



Auditoría General de la Nación

ACTA N° 20

(Sesión Ordinaria del 01-11-17)

En la Ciudad de Buenos Aires, al primer día del mes de noviembre de dos mil diecisiete siendo las 13:46 horas, se reúnen en la sede de la Auditoría General de la Nación, los Auditores Generales Dres. Francisco J. Fernández, Alejandro M. Nieva, Juan I. Forlón, Jesús Rodríguez, María G. de la Rosa y Gabriel Mihura Estrada, con la Presidencia del Dr. Oscar S. Lamberto.

Sumario de la Versión Taquigráfica

Comienzo de la reunión – Próximas reuniones del Colegio de Auditores	3
Pedidos de tratamientos sobre tablas	3
Punto 1°.- Actas	3
1.1 Lectura y aprobación del Acta N° 19/17	3
Punto 2°.- Control Externo de Cumplimiento y de la Gestión Gubernamental	3
2.1 Act. N° 502/14-AGN: Informe de Auditoría elaborado por la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos, en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, y la SOCIEDAD OPERADORA FERROVIARIA S.E. (SOFSE), cuyo objeto es "Ferrocarriles – Mantenimiento, Seguridad Operativa, Cumplimiento del Programa Operativo e Inversiones realizadas por el Estado Nacional – Gestión" – Período auditado: 01/01/13 al 31/03/14.	3
2.2 Act. N° 778/15-AGN: Informe de Auditoría de Control de Gestión Ambiental elaborado por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales realizado en el ámbito del Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales y la Secretaría de Vivienda y Hábitat del MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA, referido al Cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.	15
2.3 Act. N° 735/16-AGN: Informe de Auditoría de Control de Gestión Ambiental elaborado por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales realizado en el ámbito de la SECRETARÍA DE AGRICULTURA FAMILIAR, COORDINACIÓN Y DESARROLLO TERRITORIAL.	15
Punto 3°.- Control Externo Financiero Gubernamental	18
Punto 4°.- Comisión Administradora	18
Punto 5°.- Asuntos de Auditores Generales	18
Punto 6°.- Asuntos Varios AGN	18



Auditoría General de la Nación

6.1	Nota N° 178/17-GPyPE: Ref. Proyecto de Disposición por el que se aprueban los nuevos Modelos de Fichas de Prensa de las Auditorías de Gestión, de Deuda Pública, y de Estudios Especiales.	18
Punto 7°.-	Convenios.	19
7.1	Act. N° 547/17-AGN: Convenio suscripto el 28/09/17 entre el INSTITUTO DE AYUDA FINANCIERA PARA PAGO DE RETIROS Y PENSIONES MILITARES y la A.G.N., para la auditoría de los Estados Contables al 31/12/16.	19
Punto 8°.-	Comunicaciones Oficiales.	19
Punto 9.-	Comunicaciones Varias.	19
Punto 10°.-	Eventos Internacionales.	19
Punto 11°.-	Sobre Tablas Comisión Administradora.	19
11.1 a 11.9	Temas de la Comisión Administradora.	19
11.10	Proyecto de Disposición sobre designación en la Planta Permanente de la A.G.N.	21
Punto 12°.-	Act. N° 144/17-AGN: Informe N° 1 elaborado por la Gerencia de Control de Transferencias de Fondos Nacionales, correspondiente a la Auditoría de la Ejecución del Proyecto de Fomento de Empleo para Jóvenes".	21
Punto 13°.-	Nota N° 50/17-CSTFN: Ref. Estado de situación de los proyectos de la Gerencia de Control de Transferencias de Fondos Nacionales al 30/09/17.	22
Punto 14°.-	Act. N° 291/16-AGN: Informe de Auditoría elaborado por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales, realizado en el ámbito de ENERGÍA ARGENTINA S.A., referido a la gestión de ENARSA vinculada a energías renovables. Periodo auditado: 2010-2015.	22
Punto 15°.-	Plan de Acción 2018 – A.G.N.	22
Punto 16°.-	Bajas de Proyectos de Auditoría POA 2017.	23
Punto 17°.-	Creación de la Comisión Especial para llevar adelante todos los temas relativos a la Ley de Acceso a la Información Pública.	23



Auditoría General de la Nación

Transcripción de la Versión Taquigráfica

Comienzo de la reunión – Próximas reuniones del Colegio de Auditores

Sr. Presidente (Lamberto).- Buenos días. Damos comienzo a la sesión ordinaria del día de la fecha, con la presencia del doctor Gabriel Mihura Estrada, el doctor Alejandro Nieva, el licenciado Jesús Rodríguez, el doctor Juan Ignacio Forlón, el doctor Francisco Javier Fernández, la licenciada María Graciela de la Rosa, y en ejercicio de la Presidencia quien habla, acompañado por la titular de la Oficina de Actuaciones Colegiadas, doctora Flavia Acuña, y por el secretario Legal, doctor Germán Manuel Moldes.

Pedidos de tratamientos sobre tablas

Sr. Presidente (Lamberto).- La doctora Acuña informará el temario sobre tablas.

Sra. Secretaria (Acuña).- Los puntos sobre tablas fueron puestos en conocimiento de los señores auditores.

Sr. Presidente (Lamberto).- ¿Se aprueba su incorporación?

-Se aprueba por unanimidad.

Punto 1º.- Actas

1.1 Lectura y aprobación del Acta N° 19/17

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 1, Actas.

El punto 1.1 es: "Lectura y aprobación del Acta N° 19/17", correspondiente a la sesión del 25 de octubre de 2017.

Si no hay objeciones, se aprueba y se pasa a la firma.

-Se aprueba por unanimidad.

-Se pasa a la firma.

Punto 2º.- Control Externo de Cumplimiento y de la Gestión Gubernamental

2.1 Act. N° 502/14-AGN: Informe de Auditoría elaborado por la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos, en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, y la SOCIEDAD OPERADORA



Auditoría General de la Nación

FERROVIARIA S.E. (SOFSE), cuyo objeto es "Ferrocarriles – Mantenimiento, Seguridad Operativa, Cumplimiento del Programa Operativo e Inversiones realizadas por el Estado Nacional – Gestión" – Período auditado: 01/01/13 al 31/03/14.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 2° del orden del día: Control Externo de Cumplimiento y de la Gestión Gubernamental.

Sra. Secretaria (Acuña).- El punto 2.1 es la Actuación N° 502/14-AGN: Informe de Auditoría elaborado por la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos, en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, y la SOCIEDAD OPERADORA FERROVIARIA S.E. (SOFSE), cuyo objeto es "Ferrocarriles – Mantenimiento, Seguridad Operativa, Cumplimiento del Programa Operativo e Inversiones realizadas por el Estado Nacional – Gestión" – Período auditado: 01/01/13 al 31/03/14.

Sr. Presidente (Lamberto).- Tiene la palabra el doctor Mihura Estrada.

