depositadas temporalmente en estiba en dicho predio. Si bien bajo una mirada "estética" del espacio, el predio no reunía valores de belleza o confort, el mismo fue paulatinamente acondicionado para la recepción de algunas de las formaciones aquí en trato, no implica que el predio no garantizara la adecuada salvaguarda de los bienes. Dicha afirmación resultó por tanto falaz, en cuanto los bienes fueron puestos en servicio, y no se requirió de ninguna reparación por daño alguno. Se reitera, la seguridad impuesta al predio, garantizó la estiba temporal de los bienes, en la medida que los mismos iban siendo retirados de allí, para su puesta en servicio.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

La observación apunta a destacar el estado de las instalaciones, en particular del cerco perimetral, cuyo objetivo debiera ser el de impedir el acceso al predio sin la debida autorización.

El hecho de que no se hayan registrado actos de vandalismo no puede ser atribuido a las condiciones verificadas, las cuales constan en el Acta de verificación correspondiente, requiriendo los esfuerzos adicionales a los que se alude en el descargo.

No obstante, se estima oportuno redefinir la observación, enfatizando en las características físicas del predio, quedando redactada del siguiente modo:

“El estado de las instalaciones del patio de cargas “Alianza” presenta debilidades que afectan la seguridad y por ende no garantizan de por sí la adecuada salvaguarda de los bienes”





Observación AGN.

4.15.- En la negociación de los contratos referido a la adquisición de material rodante para la ex línea San Martín se constato la intervención de un representante sin atribuciones legales y en manifiesta oposición de intereses.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 990/14-SSTF

Corresponde informar que no obra ante esta Subsecretaría la existencia de antecedentes respecto a la intervención aquí consignada y en la oposición de intereses que se describe, como tampoco pudo obtenerse información respecto a que se hayan efectuado erogaciones pecuniarias que impliquen un perjuicio fiscal sobre el erario público.

Excediendo la capacidad de información obrante en esta cartera ministerial, de persistir la Observación, deberá cursarse la consulta a otras áreas, a fin de que pueda ofrecer mayores aportes a los aquí mencionados.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

El descargo no ofrece elementos de juicio que ameriten un cambio en la observación.

Observación AGN.

4.16.- Se constato la falta de traducciones respecto de documentación vinculada a la gestión de la adquisición de Material Rodante a CSR.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 990/14-SSTF

Se desconoce el motivo por el cual parte de la documentación del contrato en cuestión no contó con su correspondiente traducción pública, situación esta que no se ve reflejada en los posteriores contratos de adquisición de material rodante. No obstante, es dable entender que siendo una práctica de usos en materia de Derecho Internacional en este tipo de contratos el uso de una lengua común a las partes, es que contractualmente se hubo pactado el idioma inglés. Por tanto, puede inferirse que mucha de la documentación obrante en este idioma, haya sido considerada como suficiente. Se recepta la observación aunque se desconocen los motivos de la falta de traducción.





ANÁLISIS DEL DESCARGO

El descargo no ofrece elementos de juicio que ameriten un cambio en la observación.

Observación AGN.

4.17.- La V Addenda al acuerdo celebrado con CSR cursó por expediente separado, en manifiesta contradicción con la reglamentación vigente y pese a lo indicado por la Jefatura de Gabinete de la ST.

DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 990/14-SSTF

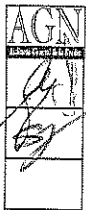
Siendo que las normas establecen el inicio de actuaciones a partir de la conformación de un expediente, la mera circunstancia de que haya sido la Vta adenda cursada por expediente con numeración propia, no es óbice para que sea incorporado al expediente madre, sea tratado por cuerda o agrupado. Por lo tanto, se entiende que el mismo, ha contado para su tramitación, con la totalidad de los antecedentes que dieran lugar a la celebración del contrato principal, ya que como la palabra lo indica, se trato de una adenda o adecuación del principal

ANÁLISIS DEL DESCARGO

Lo expuesto en el descargo confirma lo observado en lo que respecta a la tramitación del expediente comentado, por lo que no se estima procedente modificación alguna.

Observación AGN.

4.18.- No surge expresamente la competencia del Ministerio del Interior y Transporte para la suscripción de la V Addenda al acuerdo celebrado con CSR.



DESCARGO DEL MIyT – Nota N° 3313/14-ST (se reproduce la parte pertinente)

A handwritten signature in black ink, located at the bottom left of the page.



