



# **- AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN -**

Actuación AGN Nº 502/14

Gerencia de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos  
Departamento de Control del Sector Transporte  
- Año 2017 -



**- AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN -**

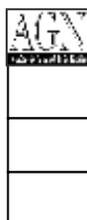
*Índice del Informe de Auditoría*

**- Actuación AGN N° 502/14 -**

1. OBJETO DE AUDITORÍA.....	1
2. ALCANCE DEL EXAMEN .....	2
3. ACLARACIONES PREVIAS. ....	5
3.1 - INVERSIONES .....	8
4. COMENTARIOS Y OBSERVACIONES. ....	9
4.1. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LA PRESENTACIÓN DE LOS PLANES ANUALES DE MANTENIMIENTO, SU EJECUCIÓN Y LOS CONTROLES EFECTUADOS POR LOS ORGANISMOS COMPETENTES.....	9
4.2. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD Y LA OPERACIÓN EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO. ....	32
4.3. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LOS PROGRAMAS OPERATIVOS DE SERVICIO, SU CUMPLIMIENTO Y LOS CONTROLES EFECTUADOS POR LOS ORGANISMOS COMPETENTES.....	50
4.4. OBSERVACIONES RELACIONAS CON LOS ASPECTOS LEGALES.....	63
4.5. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LAS INVERSIONES FERROVIARIAS. ....	70
4.6. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LA NORMATIVA, SU IMPLEMENTACIÓN Y DELEGACIÓN DE FUNCIONES.....	115
5. COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME AL MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, A LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y A LA CNRT: .....	120
6. RECOMENDACIONES .....	121
7. CONCLUSIONES.....	124
8. LUGAR Y FECHA .....	128
9. FIRMA .....	128
ANEXO I -MARCO JURIDICO APLICABLE.....	129
ANEXO II - DETERMINACION DE LA MUESTRA .....	135
ANEXO III - INFORMES DE AVANCE DE MANTENIMIENTO .....	137
ANEXO IV - EJECUCION DE PLANES DE MANTENIMIENTO .....	142
ANEXO V - PLANILLAS DEL ANEXO A LA RES. CNRT N° 1770/08.....	145
ANEXO VI - CONTROLES DE SOFSE A PLANES DE MANTENIMIENTO .....	151



ANEXO VII - CUADRO COMPARATIVO DE INSPECCIONES 2013-2014 .....	157
ANEXO VIII - HORARIOS DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS .....	169
ANEXO IX - RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO .....	172
ANEXO X - CERRAMIENTOS PERIMETRALES .....	210
ANEXO XI - PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES (PARTE PERTINENTE) .....	222
ANEXO XII - COMENTARIOS DE LOS AUDITADOS .....	225
ANEXO XIII -ANALISIS DE LOS COMENTARIOS DE LOS AUDITADOS.....	241







## INFORME DE AUDITORIA

Sr. Ministro de Transporte

Lic. Guillermo DIETRICH

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 SOCIEDAD OPERADORA FERROVIARIA S.E. (en adelante SOFSE), SECRETARIA DE TRANSPORTE (en adelante ST), COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (en adelante CNRT), con el objeto que se detalla a continuación.

### 1. OBJETO DE AUDITORÍA

“ST – SOFSE – COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE – CNRT – Ferrocarriles – Mantenimiento, Seguridad Operativa, Cumplimiento del Programa Operativo e Inversiones realizadas por el Estado Nacional – Gestión”.

Siendo los aspectos a auditar:

#### 1. Mantenimiento:

##### 1.1. Presentación y cumplimiento de los Planes Anuales de Mantenimiento:

- Vía y Obra.
- Material Rodante.
- Señalización en Pasos a Nivel (PAN).

#### 2. Seguridad:

##### 2.1. Inspecciones de Seguridad:

- Vía y Obra.
- Material Rodante.
- Señalización en PAN.



- 2.2. Prácticas Operativas.
3. Programa Operativo de Servicio:
  - 3.1. Presentación y cumplimiento del Programa Anual Operativo de Servicio.
4. Aspectos legales.
  - 4.1. Implementación del artículo 8° de la Ley N° 22.431 modificada por Ley N° 25.689 con relación a la incorporación de personas con discapacidad.
5. Inversiones:
  - 5.1. Obras de Inversión realizadas en el período auditado en los ramales diésel de las líneas Mitre, Roca y Sarmiento.
6. Aspectos Institucionales.

El período auditado abarca desde el 1 de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2014.

## **2. ALCANCE DEL EXAMEN**

El 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<sup>1</sup>, dictada en virtud de las facultades conferidas por el artículo 119, inciso b) de la Ley 24.156 habiéndose practicado los siguientes procedimientos:

- Relevamiento y análisis del marco jurídico aplicable<sup>2</sup>.
- Relevamiento y análisis de los Acuerdos de Operación firmados.
- Entrevistas realizadas con las autoridades de los distintos organismos intervinientes:
  - Ministerio del Interior y Transporte (MIyT).
  - Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte.
  - Subsecretaría de Regulación Normativa del Transporte.
  - Administración de Infraestructura Ferroviaria S. E. (ADIFSE).
  - Operadora Ferroviaria S. E. (SOFSE).



---

<sup>1</sup> Vigente al inicio de las tareas de campo.

<sup>2</sup> Ver Anexo I.

- Entrevistas realizadas en el ámbito de la CNRT, la SOFSE y la ADIFSE.
- Requerimiento y análisis de los Planes Anuales de Mantenimiento y Avances mensuales de ejecución, presentados por las empresas operadoras de los servicios ferroviarios, ante la CNRT y la SOFSE.
- Requerimiento y análisis de la información generada por la CNRT en relación al seguimiento y control de la ejecución de los Planes Anuales de Mantenimiento.
- Requerimiento y análisis de la información generada por la SOFSE en relación al seguimiento y control de la ejecución de los Planes Anuales de Mantenimiento.
- Requerimiento y análisis de los Programas Anuales Operativos de Servicio presentado por las empresas operadoras de los servicios ferroviarios, ante la CNRT y la SOFSE.
- Requerimiento y análisis de la información generada por la CNRT en relación al seguimiento y control del cumplimiento de los Programas Anuales Operativos de Servicio.
- Requerimiento y análisis de la información generada por la SOFSE en relación al seguimiento y control del cumplimiento de los Programas Anuales Operativos de Servicio.
- Requerimiento y análisis de la información generada por la CNRT en relación a la seguridad del Transporte Ferroviario.
- Relevamiento y análisis de los expedientes año 2013 UGOFE línea Roca y UGOMS líneas Mitre y Sarmiento radicados en el Juzgado Criminal y Correccional Federal N° 2 Secretaría N°3.
- Relevamiento y análisis de los expedientes año 2013 UGOMS líneas Mitre y Sarmiento radicados en el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2.
- Relevamiento y análisis de los expedientes que tramitan penalidades.
- Inspecciones oculares y verificaciones “*in situ*”, orientadas a comprobar el estado de conservación y mantenimiento de la Infraestructura. Los procedimientos fueron realizados conjuntamente con personal de la CNRT.
- Relevamientos fotográficos.



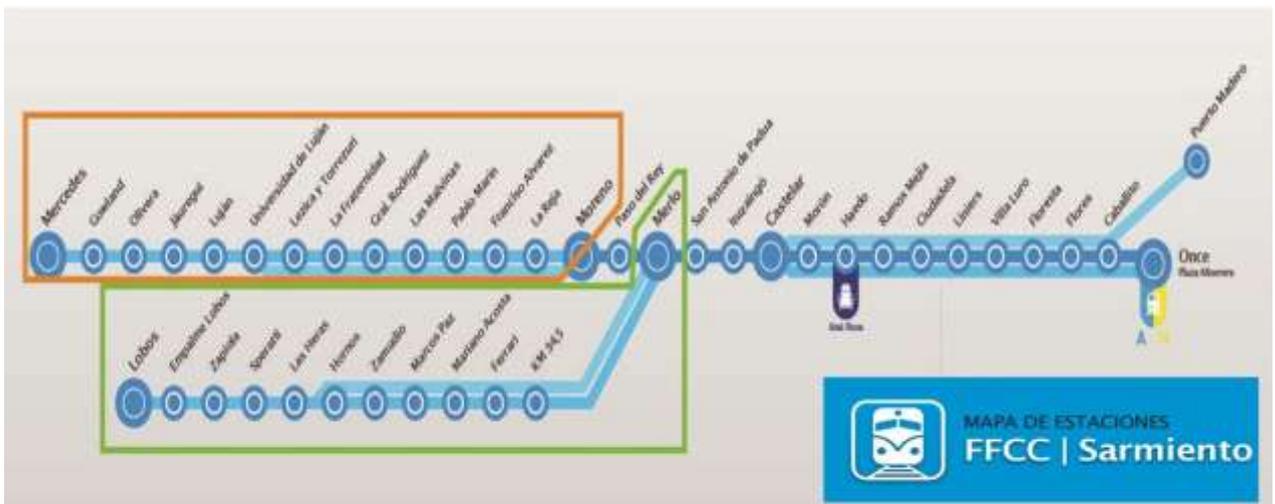
- Relevamiento y análisis de los expedientes que tramitaron las siguientes obras de inversión de los ramales bajo análisis <sup>3</sup>:
  - Mejoramiento de vía tramo: Victoria a Capilla del Señor LGM \$106.113.353.-
  - Mejoramiento de vía tramo: Marcos Paz a Lobos (dos tramos) \$85.370.330.-
  - Renovación Tramos S3 y Ramal S Renovación de vía. De Estación Merlo a Estación Marcos Paz, \$120.528.500.-
  - Obras en estaciones LGM Etapa II. Parte de las estaciones corresponden a los ramales auditados.
  - Reparación General de 30 coches remolcados MATERFER – Etapa I – 10 coches \$106.720.790<sup>4</sup>.-

Los procedimientos enunciados precedentemente fueron ejecutados para los siguientes ramales diésel de las líneas Roca, Mitre y Sarmiento



<sup>3</sup> Ver anexo II determinación de la muestra.