Sr. Mihura Estrada.- Señor Presidente: como leyó recién la Secretaria, se trata de un informe que viene del Departamento de Control de Transporte, que refiere a una temática muchas veces controlada y trabajada por esta Casa, que son las concesiones de transporte ferroviario.

El informe, en esta oportunidad, se centra en algunos ramales diésel de las líneas de transporte ferroviario de pasajeros, particularmente en relación con la línea Roca, los ramales Témperey-Haedo y Ezeiza-Cañuelas; en la línea Mitre, los ramales Victoria-Capilla del Señor y Villa Ballester-Zárate, y en la línea Sarmiento, los ramales Merlo-Lobos y Moreno-Mercedes. Son todos ramales que atienden el segundo y tercer cordón del Conurbano, y que deberían brindar servicio de transporte a sectores que especialmente lo necesitan porque insumen muchas horas de su día en trasladarse a sus lugares de trabajo por vivir en lugares alejados.

Después de la privatización de los trenes, en el año 1990, y hasta la actualidad, se sucedieron muchos cambios regulatorios, institucionales y contractuales en relación con las originales concesiones de transporte ferroviario. Se rescindieron los contratos, y en la emergencia, se asignaron a las propias empresas que prestaban los contratos no rescindidos a través de las unidades de gestión operativa. Después se desplazó esa gestión, a través de las propias concesionarias no rescindidas, y se pasó a la gestión directa por parte del propio Estado, lo cual genera –y particularmente en el ámbito temporal de lo que acá estamos auditando– sucesivos cambios, como decía, regulatorios y contractuales, que evidentemente dificultaron la gestión.



Auditoría General de la Nación


En el año 2008 se sancionó la ley 26.352, de Reordenamiento Ferroviario, que dispuso crear dos empresas estatales –la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado, y por otra parte, la SOFSE, Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado–, con la intención de separar, por un lado, lo que era la operación propiamente del transporte ferroviario, y la gestión de los planes de inversión necesarios para el mejoramiento de las vías de la red en general.

Como decía, esta sucesión de cambios institucionales genera, por ejemplo, que la línea Roca -de la cual se auditan dos ramales- originariamente estuviera concesionada a Transportes Metropolitanos -la empresa que obtuvo la concesión en los 90-, pero su contrato fue rescindido en 2007 y a partir de allí fue explotada por UGOFE, la Unidad de Gestión Operativa que integraban en ese entonces Metrovías, Ferrovías y TBA y que a partir de 2013, cuando TBA también sufre la rescisión de su contrato, queda solo integrada por las dos primeras, Metrovías y Ferrovías. Pero a partir de 2014 se asigna la operación a la firma Argentren, del Grupo EMEPA –o sea, Ferrovías–, pero enseguida, en 2015, se vuelve a rescindir ese convenio de operación y asume la prestación directamente SOFSE, la sociedad del Estado.

Algo similar sucedió en relación con la línea Mitre. Como decía recién, su concesión se rescindió en 2012, después del accidente de Once, y asumió su operación UGOMS, integrada por Metrovías y Ferrovías, pero a partir de 2013 se rescinde el convenio de operación otorgado a UGOMS y se asigna la operación a COFESA, Corredores Ferroviarios S.A, del Grupo Roggio, o sea, Metrovías. Nuevamente, en el año 2015 se rescinde ese acuerdo de operación y asume también en este caso SOFSE directamente la operación.

No quiero cansarlos, pero también la línea Sarmiento integraba la concesión de TBA y también es rescindida después del accidente de Once. Asume la operación UGOMS, hasta que en el 2014 se rescata, no se asigna a las firmas privadas Argentren ni a COFESA sino que directamente asume SOFSE la operación.

En el informe se organiza el tratamiento de hallazgos principalmente en los siguientes rubros: mantenimiento, en particular el cumplimiento de una resolución de la CNRT que obliga a presentar planes anuales de mantenimiento y después informes mensuales de seguimiento de esos planes; en relación a seguridad, incluyéndose inspecciones de seguridad y prácticas operativas; programas operativos de servicio, que hacen que las operadoras deban presentar anualmente cuál es el programa de servicio para el ejercicio; hace referencia al cumplimiento de los servicios, frecuencias y horarios de los servicios que corren en estos ramales que se auditaron, y finalmente, las inversiones, que como decía, financia el Estado Nacional en los ramales diésel del Mitre, Roca y Sarmiento, particularmente en los ramales que se están auditando.

 En relación a mantenimiento, la observación principal es la presentación tardía de los programas de mantenimiento anuales, fuera de los plazos establecidos



Auditoría General de la Nación

en la resolución, y la falta, por parte de la autoridad de control, de la aplicación de las sanciones que derivan de la presentación de esos informes de manera tardía, que la resolución en cuestión definía como falta grave y que no se sancionó.

Asimismo, se advirtieron discrepancias entre lo programado en los planes anuales de mantenimiento presentados en forma tardía y lo efectivamente ejecutado. En particular, en lo que concierne a las intervenciones de mantenimiento efectuadas al material rodante, se verificó un bajo grado de cumplimiento en las tareas tal como fueron programadas, así como también la realización de intervenciones que no corresponden con las programadas o sobre unidades distintas de las planificadas. O sea, un apartamiento de lo planificado por hacer menos operaciones que las previstas o hacer operaciones respecto de unidades que no estaban previstas.

Estos desvíos, como bien se indica en el informe, inciden directamente sobre la seguridad operativa de las unidades, y por ende en la formación a la cual se encuentran afectadas.

En particular, se verificó un bajo grado de cumplimiento de las tareas programadas sobre vías en las zonas críticas, lo que no es menor si se tiene en cuenta que ya en el documento "Estado ponderado de las vías de los ferrocarriles del área metropolitana de Buenos Aires", realizado por la CNRT, se reconocía que a julio de 2013 se presentaba para los ramales en cuestión un alto deterioro en las vías. Por ejemplo, en los ramales José León Suárez-Zárate y Victoria-Capilla del Señor, de la línea Mitre, se verificó un 85 y un 100 por ciento, respectivamente, de sus vías en mal estado.

Finalmente, se observa que el control efectuado por los organismos con competencia para fiscalizar el cumplimiento de estos planes anuales -CNRT y SOFSE-, resultó escaso y extemporáneo, en parte justificado justamente también por la presentación extemporánea y la dispensa, por parte de estos propios órganos, de la presentación extemporánea de los planes de mantenimiento.

A este respecto, viene al caso señalar que ya esta Auditoría había observado este problema con los planes de mantenimiento presentados de manera extemporánea en otro informe, que es el que se aprobó por la Resolución 127/16.

También en el informe aprobado por la Resolución 16/12, se señaló el alto deterioro de la infraestructura de vías y obras, debido a la falta de mantenimiento en forma metódica y sistemática, siendo además insuficientes los trabajos de mantenimiento previstos en los planes, atento a la importante longitud de la red concesionada. En ese caso, se refería a TBA.