II.- Asimismo, y con relación a lo observado en el punto 4.20, “No surge expresamente la competencia del Ministerio del Interior y Transporte para la suscripción de la V Addenda al acuerdo celebrado con CSR”, se eleva para su consideración el siguiente comentario:

En primer lugar, resulta necesario destacar la competencia del Ministro del Interior y Transporte para suscribir la Addenda Complementaria V. Dicha Addenda tuvo por objeto acordar la introducción de modificaciones a las Especificaciones Técnicas de los vagones de pasajeros con el objetó de mejorar las condiciones de seguridad y confort para los usuarios del sistema ferroviario, implicando un incremento del precio originalmente acordado en el Contrato correspondiente en la suma de DIEZ MILLONES CIENTO VEINTINUEVE MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO (USD 10.129.224,00).

En el artículo 2° del Decreto N° 874/12 se sustituye el artículo 17 de la Ley de Ministerios (texto ordenado por Decreto N° 438/92) y sus modificatorias, disponiendo entonces este artículo, en lo que a esta materia se refiere, que compete al Ministerio del Interior y Transporte asistir al Presidente de la Nación y al Jefe de Gabinete de Ministros, en orden a sus competencias, en todo lo concerniente al Transporte, y en particular:

- Entender en la elaboración y ejecución de la política nacional de transporte terrestre, así como en su regulación y coordinación.
- Entender en la supervisión, el fomento y el desarrollo técnico y económico de los sistemas de transporte terrestre.
- Entender en la regulación y coordinación de los sistemas de transporte terrestre.

Asimismo, en el artículo 14 de la Ley de Reordenamiento Ferroviario N° 26.352 se dispone que el MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE tiene entre sus competencias en materia de transporte ferroviario, la planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios, y su desarrollo.

En consecuencia, el Ministro del Interior y Transporte tenía competencias para suscribir dicha Addenda Complementaria, en tanto su objeto era mejorar las Especificaciones Técnicas de los coches ferroviarios adquiridos oportunamente. Por otra parte, y tal como afirma la AGN, los contratos de suministros celebrados con CSR, sus Addendas (excepto la V) y los modelos de acuerdos de financiamiento fueron aprobados o ratificados por decretos del PODER EJECUTIVO NACIONAL. En lo que respecta al Decreto N° 91/08 el mismo fue dictado en orden a las facultades otorgadas por el artículo 99, inciso 1 de la Constitución Nacional.

Ello así, por cuestiones de economía procedimental y a los fines de subsumir en un mismo acto tanto la aprobación del contrato como la autorización a someter eventuales controversias a Tribunales extranjeros. En rigor, la aprobación de los contratos de marras





resultaba competencia del JEFE DE GABINETE DE MINISTROS de conformidad con el artículo 35 inciso b) del Reglamento de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus modificatorias aprobado por el Decreto N° 1344/07 y su modificatorio.

No debe soslayarse que “la competencia de los órganos administrativos será la que resulte, según los casos, de la Constitución Nacional, de las leyes y de los reglamentos dictados en su consecuencia. Su ejercicio constituye una obligación de la autoridad o del órgano correspondiente y es improrrogable, a menos que la delegación o sustitución estuvieren expresamente autorizadas; la avocación será procedente a menos que una norma expresa disponga lo contrario” (artículo 3° de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549).

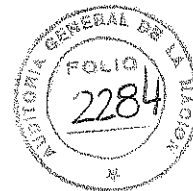
“En la medida en que la competencia de los órganos administrativos es, por principio, obligatoria —según el artículo 3° de la Ley de Procedimientos Administrativos—, la avocación es un instituto de excepción. Asimismo, la decisión de avocarse o no al conocimiento y decisión de un asunto, importa el ejercicio de una facultad discrecional que el órgano superior habrá de tomar siempre que no exista algún impedimento, conforme a criterio de prudencia no impide que los particulares, en ejercicio de su derecho de peticionar a las autoridades, puedan solicitarla” (Dictámenes 270:240).

Es decir, que el PODER EJECUTIVO NACIONAL se avocó al conocimiento de una cuestión que era competencia propia del JEFE DE GABINETE DE MINISTROS para disponer en un mismo acto administrativo la ratificación de los contratos por los que se acordó una prorroga de jurisdicción en la cláusula 25 y la aprobación del gasto en función de lo dispuesto en el artículo 35 inciso b) del Reglamento de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus modificatorias, aprobado por el Decreto N° 1344/07 y su modificatorio.