<sup>4</sup> Aun cuando la Etapa I proyectaba la contratación de la reconstrucción de 10 coches, fueron adjudicados 20 coches por el valor total al que se hace referencia.



Las tareas de campo propias del objeto de examen han sido desarrolladas entre el 26 de mayo de 2015 y el 05 de abril de 2016.



### 3. ACLARACIONES PREVIAS.

A través de los Decretos N° 798/04, 591/07 y 592/07 se rescinden los Contratos de Concesión suscriptos con la empresa Transportes Metropolitanos, por la explotación de servicios

ferroviarios de pasajeros de la ex línea San Martín (Grupos de Servicio N°5), la ex línea Roca (Grupo de Servicio N° 4) y la ex línea Belgrano Sur (Grupo de Servicio N° 7). En virtud de lo dispuesto por el artículo 4° del Decreto N° 798/04, se conforma la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia Sociedad Anónima (UGOFE)<sup>5</sup>, integrada por los concesionarios METROVÍAS S.A., FERROVÍAS S.A. y TRENES DE BUENOS AIRES S.A. con el objeto de asumir la operación de los servicios correspondientes a la ex línea San Martín, hasta tanto se entregue la posesión de dicho servicio a la empresa que resulte adjudicataria del proceso licitatorio que se llevaría a cabo.

Posteriormente la Secretaría de Transporte (ST) dicta las Resoluciones N° 354/07 y 355/07 que otorga a la UGOFE, la operación integral de los otros dos servicios (ROCA y BELGRANO SUR) a fin de garantizar la continuidad del servicio público afectado, hasta tanto se defina la modalidad de su prestación.

El 28/02/08 se sancionó la Ley 26.352, la que dispone la creación de dos empresas estatales: La Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE), encargada de la administración de la infraestructura y la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), responsable de la operación de los servicios de transporte de carga y de pasajeros, los cuáles serán transferidos progresivamente de los operadores actuales a la SOFSE.

Mediante el Decreto N° 752/08, se instruye al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios para que en el plazo de 90 días hábiles administrativos proyecte la totalidad de las normas reglamentarias y disponga las medidas que estime necesarias para la implementación de la ley. Asimismo, por los artículos 2° y 3° se aprueban los Estatutos de la ADIFSE y de la SOFSE.

Con fecha 24/05/12, se dicta el Decreto N° 793/12 que rescinde el Contrato de Concesión de la empresa TRENES DE BUENOS AIRES S.A. (TBA.), por los Grupos de servicios N° 1 (ex línea Mitre) y 2(ex línea Sarmiento)<sup>6</sup>. Faculta además a la Secretaría de Transporte, a convocar a los concesionarios METROVÍAS S.A. y FERROVÍAS S.A., para conformar una Unidad de Gestión Operativa que brinde estos servicios hasta tanto se defina la

---

<sup>5</sup>A través de la Resolución N° 408/04 y ratificada por Decreto 861/06 del 12/07/06.

<sup>6</sup> Conforme a la Instrucción del 04/06/12 impartida por la ST, TBA pierde la condición de operador, calidad necesaria para haber asumido la responsabilidad por la operación de los servicios ferroviarios encomendados a UGOFE. Con fecha 10/04/13, se suplanta el acuerdo firmado por un nuevo Acuerdo de operación entre METROVÍAS S.A., FERROVÍAS S.A y el Ministerio de Interior y Transporte.





modalidad para su prestación. De esta manera se constituye la Unidad de Gestión Operativa Mitre Sarmiento Sociedad Anónima (UGOMS.), encargada de la operación integral, administración, explotación por cuenta y orden del Estado Nacional (EN), la explotación de los servicios colaterales y la realización de las obras de inversión que se autoricen.

El 10/04/13 mediante un acuerdo entre el MIyT y la UGOFE., se sustituyen los Acuerdos de Gestión Operativa de Emergencia suscriptos, adecuándolos a la *-nueva política en materia ferroviaria-*. En ese nuevo marco, se encomienda a la UGOFE, la gestión de la operación integral, la administración, la explotación por cuenta y orden del ESTADO NACIONAL de los servicios de las líneas SAN MARTÍN, ROCA Y BELGRANO SUR, como así también la explotación de los servicios colaterales y la realización de las obras de inversión que se autoricen.

El 14/08/13 se dicta la Resolución MIyT N° 848/13 que asigna a la SOFSE, la prestación de los servicios del San Martín, Roca y Belgrano Sur, en los términos del artículo 7°, 8° inc. a) y concordantes de la Ley 26.352, a cuyo efecto se le transfiere el Acuerdo de Operación suscripto con la UGOFE. En los mismos términos el 11/9/2013, se le asigna a la SOFSE la prestación de los servicios de las Líneas Mitre y Sarmiento, transfiriéndose el Acuerdo de Operación suscripto con la UGOMS (Resolución MIyT N° 1083/13, con las modificaciones de la Resolución MIyT N° 1210/13 relacionadas con la asignación de obras a ADIFSE y la continuación de obras). Las mencionadas resoluciones otorgan a la SOFSE un plazo de 90 días para adecuar los Acuerdos de Operación a los objetivos de la Ley 26.352.

En este marco, el 24/10/13 se emite la Resolución MIyT N° 1244/13 por la cual se instruye a la SOFSE para proceder a la rescisión del Acuerdo de Operación de la Línea Sarmiento suscripto con la UGOMS. La instrumentación de esta rescisión se lleva a cabo a través de la Resolución N° 31/13 del Presidente de la SOFSE.

Asimismo, el 7/11/13 se dicta la Resolución N° 1342/13, por la cual el MIyT –“...a los fines de profundizar el proceso de reordenamiento ferroviario y en atención a la especificidad y profesionalidad que el sistema ferroviario requiere”- asigna a la SOFSE, la explotación por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, de los servicios colaterales y complementarios de la totalidad del área operativa de las Líneas Mitre, Sarmiento, San Martín, Roca y Belgrano Sur.



De esta manera, a efectos de garantizar la continuidad de los servicios, se asigna la operación de las líneas ferroviarias Mitre y San Martín a la empresa Corredores Ferroviarios S.A. (COFESA) y las líneas Roca y Belgrano Sur a la empresa Argentren S.A. (ARGENTREN)<sup>7</sup>. Quedando la línea Sarmiento bajo operación directa de la SOFSE.

Con posterioridad el MIyT, mediante Resolución N° 171/15<sup>8</sup>, instruyó a la SOFSE a que disponga las medidas necesarias a fin de rescindir los acuerdos de operación suscriptos con COFESA y ARGENTREN, disponiendo la operación directa por parte de esa sociedad estatal

### 3.1- INVERSIONES

A raíz del precario estado que presentaba la infraestructura de vía en los ramales Merlo – Lobos (Línea Sarmiento) y Victoria – Capilla del Señor (Línea Mitre), la ADIFSE proyectó una serie de obras de recuperación a fin de garantizar las condiciones de seguridad operativa de los ramales mencionados.

En ese sentido y con relación a la Línea Mitre, la ADIFSE mediante contratación directa, adjudicó la obra de “Mejoramiento de Vía” a la UTE Molina SAIClyA - Vialme S.A., por un monto de \$ 106.113.353.-

En cuanto a la Línea Sarmiento, se proyectaron obras de distinta profundidad:

- En el tramo correspondiente a las estaciones Merlo – Marcos Paz, se proyectó la realización de una obra de “Renovación Integral de Vías”, para la cual se contrató a la UTE Sehos-Comsa S.A. que resultó adjudicataria de la licitación pública N° 34/13, por un monto de \$ 120.528.500.-
- Para el tramo restante, Marcos Paz – Lobos, se proyectó una obra de “Mejoramiento de Vía”, que fue contratada en forma directa con dos empresas:
  - Eleprint S.A., adjudicataria de la obra comprendida entre el kilómetro 47,733 y el km 74,694, por un total de \$ 42.724.259.-
  - Esuco S.A., adjudicataria de la obra comprendida entre el kilómetro 74,694 y el km 101,694, por la suma de \$ 42.646.071.-



<sup>7</sup>A tal efecto se procedió a suscribir por cada una de las Líneas involucradas un Acuerdo de Operación específico, cuyo modelo fue aprobado mediante la Resolución MIyT N° 41/14 del 07/02/14.