En este mismo informe se señaló que los planes de mantenimiento del material rodante fueron observados por la CNRT por disminuir el grado de intervención originariamente previsto; en especial, durante 2008 y 2009, la CNRT



Auditoría General de la Nación

constató la falta de ejecución de gran cantidad de rutinas de mantenimiento en material rodante, con consecuencias directas en la seguridad del sistema ferroviario. O sea, esta observación, que ya había hecho la Auditoría, no está saneada y se advierte nuevamente en esta oportunidad.

En relación con la materia seguridad, el informe también contiene importantes hallazgos que reiteran observaciones ya realizadas por esta Casa. El informe que se presenta resalta que los resultados de las inspecciones efectuadas por la CNRT en el período auditado ponen de manifiesto la persistencia en el tiempo de falencias sin subsanar; en especial, falencias que fueron detectadas y notificadas por la CNRT y que persistían al momento del trabajo de campo de nuestro equipo.

El informe trae un cuadro donde se enumeran todas esas observaciones y de qué forma se constató que se seguían verificando al momento del trabajo de campo.

En tal sentido, el análisis efectuado por el equipo interviniente sobre las observaciones formuladas y comunicadas por el órgano de control a los operadores en el período auditado evidenció la falta de normalización de las anomalías observadas oportunamente, cuya persistencia no solo refleja el bajo mantenimiento que llevan a cabo los operadores sino que acentúa el proceso de deterioro.

Frente al riesgo ocasionado por la falta de mantenimiento y conservación de la infraestructura de la vía, y como salvaguarda de la seguridad operacional de los servicios, se tuvieron que aplicar restricciones a la velocidad de circulación, perjudicándose directamente a los usuarios, que sufrieron un incremento considerable del tiempo de viaje. Tómese, a título de ejemplo, el trayecto Victoria-Capilla del Señor, de menos de 60 kilómetros, que en el año 1998 demandaba 80 minutos y al momento de la auditoría requería 183 minutos; un promedio de menos de 20 kilómetros por hora; en esa velocidad se prestaba el servicio.

El informe destaca que el mal estado de conservación de las vías fue causal del 89 y 62 por ciento de los descarrilamientos registrados en 2013 y 2014, respectivamente.

Por otra parte, el informe da cuenta del incumplimiento de la SETOP 7-81, la resolución que rige el modo de apertura de pasos a nivel, observándose la existencia de un alto número de cruces no habilitados y la existencia de extensas zonas sin cerramientos perimetrales, esto es, zonas donde se permite el libre acceso a la zona de vía, con el incremento de riesgo en la seguridad de las personas que ello conlleva.

Respecto de los programas operativos del servicio, destaca el informe que el equipo constató la presentación extemporánea de los mismos. Así como pasaba con los programas de mantenimiento, también los programas operativos de servicio deben presentarse antes del año en cuestión y se verificó su presentación extemporánea, en violación a lo establecido en la Resolución CNRT 338/2011.

[Handwritten signatures and initials]



Auditoría General de la Nación

También se verificaron desvíos en lo que hace a la cantidad de trenes corridos y a la puntualidad de los mismos, arrojando como resultado una eficacia promedio en el cumplimiento del 62 por ciento en el año 2013 y del 65 por ciento en 2014, y en relación a la regularidad, del 32 por ciento en 2013 y del 40 por ciento en 2014. O sea, estos planes operativos de servicio, que ya venían con reducción de cantidad de servicios, encima no se cumplían de acuerdo a lo programado.

Por otra parte, se constató que las cancelaciones y demoras respondieron mayormente a causas imputables a los propios operadores -no a causas imputables a terceros-, principalmente relacionadas con el material rodante, y en especial, la falta y falla en las locomotoras.

Con relación a las inversiones, el equipo también realizó importantes hallazgos. A raíz del precario estado que presentaba la infraestructura de vías en los ramales Merlo-Lobos y Victoria-Capilla del Señor, la ADIFSE proyectó una serie de obras de recuperación a fin de garantizar las condiciones de seguridad operativa en los ramales mencionados. En este marco, la ADIFSE, mediante contratación directa, adjudicó la obra "Mejoramiento de vías en la línea Mitre" por un monto total de 106 millones de pesos. En cuanto a la línea Sarmiento, se proyectaron obras de distinta profundidad; en el tramo correspondiente a las estaciones Merlo y Marcos Paz se proyectó la realización de la obra "Renovación integral de las vías", adjudicándose la licitación pública 34/13 por un monto total de 120 millones de pesos. En cambio, respecto del tramo restante de este ramal Marcos Paz-Lobos, se proyectó una obra de mejoramiento de vías, que fue contratada en forma directa con dos empresas distintas, por una suma total de 85 millones de pesos. Finalmente, en el caso de la línea Roca, el equipo trabajó respecto de la contratación de la reparación general de treinta coches remolcados por Materfer, etapa 1, pertenecientes a los ramales diésel.

Se destaca entre los hallazgos del equipo de auditoría la inexistencia en el período auditado de la elaboración y ejecución de una planificación estratégica del sector que permita el desarrollo sostenible de la actividad, con el consecuente mejoramiento de la infraestructura y de los servicios a los usuarios. En tal sentido, se verificó que las inversiones previstas para estos ramales se evaluaron y decidieron en forma aislada, escasamente fundada y sin tener en vista objetivos estratégicos de largo plazo. Así, los proyectos presentaron inconvenientes en su ejecución o modificaciones sobrevinientes por cuestiones que tendrían que haber sido previstas y tuvieron lugar obras carentes de suficiente justificación que avale su realización prioritaria.

Por otra parte, la inexistencia de una planificación estratégica de la política pública en el transporte ferroviario importa el incumplimiento de la Ley de Reordenamiento del Sistema Ferroviario Nacional, a la cual se hizo referencia, que establece como una de las principales competencias de la Autoridad de Aplicación la



Auditoría General de la Nación

planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios y su desarrollo.

Se observó también el incumplimiento de algo que esta auditoría ya ha observado varias veces, que son las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública, relacionadas con el registro, clasificación, tratamiento, análisis y evaluación previa y control de los proyectos de inversión. El incumplimiento de estos procedimientos impide y dificulta los controles y evaluaciones correspondientes, generando un incremento de los riesgos en la etapa de ejecución y un eventual impacto negativo en la eficacia, eficiencia y efectividad del proyecto.

Se verificó que las inversiones analizadas presentaron inconsistencias, que son consecuencia directa de la deficiente evaluación previa, lo que evidencia la importancia de las modificaciones introducidas durante la ejecución de las obras, generadas por causas preexistentes al inicio de las mismas y que tendrían que haber sido tenidas en cuenta al momento de su planificación. Como ejemplo, el equipo de auditoría señaló la situación planteada en relación al ramal Victoria-Capilla del Señor con los pasos a nivel, ya que no se habían incluido en el proyecto de obra su reparación y eso motivó que las jurisdicciones atravesadas por este ramal requirieran que se incluyeran, y se lo tuvo que hacer como adicional; sin embargo, la problemática de los pasos a nivel era conocida al momento que se hizo el proyecto y debió haber sido incluida originariamente.