En lo que respecta al Decreto N° 119/10 que aprueba las Addendas 2, 3 y 4 a los Contratos mencionados el mismo fue dictado en orden a las facultes otorgadas por los artículos 99, inciso 1 de la Constitución Nacional y 40 de la Ley N° 11.672 Complementaria Permanente de Presupuesto (t.o. 2005).

Las Addendas que fueron aprobadas por dicho Decreto, al tener un impacto sobre el precio acordado o sobre aspectos fundamentales del contrato (como por ejemplo su objeto o las partes contratantes), el PODER EJECUTIVO procedió nuevamente a avocarse a una competencia propia del JEFE DE GABINETE DE MINISTROS, de conformidad con el artículo 35 inciso b) del Reglamento de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus modificatorias aprobado por el Decreto N° 1344/07 y su modificatorio.





Sin perjuicio de la expresión utilizada en el artículo 1° del Decreto N° 119/10, es menester señalar que la ratificación a la que allí se alude no sería propiamente tal en los términos del apartado a) del artículo 19 de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549.

Por lo expuesto, la aprobación de la Addenda correspondía que sea aprobada por el JEFE DE GABINETE en razón de que:

El PODER EJECUTIVO NACIONAL al aprobar los contratos originales reasumió una facultad delegada en el JEFE DE GABINETE DE MINISTROS, pero que continué en cabeza de éste y por lo tanto debe ser ejercida por esa autoridad —conf. artículo 35 inc. b) del Anexo del Decreto N° 1344/07 y sus modificatorios;

2. En esta Addenda se modifican las Especificaciones Técnicas de los coches y se incrementa el precio total del contrato resultando imprescindible que la autoridad competente apruebe el nuevo destino que tendrán los fondos.

La AGN dispone que la Addenda 5 fue “ratificada” por la Decisión Administrativa N° 582/13. Sin embargo, el artículo 1° de esta Decisión Administrativa no ratifica la Addenda 5, sino que expresamente la aprueba.

De tal manera, en lo relativo a la autoridad competente para el dictado del acto que nos ocupa, cabe tener presente que el artículo 35 inciso c) del Anexo del Decreto N° 1344/07 establecía que cuando el monto implicado sea una suma superior a PESOS OCHO MILLONES (\$ 8.000.000) la facultad para aprobar los actos por los que se contraten o adquieran bienes y servicios recae en el JEFE DE GABINETE DE MINISTROS.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

En primer término, conforme la interpretación realizada por la AGN en el informe aprobado por la Resolución AGN N° 203/12 y conforme al criterio sostenido en aquella oportunidad por la propia Secretaría en orden a sus competencia; esta AGN entiende que el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1683/05, Art. 3. Inc. d), atribuyó de manera específica a la Secretaría de Transporte la competencia para la formalización de las adquisiciones derivadas de los Acuerdos Internacionales celebrados con otros Estados, siendo por lo tanto no susceptible de avocación por el superior jerárquico. Asimismo, el artículo 2° del Reglamento (Decreto 1759/72) establece que la avocación no resulta procedente cuando la competencia para el conocimiento y decisión de un asunto le hubiere sido atribuida en forma exclusiva al inferior; no pudiendo desconocerse la vigencia del





DNU, del cual surge la voluntad del PEN, de encomendar al órgano con especialidad, la instrumentación de dichos acuerdos.

Para más abundar, la doctrina entiende que “La avocación procede siempre a menos que una norma expresa o razonablemente implícita disponga lo contrario, como puede suceder en la atribución de funciones de especialización técnica, u otros motivos de los que se infiera que el legislador tuvo la intención de que determinado órgano ejerza esa atribución en forma exclusiva”. Gordillo Agustín, Procedimiento administrativo con cita a Fallo CSJN Verónica SRL 17/11/1988 y Cerámica San Lorenzo 1/12/1988, Dictamen 168:46.

En otro orden de ideas, la Planilla Anexa al Art. 4 del Decreto 875/2012, dispone que compete a la Secretaría de Transporte “Entender en la elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional en materia de transporte terrestre [...]”

En lo que respecta a las competencias de la Jefatura de Gabinete de Ministros en los términos de aprobación y autorización del gasto, la misma no es cuestionada en el desarrollo de lo observado.