<sup>8</sup> 27/02/2015

En cuanto a la Línea Roca se destaca la obra de “Reparación general de 30 coches remolcados MATERFER - ETAPA I - 10 COCHES” pertenecientes a los ramales diésel. Esta obra fue contratada y tuvo comienzo de ejecución durante el gerenciamiento de la línea a cargo de UGOFESA. Posteriormente con la disolución del Acuerdo de operación de esa Unidad de Gestión, la obra fue proseguida por el operador ARGENTREN y con la desaparición de este último, su ejecución fue transferida a la Operadora Ferroviaria S.A. (SOFSE). Habiéndose contratado finalmente la reconstrucción de 20 coches, el monto de la obra ascendió a \$ 106.720.790.- siendo adjudicatarias cuatro empresas, a saber (Cuadro 1):

**Cuadro 1**

Contratista	Monto contratado
Industria de Transporte S.A. (INTRA)	\$ 42.688.316.-
Material Ferroviario S.A. (MATERFER)	\$ 42.688.316.-
Pinat Edo S.R.L.	\$ 16.008.119.-
Talleres Rioro S.A.	\$ 5.336.040.-
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 106.720.790.-</b>

*Fuente: SOFSE. Elaboración propia.*

## 4. COMENTARIOS Y OBSERVACIONES.

### 4.1. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LA PRESENTACIÓN DE LOS PLANES ANUALES DE MANTENIMIENTO, SU EJECUCIÓN Y LOS CONTROLES EFECTUADOS POR LOS ORGANISMOS COMPETENTES.

**4.1.1. Las empresas gerenciadoras y operadoras de los servicios no se han ajustado a lo dispuesto por la Resolución CNRT N° 1770/08 en relación a la presentación de los programas de mantenimiento y de los avances mensuales.**

Se concluye al respecto en virtud de los siguientes incumplimientos:

**4.1.1.1. La UGOMS no ha presentado en todos los casos, en tiempo, y forma, los programas anuales de mantenimiento correspondientes a las líneas Mitre y Sarmiento.**

La presentación de los Planes Anuales de Mantenimiento por parte de la UGOMS para los años 2013 y 2014, se realizó casi en su totalidad, fuera de los plazos establecidos por la



resolución. En el cuadro siguiente se puede visualizar cuales han sido los retrasos incurridos en las presentaciones (cuadro 2)

**Cuadro 2**

Fecha de presentación	Rubro	Año 2013	Días hábiles de retraso	Año 2014	Días hábiles de retraso
Según resolución	Todos los rubros	Antes del 30/11/12		Antes del 30/11/13	
Línea Sarmiento	Infraestructura	Nota GOP-2013-0122 (21/02/13)	52 días.	El 24/10/13 a través de la Resolución SOFSE N° 31/13 se rescinde el contrato con UGOMS por la línea Sarmiento.	
	Material Rodante	Nota GOP-2013-0284 (10/04/13)	82 días		
Línea Mitre	Infraestructura	Nota GOP-2013-0164 (04/03/13)	59 días	Nota GOP 2013-0985 (29/11/13)	
	Material Rodante	Nota GOP-2013-0284 (10/04/13)	82 días	Nota GOP-2013-1001 (12/12/13)	8 días

Como puede observarse, sólo el plan correspondiente a la infraestructura de la línea Mitre 2014 fue presentado dentro de los plazos establecidos. No obstante, este Plan (Línea Mitre Infraestructura – 2014) y el Plan línea Mitre Material Rodante – 2014, fueron observados por la GST (Gerencia de Seguridad en el Transporte) de la CNRT por inconsistencias en los Planes de Mantenimiento de Vía y Obra, y por no cumplir con los formatos establecidos, falta de sello y firma del Responsable Técnico, en lo que se refiere al Material Rodante. Por lo cual la CNRT le solicitó a la empresa que efectuó las modificaciones necesarias a los planes, a los fines de alcanzar los estándares necesarios<sup>9</sup>. Ante dichos requerimientos, no hubo respuesta alguna por parte de la empresa.

***4.1.1.2. Los operadores de las líneas Mitre (COFESA) y Roca (ARGENTREN) han efectuado la presentación de los planes de mantenimiento correspondientes a los años 2014 y 2015 fuera de los tiempos establecidos en los acuerdos de operación.***

Los Acuerdos de Operación de las líneas Roca y Mitre en su cláusula 9° establecen que los operadores deberán presentar a la SOFSE antes del 30 de noviembre de cada año, el Plan de Mantenimiento Anual del año siguiente, el cual deberá contener los recaudos previstos en el Anexo A de la Resolución CNRT N° 1770/08, con la salvedad del correspondiente al del año en



<sup>9</sup> Nota GST N° 480 del 18/02/14 y Nota GST N° 463 del 14/02/14.

curso de la firma de los acuerdos, el cual deberá ser presentado a la SOFSE dentro de los TREINTA (30) días de firmado los acuerdos (10/03/14). En relación a la aprobación de dichos Planes, los acuerdos establecen que previa intervención de la CNRT, el Plan será sometido a consideración y aprobación de la SOFSE.

Estos plazos no han sido cumplidos en el año 2014 por prórrogas otorgadas por la SOFSE, lo que permitió que las empresas operadoras efectuasen dichas presentaciones recién el 30/04/14 (cuadro 3).

**Cuadro 3**

Operador	Nota de solicitud de prórroga	Prórroga solicitada	Nota de autorización de prórroga	Prórroga autorizada
COFESA	Nota LM GAC 2014-016 (07/03/14)	Hasta del 31/03/14	Nota VPRES N° 29 (12/03/14)	Hasta el (31/03/14)
	Nota LM GAC 2014-046 (31/03/14)	Hasta del 30/04/14	Nota VPRES N° 61 (08/04/14)	Hasta el (30/04/14)
ARGENTREN	Nota LGR-038 (31/03/14)	Hasta el (30/04/14)	Nota VPRES N° 60 (08/04/14)	Hasta el (30/04/14)

No se pudo establecer cuáles han sido los argumentos por los cuales la SOFSE autorizó en dos oportunidades una prórroga de los plazos acordados (ver punto 4.5.1), ya que los Acuerdos de Operación firmados, en su cláusula 4.5 establece que tanto la SOFSE como los Operadores declaran conocer el estado actual de la infraestructura, del Material Rodante y de las instalaciones de señalamiento y comunicaciones de los servicios ferroviarios, y que tanto la empresa controlante de ARGENTREN como de la empresa COFESA formaban parte de las empresas gerencadoras UGOFE y UGOMS, responsables del mantenimiento de ambas líneas hasta la fecha de la firma de los acuerdos de operación.

Por otra parte se observa, que los planes no han contado con un acto formal de aprobación por parte de la SOFSE, como fue confirmado por la Sociedad del Estado en su Memorando G.I N° 301/2015, en el cual informa que: “No existió tal acto administrativo de aprobación. Se pusieron en vigencia los planes a partir de mayo de 2014, ad referéndum de la aprobación de CNRT”.

En relación a la presentación de los Planes de Mantenimiento correspondientes al año 2015, éstos fueron presentados fuera del plazo fijado en la resolución CNRT N° 1770/08, como se visualiza en el siguiente cuadro (cuadro 4).



Cuadro 4

Operador	Rubro	Fecha de presentación según Res. CNRT N°1770/08	Presentación
COFESA	Infraestructura	30/11/14	LM GAC 2014-678 (09/12/14)
	Material Rodante		LM GAC 2015-015 (09/01/15)
ARGENTREN	Infraestructura		No se halló ningún documento que acredite la fecha de presentación del plan, solo una nota de la G.I de la SOFSE (Nota G.I N° 854/14 del 06/01/15) donde se remite el plan a la CNRT para su consideración.
	Material Rodante		Acta de la SOFSE del 04/12/14

**4.1.1.3. La línea Mitre no ha contado con planes de mantenimiento hasta mayo del 2014.**

Como fue expuesto anteriormente, los Planes de Mantenimiento Anual presentados por la UGOMS para el año 2014, fueron observados por inconsistencias y por no ajustarse a lo requerido en la Resolución CNRT N° 1770/08, ante lo cual se solicitó a la CNRT que informe si la empresa gerenciadora había presentado los Planes con las modificaciones solicitadas. Ante lo cual la CNRT informó que a través de la Resolución MIyT N° 41/2014 del 12/02/14, se estableció un nuevo marco de operación del que ya no participaba más las unidades de gestión UGOMS y UGOFE, motivo por el cual devino abstracta la necesidad de que UGOMS actualizara su Plan de Mantenimiento referido a las acciones que la empresa hubiera llevado a cabo entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2014<sup>10</sup>.