Analizadas las contrataciones de las obras antes mencionadas, se observaron apartamientos a las normas que rigen el procedimiento de selección de contratista, adjudicándose obras a empresas que carecían de antecedentes técnicos y económicos. Asimismo, se constataron incumplimientos en las etapas de ejecución y certificación, tales como la no ejecución de las obras con el alcance requerido y dentro de los plazos establecidos, o la sustitución de los fondos de reparo por seguros de caución, apartándose de lo estipulado en los pliegos.

Nuestro equipo revisó el estado de las vías ya intervenidas -en el informe hay un relevamiento fotográfico muy completo y muy ilustrativo respecto de este punto- y verificó que obras ya recibidas no se ajustaban a lo que había sido requerido y certificado respecto de esas obras.

Para no extenderme mucho más, quisiera detenerme en dos de las contrataciones que observó nuestro equipo de auditoría, que entiendo grafican cabalmente lo que se viene señalando. Una de ellas es la obra Mejoramiento de vía de la Línea Mitre, en la traza Victoria-Capilla del Señor, que ya mencioné, con la cual se pretendía la rehabilitación del ramal mediante la mejora en la infraestructura ferroviaria, de modo que permitiera consolidar una vía que cumpliera con las condiciones necesarias de seguridad, mejorar la circulación y eliminar precauciones de vía existentes. Sin embargo, esos objetivos, a pesar de que se llevó adelante el proyecto, no fueron alcanzados.



Auditoría General de la Nación

El personal de la Casa, como ya dije, pudo constatar que, pese a los trabajos realizados, la traza presentaba significativas restricciones de velocidad, en el orden de los 12 kilómetros por hora. Hay tramos de la vía en los que no se puede superar esa velocidad sin poner en riesgo a las personas transportadas.

Tampoco se han experimentado mejoras en cuanto a la oferta del servicio. En efecto, la oferta de lunes a viernes proyectada para 2004 era de 34 servicios, 10 más que para 2015.

Por último, se destaca que el trayecto recorrido entre las estaciones Victoria y Capilla del Señor, con motivo del relevamiento *in situ*, se efectuó en 141 minutos, mientras que el tiempo de viaje del trayecto en 1995 era de 77 minutos. O sea, se convalidó lo que ya se había informado antes.

Todo ello lo que evidencia es que no se alcanzaron los objetivos perseguidos en la contratación de esta obra.

La otra contratación sobre la cual me quiero detener es el concurso privado de precios que tuvo por objeto la reparación general de 30 coches remolcados Materfer en su primera etapa. Esta obra fue contratada y tuvo comienzo de ejecución durante el gerenciamiento de la línea a cargo de UGOFE. Una vez disuelto, continuó el contrato la operadora Argentren, y luego, cuando se innovó en relación a este contrato, lo terminó SOFSE; o sea, hubo tres operadores distintos en este contrato.

Habiéndose contratado finalmente la reconstrucción de 20 coches, el monto total de la obra ascendió a 106 millones de pesos, distribuido entre cuatro adjudicatarios.

El llamado a concurso tuvo lugar en octubre de 2013; las obras se adjudicaron en febrero de 2014, y el inicio de los trabajos se dio entre marzo y mayo de ese año 2014, previéndose distintos plazos de ejecución –entre cinco y nueve meses- en función de los trabajos a ejecutar. De ello se desprende que los trabajos deberían haber culminado, en su totalidad, en el mes de noviembre de 2014. Sin embargo, las obras se encontraban inconclusas al 31/12/2015, registrando demoras en la ejecución que van de los 318 a los 450 días.

En el caso puntual de la obra contratada a una de las empresas, INTRA S.A., por un monto de 42 millones de pesos, registraba al 31/12/15, un avance de obra del 3,09 por ciento, cuando la misma debió estar concluida el 6/10/14, un año antes.

Cabe señalar que el comitente conocía que las obras se encontraban abandonadas desde junio de 2014. No obstante, y pese a las demoras comprobadas, no se verifica la aplicación de penalidades al contratista ni al comitente –en este caso, Argentren-, como tampoco el inicio de acciones tendientes



Auditoría General de la Nación

a resolver el contrato, recuperar el anticipo financiero oportunamente liquidado a la empresa, de 8,5 millones de pesos, y ejecutar las garantías contractuales.

El estado de abandono no sorprende, con las verificaciones que hizo el equipo, dado que detectó que la firma INTRA no poseía la experiencia ni la capacidad técnica requerida ni había acreditado la capacidad económica exigida en el pliego. De hecho, se verificó que hasta el año 2012, poco antes de que hiciera su oferta, la empresa operaba como D&C Plastic S.A., teniendo como actividad económica principal la fabricación de productos plásticos en formas básicas, y como secundaria, la prestación de servicios financieros. Recién pocos meses antes de hacer su oferta cambió el objeto social por, en definitiva, la construcción de obras ferroviarias.

En cuanto al anticipo financiero, como decía antes, el mismo ascendió a la suma de 8,5 millones de pesos, que para ese entonces era más de 1 millón de dólares, y se entregaron además a la firma los coches para hacer la reparación y los trabajos. No se verificó ninguna acción concreta tendiente al recupero de este anticipo financiero, a la rescisión del contrato y a la aplicación de penalidades.

En fin, se trata, señor Presidente, de un informe realmente muy completo. Yo quiero felicitar al equipo que trabajó en él, porque la cantidad de temas que trata y la profundidad con que los encaró fueron muy importantes y permiten tener una opinión respecto del modo en que se llevó adelante la intervención en estos ramales.

Pido, entonces, su aprobación.

Sr. Presidente (Lamberto).- ¿Algún comentario? Tiene la palabra el doctor Nieva.

Sr. Nieva.- Señor Presidente: quiero hacer un par de comentarios. Por supuesto, es muy completo y muy bueno el informe que se ha hecho acá. Comparto la felicitación al equipo que ha trabajado en este informe. Solo quiero señalar dos o tres cosas.

Primero, este informe completa una serie de muy buenos informes que abordan en particular la problemática vinculada al transporte ferroviario. Creo que la descripción que se hace al principio del informe, donde va detallando los sucesivos cambios que ha habido, tanto desde el punto de vista de las concesiones como de las decisiones del Estado, muestra la política errática que lamentablemente hemos tenido en los últimos años. Y luego, el desarrollo del informe donde habla de la falta de mantenimiento, el estado de deterioro de los servicios, de las vías, de los vagones y demás, muestra por otro lado el fracaso de una política que se ve muy bien en esta serie de informes y que lamentablemente ha tenido como rehenes a los usuarios -que son millones de personas- de este servicio de transporte.

Deterioro y fracaso de una política que corrió en paralelo a una importantísima cantidad de recursos que se le destinaron en todos esos años al sistema ferroviario. Este es un primer punto para abordar.



