

**SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (SUBE). GESTIÓN DE LA
TECNOLOGÍA INFORMÁTICA (TI)
Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)- MINISTERIO DE
TRANSPORTE (MT)**

Gestión / Período auditado: 01/05/2015 al 30/04/17 / Tareas de campo: mayo de 2017-febrero de 2018

GERENCIA DE PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS ESPECIALES

Departamento de Auditoría Informática

Aclaraciones previas

El Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) es un medio tecnológico de utilización masiva para el pago de transporte público automotor, ferroviario de superficie y subterráneo de pasajeros, de carácter urbano y suburbano y fluvial regular. En 2009, el Poder Ejecutivo Nacional dispuso su implementación, que comenzó con el transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires, y que luego se extendería a las ciudades más grandes del interior (*Decreto 84/09*).

El SUBE está compuesto por gran cantidad de procesos vinculados entre sí, que incluyen la carga y uso de crédito por los usuarios, las liquidaciones de las sumas a girar a las empresas prestadoras del servicio de transporte público y el cálculo de numerosos subsidios, significativos en términos del porcentaje del PBI y del gasto de la Administración Pública Nacional que representan. Los procesos del SUBE son asistidos por diversas aplicaciones que recogen los datos de origen y son principalmente procesados por Nación Servicios S.A., la CNRT y el Ministerio de Transporte de la Nación.

CONCLUSIONES

El conjunto de recomendaciones se dirige principalmente al Ministerio de Transporte, donde se procesa la información producida en el sistema como insumo base para la liquidación de subsidios al transporte automotor. Las aplicaciones que se utilizan a tal fin no están integradas entre sí, por lo que se requiere de numerosas instancias manuales para la transferencia, depuración, ordenamiento y procesamiento de los datos, sujetos a una tasa de error superior a la de procesamientos automatizados en aplicaciones integradas. Estos procesos periféricos son en buena parte resueltos en planillas de cálculo convencionales, cuyas medidas de seguridad son insuficientes. Por otro lado, la falta de integración deriva en que las reglas del negocio no estén totalmente automatizadas.

La ausencia de sistemas integrados implica además la pérdida de trazabilidad del dato de origen; es decir, que el cálculo de compensaciones no parte de la lectura de los datos atómicos registrados en una base de datos única, sino que su construcción o reconstrucción requiere de la interpretación y conocimiento específico de los operadores sobre las fuentes de datos, la forma de procesarlos y su destino. Precisamente en lo que respecta a recursos humanos, se verifica una fuerte dependencia sobre personal contratado, cuya capacitación se ve limitada justamente en razón del vínculo contractual que mantienen con el Ministerio de Transporte. La dependencia crítica se ve agravada ante la ausencia de manuales operativos formalizados.

Los sistemas SILAS y SILSAT del Ministerio de Transporte, principales aplicaciones que asisten en el cálculo de subsidios, operan en un entorno informal en lo que a políticas de TI se refiere, dependen de una gestión de usuarios que no garantiza una correcta separación de funciones y carecen de suficientes mecanismos de control interno. Todo ello pone en riesgo la confiabilidad y disponibilidad de la información generada, además de su integridad.

Por su parte, las TI del Ministerio de Transporte no se administran desde un área única, y algunas funciones fueron incluso delegadas en las áreas usuarias de los sistemas relacionados con el SUBE. Esta circunstancia amerita la implementación de mejores prácticas, entre las que se debería incluir un Comité Directivo de TI que pueda brindar una visión integradora de largo plazo y soluciones acordes con ella, y la elaboración de un Plan Estratégico de TI.

Las características de los procesos analizados y las circunstancias reseñadas comprometen la confiabilidad, integridad y disponibilidad de la información relativa a compensaciones al transporte público automotor, y requieren de decisiones y acciones perentorias de la alta dirección, a fin de mitigar y revertir los riesgos derivados.

Autoridades AGN (a la fecha de aprobación del informe)

Presidente

CPN. Oscar S. Lamberto

Auditores generales

Dr. Francisco J. Fernández
Dr. Juan I. Forlón
Dr. Gabriel Mihura Estrada

Dr. Alejandro M. Nieva
Lic. Jesús Rodríguez
Lic. María Graciela de la Rosa

Contacto

Av. Rivadavia 1745 - (C1033AAH) CABA - Argentina
Tel.: (54 11) 4124 - 3700
informacion@agn.gov.ar / www.agn.gov.ar

DESCARGO DEL AUDITADO. El Ministerio de Transporte y la CNRT proporcionaron sendas respuestas al Proyecto de Informe puesto oportunamente a disposición, de donde se extrae que se han adoptado acciones tendientes a garantizar la integridad, confiabilidad y disponibilidad de la información relativa al SUBE en sus respectivos ámbitos de actuación.