Por otra parte debe recordarse que debido a las prórrogas autorizadas por la SOFSE (ver apartado 4.1.1.2) para la presentación de los Planes de Mantenimiento Anuales, los planes fueron presentados por la operadora COFESA recién el 30/04/14.

De esta manera, la Línea Mitre no ha contado con un Plan de Mantenimiento durante los primeros cuatro meses del año 2014. Situación que ha sido confirmada por la CNRT en su Nota N° 2286/15 (ver apartado 4.1.3.1).



<sup>10</sup> Nota GST N° 1238 del 13/05/15.

**4.1.1.4. Las empresas gerenciadoras y operadoras de los servicios no han cumplido con los recaudos previstos en el anexo A de la Resolución CNRT N° 1770/08 con relación a la presentación de los avances.**

El Anexo A de la resolución de referencia determina que mensualmente se deberá elevar a la CNRT dentro de los 10 (diez) días de iniciado el mes siguiente, los respectivos informes de avance.

Teniendo en cuenta lo previsto, se determinaron los siguientes incumplimientos (cuadro 5).

**Cuadro 5**

Empresa/ Línea	Período	Rubro	Observación
UGOFE ROCA	Enero 2013/ Enero 2014	Infraestructura	El 46,15% de los informes (6 informes), fue presentado fuera de término. Los retrasos oscilan entre 1 y 10 días (retraso promedio 3,33 días).
		Material Rodante.	El 100% de los informes fue presentado fuera de término. Los retrasos oscilan entre 3 y 51 días (retraso promedio 13 días).
UGOMS SARMIENTO	Enero 2013/ Octubre 2013 <sup>11</sup>	Infraestructura	El 80% de los informes (8 informes), fue presentado fuera de término. Los retrasos oscilan entre 1 y 21 días (retraso promedio 5,5 días).
		Material Rodante.	El 100% de los informes fue presentado fuera de término. Los retrasos oscilan entre 2 y 38 días (retraso promedio 14,5 días).
UGOMS MITRE	Enero 2013/ Enero 2014	Infraestructura	El 61,54% de los informes (8 informes), fue presentado fuera de término. Los retrasos oscilan entre 3 y 23 días (retraso promedio 7,5 días).
		Material Rodante.	El 100% de los informes fue presentado fuera de término. Los retrasos oscilan entre 2 y 71 días (retraso promedio 18,5 días).
ARGENTREN ROCA	Febrero 2014 Diciembre 2014	Infraestructura	3 informes no fueron remitidos (27,27%) y dos informes fueron presentados fuera de término.
		Material Rodante.	1 informe no fue remitido y el 54,54% de los informes (6 informes), fueron presentados fuera de término. Los retrasos oscilan entre 3 y 31 días (retraso promedio 11 días).
COFESA MITRE	Febrero 2014 Diciembre 2014	Infraestructura	El 63,64% de los informes (7 informes), fue presentado fuera de término. Los retrasos oscilan entre 1 y 20 días (retraso promedio 6,58 días).
		Material Rodante.	1 informe no fue remitido y el 63,64% de los informes (7 informes), fue presentado fuera de término. Los retrasos oscilan entre 1 y 51 días (retraso promedio 17,58 días).

Como se puede observar en el cuadro anterior, tanto las empresas gerenciadoras como las operadoras de las líneas ferroviarias, han excedido en forma parcial o total la fecha de



<sup>11</sup> El 24/10/13 el contrato fue rescindido por Resolución SOFSE N° 31/13.

presentación de sus avances de mantenimiento. Falta que se ve agravada en el caso de ARGENTREN y COFESA, que han omitido remitir informes de avances<sup>12</sup>.

Estos incumplimientos inciden directamente sobre el control que debe realizar la CNRT, ya que impiden efectuar el seguimiento de la ejecución de las tareas comprometidas en los Planes Anuales de Mantenimiento en el tiempo y la forma programada y en el análisis de los desvíos -si los hubiera,- y sus causas.

**4.1.1.5. La SOFSE, operadora de la línea Sarmiento, no ha presentado a término los programas anuales de mantenimiento, y ha incumplido con la presentación de los informes de avance mensuales.**

La SOFSE efectuó la presentación de los Planes Anuales de Mantenimiento 2014 y 2015, fuera de los plazos establecidos en la Resolución CNRT N° 1770/08. Las fechas de presentación ante la CNRT fueron las siguientes (cuadro 6):

**Cuadro 6**

<b>PLANES DE MANTENIMIENTO 2014</b>			
<b>Rubro</b>	<b>Fecha de presentación según Resolución</b>	<b>Fecha de presentación</b>	<b>Días hábiles de retraso</b>
<b>Plan de Mantenimiento Infraestructura</b>	Antes del 30/11/13	Nota GPyCG N° 16/14 (05/05/14)	102 días
<b>Plan de Mantenimiento Material Rodante</b>		Nota GI N° 26/14 (17/03/14)	72 días
<b>PLANES DE MANTENIMIENTO 2015</b>			
<b>Rubro</b>	<b>Fecha de presentación según Resolución</b>	<b>Fecha de presentación</b>	<b>Días hábiles de retraso</b>
<b>Plan de Mantenimiento Infraestructura</b>	Antes del 30/11/14	Nota G.I N° 080/15 (29/01/15)	40 días
<b>Plan de Mantenimiento Material Rodante</b>			



<sup>12</sup> En el Anexo III se detallan las presentaciones de cada una de las empresas en el período auditado.

Por otra parte y en relación a la presentación de los Informes de Avance mensual de mantenimiento 2013<sup>13</sup> y 2014, dichos informes no se encontraron dentro de la información suministrada por la CNRT. Por lo cual se solicitó a la GST de la CNRT que informe si la SOFSE había efectuado la presentación de los informes de avance de los diferentes rubros. Ante lo cual GST respondió<sup>14</sup>, que en relación a los Avances de Vía y Obras y de señalización en PAN, la información había sido solicitada<sup>15</sup> y no había sido remitida, y en relación a los Avances de Mantenimiento de Material Rodante<sup>16</sup> efectivamente habían sido remitidos a la GST por la SOFSE.

Sin embargo, cuando se analiza la respuesta dada por la GST de la CNRT, se observa que en relación a las notas enviadas por la GST a la SOFSE, dichas notas fueron enviadas concluido el período 2014. Asimismo, en relación a la afirmación de que los avances en el rubro Material Rodante fueron remitidos a la GST por parte de la operadora estatal, dicha información solo contiene un acumulado a noviembre de las tareas efectuadas en el Depósito Haedo, el que fue presentado en el primer trimestre del 2015.

El detalle de lo informado por la CNRT es el siguiente (cuadro 7):

**Cuadro 7**

Respuesta GST	Rubro	Notas	Observación
Nota GST N° 1230 (13/05/15)	Vía y Obra	Nota de la GST solicitando los informes correspondientes al año 2014 <b>Nota GST N° 401</b> (12/02/15)	El pedido de información fue solicitado dos meses después del cierre del período 2014.
Nota GST N° 1673 (19/06/15)	Infraestructura	Nota de la GST solicitando los informes correspondientes al año 2014 <b>Nota GST N° 1531</b> (08/06/15)	El pedido de información fue solicitado seis meses después del cierre del período 2014 (*).
Nota GST N° 1674 (19/06/15)	Material Rodante	Información suministrada por la SOFSE sobre los Avances de Mantenimiento de Material Rodante <b>Nota GLS N° 031/2015</b> (03/03/15)	La información fue remitida con posterioridad al cierre del periodo (3 meses). La información remitida por la SOFSE es un acumulado al 20 de noviembre del 2014 del Depósito Haedo.

(\*) El pedido de información a la CNRT se efectuó el día 06/05/15, mientras que la nota de la GST solicitando los informes correspondientes al año 2014 fue emitida el 08/06/15, es decir, posteriormente a la solicitud realizada por la AGN.



<sup>13</sup> El 24/10/13 se rescinde el contrato con la UGOMS por el gerenciamiento de la línea Sarmiento. A partir de esa fecha la línea queda en manos de la SOFSE.

<sup>14</sup> Notas GST N° 1230 y GST N° 1673.

<sup>15</sup> Notas GST N° 401 y GST N° 1531.

<sup>16</sup> Nota GST N° 1674.

Como fue señalado en el apartado anterior (4.1.1.3), la falta de presentación o la presentación extemporánea de los Informes de Avances de Mantenimiento dificultan el seguimiento y control de las tareas programadas en los respectivos planes.