Auditoría General de la Nación

En segundo lugar, como decía, este informe de alguna manera completa una serie de informes que venimos haciendo sobre la CNRT y la Secretaría de Transporte respecto del cumplimiento de sus obligaciones en materia de concesiones ferroviarias. Fijense ustedes la importancia que tienen estos informes, la calidad y objetividad técnica y el profesionalismo con que se han hecho, que varias de las causas judiciales donde hay funcionarios condenados, como el caso de Jaime y Schiavi, se sustentan fundamentalmente en estos informes.

Recién se mencionaba que en una de las partes del informe se hace referencia a que hemos relevado el cumplimiento o no de la resolución 1770/2008 de la CNRT, que establece a las empresas concesionarias la obligación de presentar planes de mantenimiento y se ve de qué manera se ha cumplido o no. El dictado de la resolución 1770 surge a raíz de lo que nosotros remarcamos en su momento en el informe referido a TBA después del accidente de febrero de 2012 en la Ciudad de Buenos Aires, que costara 52 vidas. El solo hecho de haber la CNRT dictado esa resolución, que antes faltaba y que le habíamos señalado en nuestros informes, respecto de la obligación de presentar esos planes de mantenimiento, significó que los funcionarios de la CNRT no fueran acusados ni condenados. De alguna manera, con esa resolución cumplieron con las obligaciones que les imponía el cargo.

En este informe se va señalando de alguna manera cómo se reiteran los incumplimientos que nosotros ya detectamos en otras concesiones ferroviarias.

El informe es muy bueno, muy completo, tiene una serie de cuadros y registros fotográficos que confirman que lo que aquí se describe es efectivamente lo que se ha visto. Sería muy bueno, por supuesto, siguiendo la prédica del señor Presidente, que a estos informes pudiéramos agregar documentación a partir de las filmaciones con el drone, que seguramente completarían y harían mucho más gráfica la situación que se pueda constatar que se revele en lo que hace al funcionamiento y estado de nuestros ferrocarriles.

Sr. Presidente (Lamberto).- De paso les comento que mañana se va a hacer un taller sobre el uso del drone, al cual van a recibir la invitación. Su uso requiere determinado tipo de protocolo y como es tanta la demanda que hay, porque casi todas las Gerencias lo están pidiendo, es bueno que participen para que sepan las bondades y los límites que tiene el uso del drone.

Tiene la palabra el doctor Forlón.

Sr. Forlón.- Quisiera hacer un comentario, nada más.

No puedo dejar de aclarar que los comentarios del auditor corren por su cuenta. Me refiero a la conclusión del "fracaso de la política" o de la "errática política" de transporte ferroviario. Es una conclusión sacada por el auditor, respetable, pero no es lo que dice el informe, que se refiere a un tema puntual, que es SOFSE. Ha



Auditoría General de la Nación

habido otros informes, y si no, auditemos otro período y tengamos en cuenta los últimos años de esta gestión, que ha inaugurado inversiones ferroviarias compradas o iniciadas en el gobierno anterior, ya que en los últimos años justamente hubo una inversión muy fuerte; tal vez no a tiempo, podemos debatir sobre el tema, pero hubo una inversión muy fuerte en el sistema ferroviario. La conclusión corre por cuenta del auditor.

Sr. Fernández.- Además, está el tema judicial, que no lo estamos tratando acá. Lo que pasa es que ahora andamos en AVE y llegamos en minutos, a partir de ahora, con las nuevas auditorías. Cuando veamos ahora el tema ferroviario de este gobierno, veremos los cambios.

Sr. Presidente (Lamberto).- Con las felicitaciones al equipo y las consideraciones...

Sr. Fernández.- Una acotación. Yo felicito al equipo, pero esto es lo que se llama aprobar actuaciones históricas. Usted siempre habla de la eficiencia y todo, y me extraña, señor Presidente, que no lo diga en este momento: el período auditado es 2013 al 2014; estamos en noviembre de 2017. Entonces, en lo que usted quiere para la nueva planificación, esto se llamaría "Deportes en el recuerdo" o "Ferroviarios en el recuerdo". Será muy bueno el informe, pero siempre estamos muy atrasados. Es por lo que usted siempre dice, para que se recuerde esto también. Así que expreso también mis felicitaciones, pero hubo mucho atraso.

Sr. Presidente (Lamberto).- Estamos tratando de cambiar para que sea mucho más rápido. Estamos empezando a ver algunas semillas que brotan.

Sr. Fernández.- Como acá se habla siempre de felicitaciones y de que todo es una maravilla, vamos a ver la realidad. Estamos hablando de un tema de 2013. Eso es lo que olvidaron decir el doctor Mihura Estrada y el doctor Nieva: período auditado, 1/1/2013 al 31/03/2014; tareas de campo, 26/5/2015 al 5/4/2016; inicio y fin de tareas, 15/9/2014 al 30/4/2017.

Sr. Nieva.- Señor Presidente: el auditor Fernández es el decano de esta Casa, tiene más tiempo que todos nosotros y sabe cuáles son, además, las limitaciones que tienen muchas veces nuestros equipos y nuestra gente para llevar adelante sus tareas. En este caso, por ejemplo, hubo cambio de objeto durante la elaboración de la auditoría y una serie de situaciones; y también algo que reiteradamente ha ocurrido durante la última gestión -que espero que no ocurra con la actual-, que ha sido la reticencia en muchos casos de los funcionarios a brindar información. Sabe bien el doctor Fernández de las dificultades que tuvimos con Ricardo Jaime, y luego con su sucesor, para colaborar con la Auditoría a efectos de llevar adelante nuestros informes.

Creo, además -y lo dije al principio-, que los informes de la Auditoría General de la Nación, y en particular estos que abordan la problemática de la política ferroviaria y que tienen que ver con el transporte de millones de personas, son de los



Auditoría General de la Nación

más completos que tiene la Auditoría. Y cuando hago referencia a las actuaciones judiciales lo digo además con orgullo, porque si bien no es nuestra tarea investigar delitos ni mucho menos, los jueces sostienen sus acusaciones –yo nombré una causa donde hay una condena en particular- sobre la base de este informe. Una de las causas de la demora debe ser porque muchos de nuestros funcionarios han tenido que concurrir, con los equipos completos, a Tribunales, a prestar declaración, porque los llaman los jueces. Incluso tuvieron que ir a las audiencias que se realizaron en el caso del juicio de Once.

Es decir, tenemos informes paradigmáticos en cuanto a hallazgos que sostienen causas judiciales, por ejemplo, la compra de material ferroviario a España y Portugal. El de TBA también fue un caso vinculado y con observaciones reiteradas en este informe.