Finalmente, cabe señalar que resulta procedente reemplazar el término “ratificación” por “aprobación”, toda vez que es correcta la apreciación vertida por el auditado en el descargo.

Observación AGN.

4.19.- Se constató el extravío de expedientes vinculados a dos pagos realizados por la adquisición de coches para la línea “A” de Subterráneos.

DESCARGO DEL MEvFP – Nota N° 300/14-SLyA

Se informa que la Dirección de Proyectos con Financiamiento Externo Bilateral, dependiente de la DNPOIC, habiendo tomado conocimiento del extravío de los expedientes N° S01:0186431/2010 y S01:0372148/2010, dispuso en forma inmediata la búsqueda exhaustiva de los mismos dentro del ámbito de la Dirección la cual resulto negativa.

Ante tal situación, el 28 de junio de 2013 a través del Memorando DNPOIC N° 232/2014 (CUDAP 54909/2014) el Director Nacional informó a la Dirección de Sumarios del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, el faltante de los mencionados expedientes a fin de que se realicen las investigaciones pertinentes. Dicho Memorando origino el Expediente S01: 0178612/2013, a través del cual se tramita la instrucción sumarial.





En el marco de las citadas actuaciones, el Secretario de Política Económica y Planificación del Desarrollo, dictó la Resolución N° 8 de fecha 17 de diciembre de 2013 (que en copia se adjunta), a través de la cual resolvió la instrucción de información sumaria con el fin de deslindar posibles responsabilidades que pudieran suscitarse por el extravío de las mencionadas actuaciones. Según surge del Sistema COMDOC, el Expediente S01:0178612/2013 se encuentra en la Dirección de Asuntos Administrativos, Laborales y Financieros, dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS de este Ministerio, a efectos de formalizar la denuncia penal correspondiente.

Asimismo, cabe señalar que la DNPOIC ha iniciado un proyecto de resolución, que tramita bajo el Expediente S01:0186822/2014 para instruir a la reconstrucción de los dos expedientes extraviados.

ANÁLISIS DEL DESCARGO

Lo expuesto en el descargo confirma lo observado por lo que no se estima procedente modificación alguna.





MEMORANDO Nº 99 /15- GCER y EPSP

Buenos Aires, 13 ABR 2015

A: COMISIÓN DE SUPERVISIÓN DE ENTES REGULADORES Y EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PÚBLICOS.

Dr. Alejandro M. NIEVA, Cdora. Vilma N. CASTILLO y Dr. Vicente M. BRUSCA

DE: GERENCIA DE CONTROL DE ENTES REGULADORES Y EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PÚBLICOS

Dr. Horacio KUNSTLER

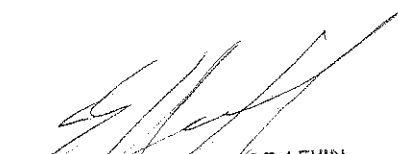
ASUNTO: Actuación Nº 640/12 – Proyecto 29 1061 – “MPFIPyS – ST – ADIFSE - Material Rodante China- Gestión”.

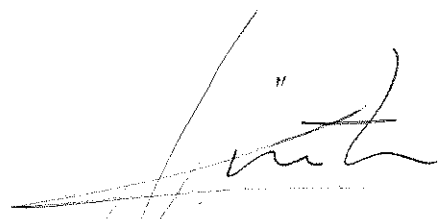
Tramita por la presente la respuesta del Departamento de Control del Sector Transporte a las consideraciones efectuadas por el Ministerio del Interior y Transporte y el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, al Proyecto de Informe de la referencia.

Atento a ello, se informa que esta Gerencia y Subgerencia comparten los términos del análisis efectuado.

En virtud de lo expuesto se remite la presente para su consideración y tratamiento adjuntando el Informe Definitivo, Síntesis Ejecutiva, Ficha del Informe, Nota al Sr. Presidente del Honorable Congreso de la Nación, Nota al Sr. Síndico de la Sindicatura General de la Nación, Nota al Sr. Jefe de Gabinete de Ministros, tres soportes magnéticos y un (1) Proyecto de Resolución.

Atentamente.


EDUARDO JORGE LEVIN
Gerencia de Control de Entes Reguladores
y Empresas Prestadoras de Serv. Públicos
Auditoría General de la Nación


Horacio U. Kunstler
Gerencia de Control de Entes Reguladores
y Empresas prestadoras de Servicios Públicos
Auditoría General de la Nación