**4.1.2. El grado de cumplimiento alcanzado por las empresas, en la ejecución de los planes de mantenimiento anuales, discrepa con lo programado.**

El Anexo A de la Resolución CNRT N° 1770/08, establece el formato que deben utilizar los operadores de las líneas, para informar los planes anuales de conservación que se comprometen a realizar. Para ello son utilizadas planillas que detallan para cada rubro, el tipo de rutina que se realizará, la fecha programada de la intervención, y específicamente para el rubro vía y obra, la localización de la intervención. Por otra parte, las empresas deben informar mensualmente los avances efectuados en el mantenimiento, mediante el uso del mismo tipo de planillas y en coincidencia a lo programado y los desvíos, si los hubiere, y sus causas.

Teniendo en cuenta estos parámetros se detectaron los siguientes incumplimientos:

***4.1.2.1. Las intervenciones de mantenimiento efectuadas al Material Rodante, difieren sustancialmente con lo programado en los planes de mantenimiento anuales.***

Considerando las tareas programadas en los Planes de Mantenimiento Anual de Material Rodante de la línea Roca (UGOFE – ARGENTREN) y de la línea Mitre (UGOMS – COFESA) y los avances de mantenimiento informados por las empresas, se confrontaron los resultados alcanzados detectándose desvíos sin justificación en la ejecución de los planes y falta de cumplimiento de las tareas programadas. Estos resultados son reflejados a continuación (gráficos N° 1, 2 y 3)



Gráfico 1

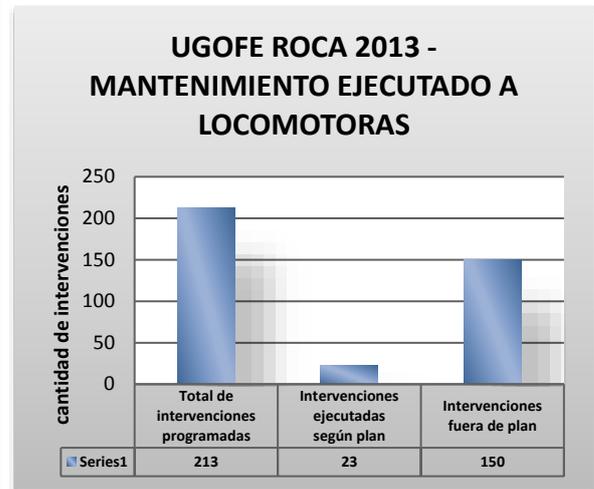
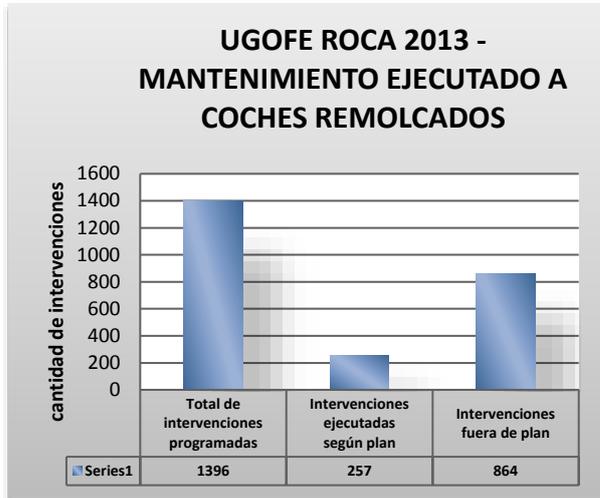


Gráfico 2

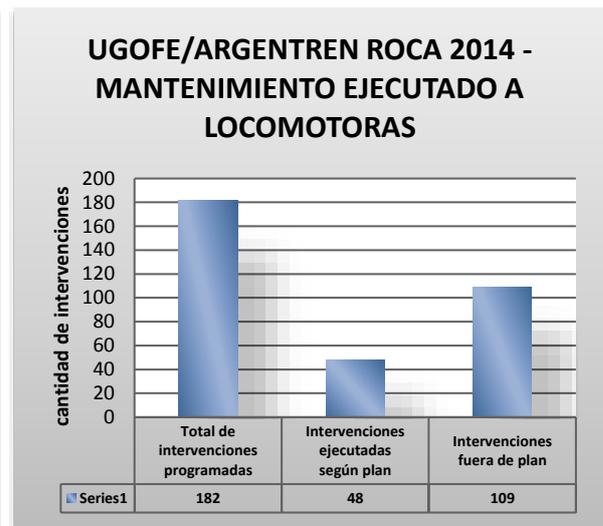
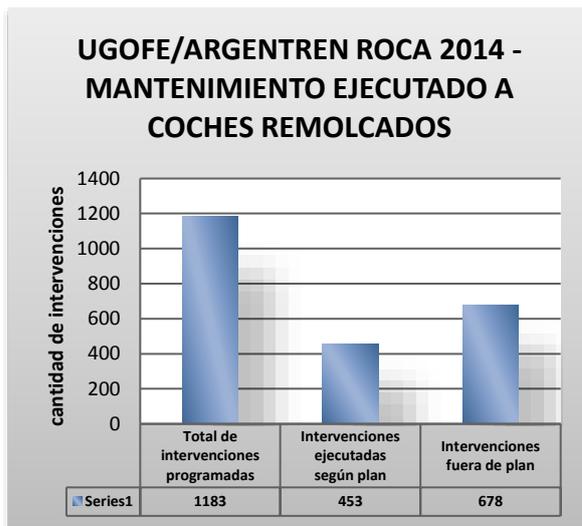
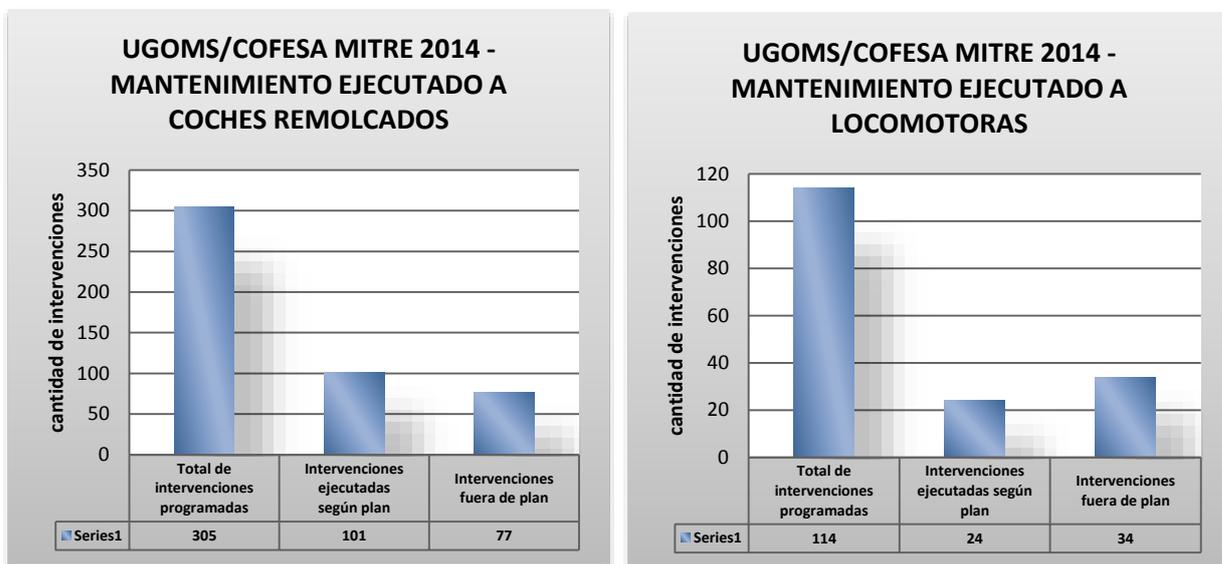


Gráfico 3



Como se puede observar, el cumplimiento de las tareas tales como fueron programadas, es bajo. Se verifica, además, la realización de intervenciones que no corresponden con las programadas, o intervenciones sobre unidades diferentes a las planificadas<sup>17</sup>. Estos desvíos inciden directamente sobre la seguridad operativa de las unidades, y por ende de la formación a la cual se encuentra afectada, ya que la rutina programada a cada unidad resulta del kilometraje recorrido por la unidad y la práctica establecida por Ferrocarriles Argentinos (FA) a aplicar por dicho kilometraje.

**4.1.2.2. Las deficiencias e inconsistencias de la información presentada por parte de las empresas operadoras de las líneas, impidieron determinar el grado de ejecución de los programas anuales de mantenimiento efectuado sobre el Material Rodante de la línea Mitre en el año 2013 y de la línea Sarmiento en los años 2013 y 2014.**

Como fue expresado en el apartado 4.1.1, las empresas operadoras de los servicios ferroviarios deben ajustarse a lo establecido en la Resolución CNRT N° 1770/08 en cuanto a la fecha y forma de presentación de los Planes Anuales de Mantenimiento y sus respectivos

<sup>17</sup> Ver anexo IV.