Solamente quería dejar aclarado que si bien puede parecer que el objeto es demasiado lejano, no lo es, porque lo que es cierto es que estas cosas no se pueden cambiar de la noche a la mañana. Espero que este gobierno pueda hacerlo y que los recursos que se destinan realmente se puedan traducir rápidamente en mejores servicios. Pero no va a ser fácil, por el descalabro que se hizo en los 90 con la tragedia de lo que hicieron con los ferrocarriles, dejando más de 100.000 trabajadores ferroviarios en la calle, y el estado de abandono que se dejó, a pesar de los recursos que se destinaron, en la gestión de Néstor Kirchner en adelante. Hubo muchos recursos disponibles y muchos recursos que se destinaron al sistema ferroviario, pero lamentablemente muchos recursos mal administrados. Acá se hacen observaciones vinculadas a la falta de cumplimiento de las normas establecidas en la Ley de Administración Financiera para las contrataciones. De hecho, uno de los problemas que recurrentemente hemos visto en muchas auditorías, no sólo vinculadas a ferrocarriles, es el adelanto financiero que se hace a una empresa que después se revela que no tenía capacidad financiera para hacer la obra y no tenemos a quién pedirle que nos devuelva la plata. Si miramos las contrataciones de la anterior administración, vamos a ver cientos de ejemplos como el que se ha mirado en esta auditoría.

En conclusión, esperamos que esta Auditoría siga haciendo buenas auditorías, porque éstas no son tan antiguas como para no revelar el estado en que deben estar hoy muchos de estos servicios ferroviarios.

Sr. Presidente (Lamberto).- Tiene la palabra el doctor Fernández.

Sr. Fernández.- Hace muchos años que desgraciadamente no estoy en Entes Reguladores. Cuando estuve fui muy duro, y usted ya lo sabe. Lo que quiero decir es que cuando se aprueba una actuación, la mandamos a Tribunales. Pero eso es otra cosa. Acá estamos tratando una actuación. Los discursos políticos dejémoslos para otro lado. Cuando vaya a Jujuy dé los discursos políticos que quiera, pero esta es la actuación y es lo que aprobamos. Si no, se empieza a hablar de cualquier tema.



Auditoría General de la Nación

Sr. Presidente (Lamberto).- ¿Se aprueba el informe?

-Se aprueba por unanimidad.

2.2 Act. N° 778/15-AGN: Informe de Auditoría de Control de Gestión Ambiental elaborado por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales realizado en el ámbito del Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales y la Secretaría de Vivienda y Hábitat del MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA, referido al Cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Sra. Secretaria (Acuña).- Pasamos al punto 2.2: Act. N° 778/15-AGN: Informe de Auditoría de Control de Gestión Ambiental elaborado por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales realizado en el ámbito del Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales y la Secretaría de Vivienda y Hábitat del MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA, referido al Cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio: Garantizar la Sostenibilidad del Ambiente y su meta "Haber reducido a la mitad la proporción de hogares residentes en viviendas irrecuperables y en condiciones de tenencia irregular" – Período auditado: 2010-2015.

Sr. Presidente (Lamberto).- Tiene la palabra la licenciada de la Rosa.

Sra. de la Rosa.- Señor Presidente: solicito que este tema sea tratado en el próximo Colegio.

-Continúa su tratamiento.

2.3 Act. N° 735/16-AGN: Informe de Auditoría de Control de Gestión Ambiental elaborado por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales realizado en el ámbito de la SECRETARÍA DE AGRICULTURA FAMILIAR, COORDINACIÓN Y DESARROLLO TERRITORIAL.

Sra. Secretaria (Acuña).- El punto 2.3 es la Act. N° 735/16-AGN: Informe de Auditoría de Control de Gestión Ambiental elaborado por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales realizado en el ámbito de la SECRETARÍA DE AGRICULTURA FAMILIAR, COORDINACIÓN Y DESARROLLO TERRITORIAL, referido al Examen de la gestión del Sistema Nacional para la Prevención y Mitigación de Emergencias y Desastres Agropecuarios – Período auditado: 2010 – Primer semestre 2016.

Sr. Presidente (Lamberto).- Ser viejo tiene pocas ventajas, pero permite recordar la génesis de algunos hechos. Yo estuve presente cuando se votó esta ley y recuerdo su causa. En general las emergencias agropecuarias se pedían en el Congreso,



Auditoría General de la Nación

cada diputado o senador pedía por su provincia, y daba la casualidad que cuando alguien pedía una emergencia, a todos se les ocurría pedirla también. Si había llovido en Formosa y no había llovido en San Juan, también se pedía. Era célebre el diputado Yoma porque siempre conseguía subsidios por inundaciones para un pueblo en La Rioja donde no llovía nunca. (*Risas.*) Entonces, se decidió hacer esta ley, que se llama Sistema Nacional para la Prevención y Mitigación de Emergencias y Desastres Agropecuarios, que fue sancionada en 2009, y el objetivo era prevenir y mitigar los daños causados por factores climáticos, meteorológicos, telúricos, biológicos o físicos que afecten significativamente la producción y la capacidad de producción agropecuaria, poniendo en riesgo de continuidad las explotaciones familiares o empresariales, afectando directa o indirectamente a las comunidades rurales.

Además, la ley propuso crear una Comisión Nacional de Emergencias y Desastres Agropecuarios, que propone al Ejecutivo nacional la declaración de la emergencia y/o desastre agropecuario, y un Consejo Consultivo de Emergencia Agropecuaria, cuya misión es elaborar propuestas respecto de los mecanismos de monitoreo y evaluación del sistema.

En la auditoría se observa que no se implementó el Registro de Productores creado por el decreto 1.712/09, que permitiría contar con información estandarizada e individualizar a los beneficiarios directos de la ley 26.509, según el nivel de vulnerabilidad.

No se encuentra conformado ni operativo el Consejo Consultivo de Emergencia. Cada año es asignado el mismo presupuesto -500 millones de pesos-, sin contemplar la cantidad de situaciones de emergencia y/o desastre declaradas ni el grado de afectación de las producciones agrícola-ganaderos del país como tampoco su impacto.

El sistema solo responde ante demandas solicitadas tanto en las tareas de mitigación como en las de prevención y a afectaciones puntuales y específicas de una región.

La Dirección Nacional de Emergencias y Desastres Agropecuarios no ha elaborado ni implementado planes y/o programas específicos en materia preventiva, de manera de reducir o morigerar los posibles riesgos y reducir los niveles de vulnerabilidad conforme lo establecido por la Ley de Emergencia Agropecuaria y su manual operativo.

Por lo que resulta necesario continuar fortaleciendo el enfoque preventivo del sistema, que en un principio ha resultado enmarcado en acciones aisladas, ya que son los sectores más vulnerables los que poseen menor capacidad técnica, económica y financiera para poder atravesar las situaciones adversas generadas por los eventos climáticos, telúricos, meteorológicos, biológicos o físicos.



Auditoría General de la Nación

Y yo agregaría algo. Como esto viene de Medio Ambiente, y en general no se hace referencia al presupuesto, me gustaría saber cuánto de esos 500 millones que están en el presupuesto se ejecuta por año. Creo que se debe ejecutar muy poco, porque en general, son partidas que después se transfieren a otro lugar.

Con esto, solicito la aprobación del informe.

Tiene la palabra el doctor Forlón.

Sr. Forlón.- Señor Presidente: atento a que en la Comisión Nacional de Emergencias hay algún integrante del Banco Nación y el suplente, pido que se me excuse del tratamiento de este punto.

Sr. Presidente (Lamberto).- Con la excusación del doctor Forlón, ¿se aprueba?

-Se aprueba, con la excusación del doctor Forlón.

Sr. Rodríguez.- Esta ley que usted votó no se notó.

Sr. Presidente (Lamberto).- Lo bueno es que uno puede ver los efectos. Algunas han tenido efectos desastrosos.

Sra. de la Rosa.- Señor Presidente: simplemente quisiera acotar algo respecto de este tema, ya que estábamos charlando acerca de si esta ley se cumplió o no.

Yo también voté esta ley en el Congreso Nacional, y en ese sentido, a pesar de las deficiencias que plantea el documento que aprobamos, tengo que decir también que fue un avance significativo con respecto a lo anterior. Es decir, anteriormente no había un monto tan alto en el presupuesto nacional para afrontar las emergencias. Entonces, a partir de que se puso este monto, que es significativo, realmente fue mucho más rápida la respuesta que se pudo dar a las distintas provincias y municipios en situación de emergencia.

Es decir que, a pesar de lo que dice el informe, significó algo muy importante, sobre todo para las provincias. Digamos que se disminuyó el tiempo entre que una provincia o un departamento hacían un pedido por emergencia y la respuesta del gobierno nacional.

Sr. Presidente (Lamberto).- Tiene la palabra el licenciado Rodríguez.

Sr. Rodríguez.- El informe es muy detallado acerca de esta norma, que el único cumplimiento que tiene creo que es haber sido publicada en el Boletín Oficial; no creo que tenga otro. En relación a lo que acaba de decir la auditora, el informe trae un cuadro donde habla de los días promedio existentes entre la solicitud y el pago, y es de 198 días, llegando en algunos casos a 278 días el tiempo en que se produjo la solicitud y el desembolso, casi un año más tarde.



Auditoría General de la Nación

Sr. Presidente (Lamberto).- Si no hay más comentarios, ¿se aprueba?

-Se aprueba por unanimidad.

Punto 3º.- Control Externo Financiero Gubernamental

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 3º: Control Externo Financiero Gubernamental.

-No se registran temas incorporados en este punto.

Punto 4º.- Comisión Administradora

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 4º: "Comisión Administradora".

-No se registran incorporados temas en este punto.

Punto 5º.- Asuntos de Auditores Generales

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 5º: Asuntos de Auditores Generales

-No se registran temas incorporados en este Punto.

Punto 6º.- Asuntos Varios AGN

6.1 Nota N° 178/17-GPyPE: Ref. Proyecto de Disposición por el que se aprueban los nuevos Modelos de Fichas de Prensa de las Auditorías de Gestión, de Deuda Pública, y de Estudios Especiales.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos a tratar el punto 6: Asuntos Varios AGN.

Sra. Secretaria (Acuña).- El punto 6.1 es la Nota N° 178/17-GPyPE: Ref. Proyecto de Disposición por el que se aprueban los nuevos Modelos de Fichas de Prensa de las Auditorías de Gestión, de Deuda Pública, y de Estudios Especiales.

Sr. Presidente (Lamberto).- ¿Se aprueba?

-Se aprueba por unanimidad.



Auditoría General de la Nación

Punto 7º.- Convenios.

7.1 Act. N° 547/17-AGN: Convenio suscripto el 28/09/17 entre el INSTITUTO DE AYUDA FINANCIERA PARA PAGO DE RETIROS Y PENSIONES MILITARES y la A.G.N., para la auditoría de los Estados Contables al 31/12/16.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 7º, Convenios.

Sra. Secretaria (Acuña).- El punto 7.1 es la Act. N° 547/17-AGN: Convenio suscripto el 28/09/17 entre el INSTITUTO DE AYUDA FINANCIERA PARA PAGO DE RETIROS Y PENSIONES MILITARES y la A.G.N., para la auditoría de los Estados Contables al 31/12/16.

-Se toma conocimiento.

Punto 8º.- Comunicaciones Oficiales.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 8: Comunicaciones Oficiales.

-No se registran temas incorporados en este Punto.

Punto 9.- Comunicaciones Varias.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 9º: Comunicaciones varias.

-No se registran temas incorporados en este Punto.

Punto 10º.- Eventos Internacionales.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 10º: Eventos Internacionales.

-No se registran temas incorporados en este Punto.

Punto 11º.- Sobre Tablas Comisión Administradora

11.1 a 11.9 Temas de la Comisión Administradora.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos a los puntos sobre tablas.

El punto 11º son los temas sobre tablas de la Comisión Administradora.



Auditoría General de la Nación

Sr. Fernández.- Señor presidente: solicito que se aprueben los puntos 11.1 a 11.9, que paso a los taquígrafos para su transcripción.

Con respecto al punto 11.9 quiero hacer un comentario. Quiero hacer saber a la Casa que se eleva al Colegio de Auditores el informe sobre los estados contables correspondientes al cierre del ejercicio 2016 de esta Casa. El informe es favorable sin salvedades y lo aprobamos.

Sr. Presidente (Lamberto).- ¿Se aprueban los puntos 11.1 a 11.9?

-Se aprueban por unanimidad los siguientes puntos:

11.1 Nota N° 1692/17-GAyF: Ref. Proyecto de Disposición por el que se promueve a la Categoría E2 de la Planta Permanente, a la agente Pilar M. A. FRANCO en los términos del artículo 23 del Anexo I de la Resolución N° 189/11-AGN.

11.2 Nota N° 1322/17-SL: Ref. Proyecto de Disposición relacionado con el registro de los convenios suscriptos por la AGN, que se encuentra en el área de la Secretaría Legal, conforme la Adenda al Anexo de la Resolución 139/17.

11.3 Nota N° 1326/17-SL: Ref. Proyecto de Disposición relacionado con la modificación de la Disposición N° 131/09-AGN, y aplicación de la Disposición 281/17-AGN (plazos de guarda y conservación de documentos originales y papeles de trabajo).

11.4 Act. N° 850/16-AGN: Ref. Proyecto de Disposición relacionado con el recurso deducido por el Sr. Miguel Ángel COLELLA.

11.5 Act. N° 598/17-AGN: Ref. Proyecto de Disposición mediante el cual se le otorga al agente Felipe F. FIASCHE, un adicional en los términos de la Disposición N° 200/15-AGN.

11.6 Act. N° 599/17-AGN: Ref. Proyecto de Disposición mediante el cual se da la baja por fallecimiento al Sr. Alfonso R. de la RUA.

11.7 Nota N° 1755/17-GAyF: Ref. Proyecto de Disposición mediante el cual se aprueba un incremento del monto autorizado para la contratación de personal bajo Régimen de Locación de Servicios a Título Personal de la A.G.N., reglamentado por Disposición N° 98/07-AGN y en el marco del art. 81 de la Ley 11.672 (t.o. 2014).