Informes de Avances. Estas obligaciones no han sido cumplidas tanto por el operador de las líneas Mitre y Sarmiento en el año 2013 (UGOMS), como por la operadora del Estado SOFSE en el año 2014 en lo que refiere al mantenimiento que efectuarán dichas empresas sobre el Material Rodante que operan.

### Líneas Mitre y Sarmiento 2013

Los Planes Anuales de Mantenimiento del Material Rodante correspondientes al año 2013 fueron presentados por la UGOMS a mediados de abril del 2013, siendo la fecha máxima para su presentación 30/11/12<sup>18</sup>. Este Plan, conjuntamente con los Informes de Avances mensuales presentados por el operador, fueron objetados por la CNRT, por no cumplir con lo requerido en la Resolución CNRT (I) N° 1770/08<sup>19</sup>, lo cual fue corroborado por el equipo de auditoría actuante, ya que la información suministrada por el operador, carece de especificaciones necesarias para entender y controlar las tareas programadas, tales como: la falta de especificación de que unidades serán afectadas a cada rutina, la línea y el ramal al que están afectados y la cantidad y tipo de intervención<sup>20</sup> que se planifica realizar. A modo de ejemplo se adjunta copia de lo informado en el Plan de Mantenimiento Anual para coches remolcados (ilustración N° 1) y en el Informe de Avance de coches remolcados correspondiente al mes de septiembre (ilustración N° 2):

<sup>18</sup> Ver punto 4.1.1.1.

<sup>19</sup> Nota CNRT (I) N° 552/14: Año 2013 - Cumplimiento de la Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Planes de mantenimiento en el sistema ferroviario nacional.

<sup>20</sup>

TIPO DE INTERVENCIÓN	TAREAS QUE INCLUYE	KILOMETRAJE
Alistamiento	Revisión de servicio. Se inspeccionan los elementos que atañen fundamentalmente a la seguridad del transporte. No incluye desarme de elementos.	Cada 1.500 Km.
A	Se incluye inspección de elementos de confort	A los 10.000 Km.
AB	Se agrega la revisión de componentes eléctricos y mecánicos.	A los 30.000 Km.
ABC	Se acondicionan bogies, elementos del sistema de freno y seguridad. Puede incluir su recambio de ser necesario.	A los 120.000 Km.
Reparación Parcial	Se recambian bogies, asientos, elementos eléctricos y órganos de parque.	A los 240.000 Km.
Reparación General	Se somete al vehículo a una reparación integral que incluye reparación total de los elementos de bogie, tracción y choque, confort pintura total. La reparación debiera permitir devolver al vehículo las condiciones operativas de seguridad, confort y calidad de servicio que poseía a nuevo.	A los 480.000 Km





**UGO•MS**



Plan de mantenimiento 2013



Coches Remo

EM a Jun'12	Coches	Situación	lim. A Dic'12	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OCT.	NOV.	DEC.
95.641	DP133	servicio	101.800												
95.741	DP131	servicio	101.800												
95.741	DP132	servicio	101.800												
F.O.R.	CU1596	servicio	7.575												
F.O.R.	CU1598	servicio	7.575												
F.O.R.	CU1031	servicio	7.575												
F.O.R.	CU1555	servicio	5.776												
F.O.R.	CU1762	servicio	5.776												

	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OCT.	NOV.	DEC.
Reparaciones Numeradas a realizar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Intervenciones AB	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
												196

*[Handwritten Signature]*  
**U.G.O.M.S. S.A.**

Acorde a lo visualizado en la ilustración N° 1, se desprende en primer término, que la planilla utilizada para informar el Plan de Mantenimiento del Material Rodante de coches remolcados, no se corresponde con el formato ni en los contenidos establecidos en la norma<sup>21</sup>. Por otra parte, en dicha planilla se detallan ocho coches, sin establecer qué tipo de intervención se les realizará, ni en qué meses se efectuarán, ni a qué línea y ramal pertenecen. Por último, en el pie de página de la imagen se observa un cuadro donde se describe 17 intervenciones “AB” por mes, lo que permitiría presuponer que se estima realizar un poco más de 2 intervenciones del tipo “AB” por mes, a cada uno de los coches detallados anteriormente.

Si se considera lo informado en el Avance de tareas realizadas al mes de septiembre (ilustración N° 2), lo notificado en el avance, no condice con lo informado oportunamente en el Plan de Mantenimiento, ya que se informa la realización de rutinas que no fueron contempladas en el Plan Anual y se detalla la ejecución de un número mucho menor de intervenciones “AB”, sin especificarse a que coches se efectuaron estas prácticas.

Las indefiniciones expuestas se manifiestan de igual manera en lo que respecta al mantenimiento programado e informado para las locomotoras que prestan servicio en las líneas. Por lo cual es imposible determinar cuál es el universo a considerar, al momento de evaluar el grado de cumplimiento de lo ejecutado sobre lo programado en el rubro Material Rodante.

Ilustración 2



---

<sup>21</sup> Ver Anexo V “Anexo A de la Resolución CNRT N° 1770/08”.



### Líneas Sarmiento 2014

Como fue expuesto en el punto 4.1.1.5, la SOFSE efectuó la presentación del Plan de Mantenimiento Anual del Material Rodante habiendo transcurrido 4 meses y medio de la fecha tope estipulada para su presentación<sup>22</sup> (Nota GI N° 26/14 del 17/03/14), no obstante este incumplimiento, en el transcurso del año en cuestión, la operadora no remitió a la CNRT ningún avance de Mantenimiento de Material Rodante, por lo cual no se puede establecer cuál ha sido el grado de cumplimiento del Plan propuesto.

***4.1.2.3. El grado de cumplimiento de las tareas programadas sobre vía<sup>23</sup> en zonas críticas ha sido bajo y en otro caso no ha sido notificado, según surge de la información provista por los operadores.***

Teniendo en cuenta lo informado por la CNRT en su “Estado Ponderado de la Vía en los Ferrocarriles del Área Metropolitana de Buenos Aires”<sup>24</sup>, el estado de los ramales bajo análisis a Julio del 2013, era el siguiente (cuadro N° 8):

---

<sup>22</sup> Resolución CNRT N° 1770/08.

<sup>23</sup> Los trabajos de preservación de vía se dividen en dos grupos:

- A. Los trabajos de Revisión Integral (RI), que implican esencialmente -siguiendo un ciclo determinado-, una verificación completa del estado general de los elementos constitutivos de la vía, de sus fijaciones, de las características geométricas de la misma y, en función de los resultados de esta verificación, el reemplazo de los materiales, las reparaciones y las rectificaciones que parezcan necesarias
- B. Los Trabajos fuera de revisión integral (F.R.I.), que tienen como única finalidad: el mantenimiento de la seguridad, de un nivel de confort suficiente, como así también la buena conservación del material. Estos trabajos no conciernen más que a operaciones cuya frecuencia de ejecución puede ser inferior a la duración del ciclo de la R.I.

<sup>24</sup> Nota CNRT (I) N° 333/13 del 01/08/13, dirigida al presidente de la ADIFSE.



Cuadro 8

Línea	Corredor	Progresivas		Vía (*)	Subtotal Km	ESTADO			
		de km	a km			MB	B	R	M
Mitre	J L Suarez - Zarate	23,00	93,50	A	70,50	<b>10,00</b>			<b>60,50</b>
		23,00	93,50	D	70,50	<b>10,00</b>			<b>60,50</b>
	Victoria - Capilla del Señor	24,30	27,90	A	3,60			<b>3,60</b>	
		24,30	27,90	D	3,60			<b>3,60</b>	
		27,90	81,25	U	53,35				<b>53,53</b>
Sarmiento	Moreno - Mercedes	36,40	98,60	A	62,20			<b>42,20</b>	<b>20,00</b>
		36,40	98,60	D	62,20			<b>42,20</b>	<b>20,00</b>
	Merlo - Lobos	30,50	102,00	U	71,50			<b>34,00</b>	<b>37,50</b>
Roca	Haedo - Temperley	16,80	42,43	A	25,63			<b>25,63</b>	
		16,80	42,43	D	25,63			<b>25,63</b>	
	Ezeiza - Cañuelas	32,00	64,12	A	32,12		<b>32,12</b>		
		32,00	64,12	D	32,12		<b>32,12</b>		

(\*) A: Ascendente, D: Descendente; U: Única

Por lo cual considerando los precedentes y el grado de ejecución de las tareas programadas por las empresas para cada línea, se observaron los siguientes incumplimientos:

#### LÍNEA MITRE 2014 UGOMS – COFESA.

En el programa correspondiente al 2014 sólo se programaron trabajos FRI, los cuales de acuerdo a lo informado, alcanzaron el siguiente grado de cumplimiento (cuadro N° 9):

Cuadro 9

Año	Ramal	Intervención	Km programados <sup>25</sup>	Km ejecutados <sup>26</sup>	Grado de cumplimiento
2014	Victoria/Capilla	FRI	35,046	15,130	39,18%
	Ballester/Zarate		76,010	33,150	43,61%

No obstante el alto grado de incumplimiento que se ha evidenciado en los trabajos ejecutados en el año, debe observarse que como resultado del estado de situación encontrado por la CNRT en los procedimientos de inspección de seguridad realizados sobre el corredor Bancalari/Zarate (Km 30.2 al km 92) los días 23 y 24/01/14 y sobre el corredor Victoria/Capilla del Señor (km 24,3 al km 81,5) el día 13/01/14, dicho organismo procedió a intimar al operador a que corrija las falencias detectadas a fin de asegurar la circulación de trenes, dentro de los parámetros de confiabilidad, ordenándole implementar restricciones de velocidad, las cuales no

<sup>25</sup> Los kilómetros programados contempla la suma de kilómetros ascendentes, descendente y vía única de corresponder.

<sup>26</sup> Los kilómetros ejecutados contempla la suma de kilómetros ascendentes, descendente y vía única de corresponder. Sin la necesidad de corresponder exactamente con los programados.



podrán exceder los 20 km/h, manteniendo las limitaciones de 12 km/h en algunos puntos singulares. Observó, además, que en relación al ramal Victoria/Capilla del Señor, el servicio se limitaba a una frecuencia diaria suspendida y de reanudarse el servicio, deberá modificar las condiciones estructurales, corrigiendo las falencias observadas, desmalezando previamente el corredor, dada la proliferación de la vegetación<sup>27</sup>.

### LÍNEA SARMIENTO 2013 UGOMS.

Las tareas de vía programadas en el año 2013 por la UGOMS, contemplan sólo intervenciones FRI, las cuales de acuerdo a lo informado por la unidad de gestión, alcanzaron el siguiente grado de ejecución (cuadro N° 10):

**Cuadro 10**

Año	Ramal	Intervención	Km programados	Km ejecutados	Grado de cumplimiento
2013	Merlo/Lobos	FRI	22,000	6,864	31,20%
	Moreno/Mercedes		24,000	10,866	45,27%

Como se puede visualizar el grado de cumplimiento de las tareas programadas ha sido por debajo del 50% de lo planificado.

### LÍNEA ROCA 2014 UGOFE – ARGENTREN

Como fue expuesto en el cuadro N° 8 la vía en ramal Temperley/Haedo se encuentra ponderada por la CNRT en un estado “regular” de conservación. Por lo cual al considerar el grado de ejecución de las tareas FRI programadas en el ramal, se advierte lo siguiente (cuadro N° 11):

**Cuadro 11**

Año	Ramal	Intervención	Km programados	Km ejecutados	Grado de cumplimiento
2014	Temperley/Haedo	FRI	47,30	12,030	25,43%

<sup>27</sup> Nota N.IG.ST N° 669 del 12/03/14 y Nota G.ST N° 649 del 10/03/14.

Como se puede observar en el cuadro de referencia, el grado de cumplimiento en relación a lo programado para este ramal es bajo.

#### LÍNEA SARMIENTO 2014 SOFSE.

La operadora del Estado en el año 2013, sólo programó la realización de intervenciones FRI sobre las vías de ambos ramales.

De igual manera que en los casos anteriores, se intentó cotejar los datos notificados por la operadora en los Planes Anuales de Mantenimiento, con los datos que mensualmente debe informar sobre el avance de lo ejecutado. Dicha comparación, no se ha podido realizar debido a que la información correspondiente a los avances mensuales efectuados por la SOFSE, no fue remitida en el año 2014 a la CNRT.

#### **4.1.3. El control efectuado por los organismos con competencia para fiscalizar el cumplimiento de los planes anuales de mantenimiento, resultaba escaso para garantizar el real cumplimiento de las tareas programadas por los operadores.**

A través del Decreto N° 1388/96 el Poder Ejecutivo establece, como función de la CNRT, la fiscalización de las actividades de las empresas a cuyo cargo se encuentra la operación de los servicios ferroviarios, en cuanto al cumplimiento de la ejecución de los programas de mantenimiento de la infraestructura y del Material Rodante<sup>28</sup>. Posteriormente se sanciona la Ley 26.352 y se dicta el Decreto N° 752/08, donde son ratificadas dichas funciones.

Asimismo, los Acuerdos de Operación establecen que la SOFSE tendrá la facultad de fiscalizar el cumplimiento del Acuerdo de Operación por medio de las auditorías e inspecciones, controles que serán ejercidos en forma sistemática o circunstancial, según convengan a la naturaleza de las obligaciones a fiscalizar, sin perjuicio de las competencias propias de la CNRT en dicha materia<sup>29</sup>.



<sup>28</sup> Decreto N° 1388/96 artículo 8° b) II).

<sup>29</sup> Acuerdo de Operación Clausula 33.1.

**4.1.3.1. Los controles efectuados por la CNRT sobre los planes de mantenimiento anuales de vía y obra presentados por los operadores, fueron escasos y extemporáneos.**

De acuerdo a la información obrante en el Área Vía y Obra de la GST, los trabajos de fiscalización efectuados por dicha Área en el periodo auditado, se han centrado en evaluar el mantenimiento preventivo y sistemático de la infraestructura y de coincidir en tiempo con la ejecución de una tarea programada en los Planes Anuales de Mantenimiento, evaluar su materialización y ejecución. El resultado de estos procedimientos es detallado en Actas de Inspección y Planillas complementarias para cada uno de los rubros evaluados.

La síntesis de los controles realizados por la CNRT en el periodo 2013 – 2014, es la siguiente (cuadros 12 y 13):

**Cuadro 12**

Año	Empresa operadora	Línea	Ramal	Rubro inspeccionado	Cantidad	Total	Observación		
2013	UGOMS	Mitre	Victoria/Capilla	Estaciones	2	3			
				PAN	1				
			Ballester/Zárate	Estaciones	3	19			
				PAN	11				
				Obras de Arte	Estaciones	5		3	
					PAN	3			
		Sarmiento	Merlo/Lobos	Moreno/Mercedes	Estaciones	10		13	En el procedimiento de Vía realizado en el mes de junio se verificó las obras ejecutadas entre enero y abril del 2013.
					Obras de Arte	1			
	PAN		1						
	Vía		1						
	SOFSE	Sarmiento(*)	Merlo/Lobos						
			Moreno/Mercedes						
	UGOFE	Roca	Ezeiza/Cañuelas	Estaciones	5	6			
PAN				1					
Haedo/Temperley			Estaciones	9	17				
			PAN	4					
			Obras de Arte	4					
Total de procedimientos efectuados en el 2013						<b>61</b>			

*La Línea Sarmiento es operada directamente por la SOFSE a partir del 24/10/13.*



Cuadro 13

Año	Empresa operadora	Línea	Ramal	Rubro inspeccionado	Cantidad	Total	Observación	
2014	UGOMS	Mitre	Victoria/Capilla	PAN	1	1		
			Ballester/Zárate	Estaciones	1	1		
	UGOFE	Roca	Ezeiza/Cañuelas	Estaciones	5	5		
			Haedo/Temperley					
	SOFSE	Sarmiento	Merlo/Lobos	Estaciones	7	17		
				PAN	5			
				Obras de Arte	1			
				ADV	1			
				Cerramientos	3			
			Moreno/Mercedes	Estaciones	11	16		
PAN	3							
Cerramientos	2							
2014	COFESA	Mitre	Victoria/Capilla	Estaciones	1	2	En el procedimiento de Vía se evaluó los trabajos informados como FRI entre el km 24,3 y el km 54.	
				Vía	1			
			Ballester/Zárate	Estaciones	7	20	En un procedimiento de Vía se evaluó los trabajos informados como FRI entre el km 23,5 y km 25,810.	
				PAN	4			
				Obras de Arte	2			
				Cerramientos	4			
			Ballester/Zárate	Vía		3	20	En un procedimiento de Estaciones (Estación Villa Ballester) se evaluó las tareas comprometidas en el Plan Anual.
			ARGENTREN	Roca	Ezeiza/Cañuelas	Estaciones	4	26
	PAN	10						
	ADV	1						
	Cerramientos	10						
Vía	1							
Haedo/Temperley	Estaciones	11			13	En el procedimiento de Vía se evaluó tareas comprometidas en el Plan Anual entre el km 36 y el km 37,9.		
	ADV	1						
Vía	1							
Total de procedimientos efectuados en el 2014						<b>101</b>		



Como puede observarse en el cuadro 12, en el año 2013 el Área efectuó 61 procedimientos de inspección sobre los ramales bajo análisis, en 60 de ellos se evaluaron aspectos relacionados con la seguridad y con la conservación de los componentes inspeccionados, y en un procedimiento se evaluó el trabajo de mantenimiento comprometido por la UGOMS (línea Sarmiento) en su Plan Anual.