11.8 Nota N° 1756/17-GAyF: Ref. Proyecto de Disposición mediante el cual otorga al agente Guillermo CASELLA licencia con goce íntegro de



Auditoría General de la Nación

haberes (artículo 39 del Anexo I de la Resolución N° 137/11-AGN), para asistir al Programa de Entrenamiento Internacional sobre Auditoría de Rendimiento a celebrarse en Nueva Delhi, República de la India.

11.9 Nota N° 1757/17-GAyF: Ref. Informe sobre los Estados Contables correspondientes al cierre de Ejercicio 2016 de la A.G.N.

11.10 Proyecto de Disposición sobre designación en la Planta Permanente de la A.G.N.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 11.10.

Sr. Fernández.- Se trata del Proyecto de Disposición sobre designación en la Planta Permanente de la A.G.N.

Sr. Presidente (Lamberto).- ¿Se aprueba?

-Se aprueba por unanimidad.

Punto 12°.- Act. N° 144/17-AGN: Informe N° 1 elaborado por la Gerencia de Control de Transferencias de Fondos Nacionales, correspondiente a la Auditoría de la Ejecución del Proyecto de Fomento de Empleo para Jóvenes”.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 12.

Sra. Secretaria (Acuña).- Es la Act. N° 144/17-AGN: Informe N° 1 elaborado por la Gerencia de Control de Transferencias de Fondos Nacionales, correspondiente a la Auditoría de la Ejecución del Proyecto de Fomento de Empleo para Jóvenes” (C.P. N° 8464-AR BIRF) – Período 01/07/16 al 31/12/16 – Gestión de Transferencias.

Sr. Presidente (Lamberto).- Tiene la palabra el doctor Nieva.

Sr. Nieva.- Señor presidente...

Sr. Fernández.- Perdón, doctor Nieva. Íbamos a pedir que los puntos 12 y 14 pasen para la próxima reunión, para ver las actuaciones un poco mejor, si no hay inconveniente.

Sr. Nieva.- No hay problema.

Sr. Fernández.- Muchísimas gracias.

-Pasa para la próxima reunión.



Auditoría General de la Nación

Punto 13°.- Nota N° 50/17-CSTFN: Ref. Estado de situación de los proyectos de la Gerencia de Control de Transferencias de Fondos Nacionales al 30/09/17.

Sra. Secretaria (Acuña).- El Punto 13 es la Nota N° 50/17-CSTFN: Ref. Estado de situación de los proyectos de la Gerencia de Control de Transferencias de Fondos Nacionales al 30/09/17. Asimismo, adjunta los estados de situación particulares de las Act. N° 528/13, 156/15, 422/15, 541/15, 162/16, 169/16, 252/16, 376/16, 44/17, 120/17 y 337/17-AGN, con las exposiciones de motivos de las demoras en las que se hubiera incurrido y en algunos casos los cronogramas previstos de las etapas siguientes en las tareas de auditoría.

-Se toma conocimiento.

Punto 14°.- Act. N° 291/16-AGN: Informe de Auditoría elaborado por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales, realizado en el ámbito de ENERGÍA ARGENTINA S.A., referido a la gestión de ENARSA vinculada a energías renovables. Período auditado: 2010-2015.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 14.

Sra. Secretaria (Acuña).- El punto 14 es la Act. N° 291/16-AGN: Informe de Auditoría elaborado por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales, realizado en el ámbito de ENERGÍA ARGENTINA S.A., referido a la gestión de ENARSA vinculada a energías renovables. Período auditado: 2010-2015.

-Pasa para la próxima reunión.

Punto 15°.- Plan de Acción 2018 – A.G.N.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 15.

Sra. Secretaria (Acuña).- Es el Plan de Acción 2018 – A.G.N.

Sr. Presidente (Lamberto).- El Plan de Acción 2018 fue discutido en Colegio como Comisión de Supervisión y se propone su aprobación. Solamente quiero hacer un comentario sobre este tema.

Este plan tiene algunas incorporaciones basadas en las nuevas normas y puesta en práctica de algunas disposiciones que esta Auditoría aprobó, como incorporar el concepto de matriz de riesgo, que no es una novedad ni es un capricho del Colegio de Auditores. Esto fue aprobado por una disposición del 22 de mayo de



Auditoría General de la Nación

2013, cuando se aprobara el Estudio especial "revisión metodológica para determinar los niveles de exposición relativa al riesgo de las unidades informadas en la Cuenta de Inversión correspondientes al sector público nacional" que como anexo se acompaña; incorporar a la planificación anual del Departamento de Control de la Muestra, Gerencia de Cuenta de Inversión, como proyecto especial, la aplicación de dicha metodología a fin de determinar los valores del nivel de exposición relativa al riesgo de las unidades informadas en la cuenta.

Esto fue aprobado por unanimidad en comisión y empezamos a poner en práctica las disposiciones que aprobó este Colegio.

Sr. Fernández.- Lo aprobamos.

Sr. Presidente (Lamberto).- ¿Se aprueba?

-Se aprueba por unanimidad.

Punto 16º.- Bajas de Proyectos de Auditoría POA 2017.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto siguiente.

Sra. Secretaria (Acuña).- El punto 16 son bajas de Proyectos de Auditoría del POA 2017.

Sr. Fernández.- Eso también lo aprobamos.

-Se aprueba por unanimidad.

Punto 17º.- Creación de la Comisión Especial para llevar adelante todos los temas relativos a la Ley de Acceso a la Información Pública.

Sr. Presidente (Lamberto).- Pasamos al punto 17.

Sra. Secretaria (Acuña).- El punto 17 es la Creación de la Comisión Especial para llevar adelante todos los temas relativos a la Ley de Acceso a la Información Pública, que estará integrada por los Jefes de Gabinete de los Auditores Generales, siendo los responsables el Lic. Pablo Pérez de Celis y la Dra. Beatriz López.

Sr. Presidente (Lamberto).- Se crea una comisión a los efectos de cumplir con la ley de transparencia y poder responder a los requerimientos que nos ha hecho el Senado de la Nación.

¿Se aprueba?



Auditoría General de la Nación

-Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente (Lamberto).- No habiendo más puntos que tratar, se da por terminada la sesión.

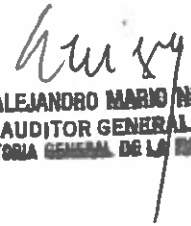
-Es la hora 14 y 38.



Lic. OSCAR SANTIAGO LAMBERTO
Presidente
AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN



FRANCISCO JAVIER FERNANDEZ
AUDITOR GENERAL
AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN




Dr. ALEJANDRO MARIO NIEVA
AUDITOR GENERAL
AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN




Lic. Jesús Rodríguez
Auditor General
Auditoría General de la Nación



Dr. JUAN IGNACIO FORLÓN
Auditor General
Auditoría General de la Nación



Lic. María Graciela de la Rosa
Auditora General
Auditoría General de la Nación



Dr. Gabriel Mihura Estrada
Auditor General
Auditoría General de la Nación