En lo que respecta al año 2014 (cuadro 13), el número de procedimientos realizados por los inspectores de la CNRT asciende a 101. En todos los procedimientos fueron evaluados aspectos relacionados con la seguridad y la conservación, observándose en cinco de ellos, comentarios relacionados con las tareas ejecutadas por los operadores en sus Planes de Mantenimiento Anual.

Por otra parte, al ser consultada la CNRT sobre aspectos relacionados al cumplimiento de la Resolución CNRT N° 1770/08, el organismo informó con relación a las líneas operadas por las gerencadoras ARGENTREN y COFESA en el año 2014, que: *“Habiendo transcurrido prácticamente la mitad del año 2014 sin la posibilidad de contar con un Plan de Mantenimiento al cual seguir, la entonces Gerencia de Seguridad consideró conveniente priorizar la realización de inspecciones en las que se tenían en cuenta estándares mínimos necesarios más allá de la implementación de los Planes de Mantenimiento”*<sup>30</sup>.

Por consiguiente, los controles realizados por el área interviniente de la CNRT, si bien atendieron aspectos vinculados a la seguridad operativa de los servicios, prescindieron mayormente del seguimiento y control de los Planes Anuales de Mantenimiento.

#### ***4.1.3.2. Los controles efectuados por la SOFSE sobre los planes de mantenimiento anuales no responden a un seguimiento sistemático de lo ejecutado.***

El análisis efectuado sobre el control realizado por la SOFSE sobre los trabajos comprometidos en los Planes Anuales de Mantenimiento, determinó que la Sociedad del Estado

<sup>30</sup> Nota CNRT N° 2286/15.

no efectuó un seguimiento apropiado de lo ejecutado, ya que existen rubros que no han sido controlados por meses, rubros que fueron fiscalizados en pocas oportunidades y otros, como es el caso de la infraestructura de vía de la línea Mitre que no fue inspeccionado durante el periodo 2014 (cuadro 14).

**Cuadro 14**

Línea	Ramal	Rubro	Mes en que se realizó inspección.									
			Mar	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agos.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.
ROCA (ARGENTREN)	Ambos ramales	MR			■	■	■	■	■	■		
	Haedo / Temperley	VÍA RI			■							
		VÍAS FRI				■	■		■			
		OBRAS							■			■
	Ezeiza / Cañuelas	VÍA RI			■				■			
		VÍAS FRI			■	■	■		■			
OBRAS							■	■		■	■	
MITRE (COFESA)	Ambos ramales	MR						■	■			
	Ballester / Zarate	VÍA										
		OBRAS										
	Victoria / Capilla	VÍA										
	OBRAS				■	■			■			

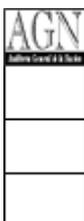
■ Mes en que la SOFSE efectuó controles.

Los acuerdos de Operación fueron firmados el 10/02/14, por lo que no se consideró lo programado para los meses de enero y febrero.

Si se examinan individualmente los procedimientos realizados por la SOFSE, sobre las tareas programadas en los diferentes rubros de cada ramal, se observa un bajo índice de control o falta de control, del total de tareas programadas para cada rubro (cuadro 15).

**Cuadro 15**

Línea	Ramal	Trabajo programado	Programado	Controlado in situ por la SOFSE	Porcentaje controlado
ROCA (ARGENTREN)	Ambos ramales	Estaciones	119 intervenciones	24 intervenciones	20,17%
	Ambos ramales	Coches remolcados	1183 intervenciones	54 coches inspeccionados	4,56%
		Locomotoras	182 intervenciones	5 locomotoras inspeccionadas	2,74%
		Ezeiza/ Cañuelas	VÍA (RI)	13,600 km	3,700 km
	VÍA (FRI)		12,00 km	8,206 km	68,38%
	ADV (RI)				
	ADV (FRI)		8 ADV	3 ADV	37,50%
	PAN (RI)				
PAN (FRI)	2 PAN	2 PAN	100%		



Línea	Ramal	Trabajo programado	Programado	Controlado in situ por la SOFSE	Porcentaje controlado	
ROCA (ARGENTREN)	Haedo/Temperley	VÍA (RI)	2,700 km	1,000 km	37,04%	
		VÍA (FRI)	No fueron programadas tareas. Se informaron como ejecutado 12,032 km fuera de lo programado.	1,163 km	9,66%	
		ADV (RI)				
		ADV (FRI)	4 ADV	0	0%	
		PAN (RI)				
		PAN (FRI)	2 PAN	1 PAN	50%	
MITRE (COFESA)	Ambos ramales	Estaciones	97 intervenciones	4 intervenciones	4,12%	
	Ambos ramales	Coches remolcados	305 intervenciones	2 coches inspeccionados	0,65%	
		Locomotoras	114 intervenciones	1 locomotora inspeccionada	0,87%	
	Ballester/Zarate	VÍA (RI)				
		VÍA (FRI)	76,01 km	0	0%	
		ADV (RI)				
		ADV (FRI)	43 ADV	21	48,83%	
		PAN (RI)	1 PAN	0	0%	
			PAN (FRI)	3 PAN	0	0%
	Victoria/ Capilla del Señor	VÍA (RI)				
		VÍA (FRI)	35,04 km	0	0%	
		ADV (RI)	0	0	0%	
		ADV (FRI)	2 ADV	0	0%	
PAN (RI)		0	0	0%		
		PAN (FRI)	2 PAN	0	0%	

Los acuerdos de Operación fueron firmados el 10/02/14, por lo que no se consideró lo programado para los meses de enero y febrero.

El cuadro refleja sólo los procedimientos realizados por la SOFSE que tengan concordancia con tareas programadas por los Operadores.

La situación descrita se ve acentuada, ya que los resultados alcanzados en los procedimientos, denotan desvíos e incumplimientos de las tareas planificadas (ver Anexo VI). De lo expuesto, surge que es fundamental llevar a cabo un control intensivo y sistemático por parte de la Sociedad del Estado, que permita comprobar la ejecución de las tareas programadas en los planes y garantizar la buena conservación de los bienes que los operadores tienen a su cargo.



## **4.2. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD Y LA OPERACIÓN EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO.**

**4.2.1. Los procedimientos de inspección realizados por la CNRT denotan un deficiente estado de conservación de los bienes afectados al servicio ferroviario.**

*4.2.1.1. Los resultados que surgen de las inspecciones de seguridad efectuadas por la CNRT en el periodo auditado, ponen de manifiesto la persistencia en el tiempo de falencias sin subsanar.*

El análisis efectuado por esta AGN sobre las observaciones formuladas y comunicadas por el Órgano de Control a los operadores en el período auditado, ha evidenciado la falta de normalización, por parte de las empresas encargadas de brindar los servicios, de las anomalías observadas oportunamente. A modo de ejemplo se presentan los resultados alcanzados en algunas verificaciones (cuadro 16):



Cuadro 16

LÍNEA	OPERADOR	RUBRO	AÑO 2013	AÑO 2014	FALENCIAS QUE PERSISTEN
LÍNEA MITRE	UGOMS – COFESA	PAN	NOTA GST N° 1108 ACTA GST/VO/167/13 (07/05/13) Progresiva Km 35/93	NOTA GST N° 271 ACTA GST/VO/030/14 (22/01/14) Progresiva Km 35/93	<p>Pasillo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Falta total y/o parcial de pavimento entre rieles y/o vías.</li> <li>▪ Descarnado paralelo a los rieles.</li> <li>▪ Desnivelado.</li> </ul> <p>Calzada:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Falta total y/o parcial de pavimento entre rieles y/o vías.</li> <li>▪ Descarnado paralelo a los rieles.</li> <li>▪ Desnivelado.</li> </ul>
		ESTACIONES	NOTA GST N° 3156 ACTA GST/VO/548/13 (28/11/13) Estación Bancalari	NOTA GST N° 2957 ACTA GST/VO/663/14 (07/10/14) Estación Bancalari	<p>Anden ascendente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Solados sector cubierto: desnivelado, revoques saltados, agrietado.</li> <li>▪ Solados sector descubierto: poceado, muy desnivelado y malezas.</li> <li>▪ Cerramientos laterales: desnivelado, falta parcial.</li> <li>▪ Cerramiento extremo anden: falta parcial, pintura descascarada.</li> <li>▪ Cerramiento entre vías: falta total, malezas.</li> <li>▪ Borde de andén: desnivelado, agrietado, malezas.</li> <li>▪ Bajo andén: desnivelado, malezas, agrietado.</li> </ul> <p>Anden descendente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Solados sector cubierto: desnivelado, poceado, revoques saltados, agrietado.</li> <li>▪ Solados sector descubierto: poceado, anegado, malezas.</li> <li>▪ Cerramientos laterales: desnivelado, falta parcial.</li> <li>▪ Cerramiento extremo anden: falta parcial, pintura descascarada.</li> <li>▪ Cerramiento entre vías: falta total, malezas.</li> <li>▪ Borde de andén: desnivelado, agrietado, malezas.</li> <li>▪ Bajo andén: desnivelado, malezas, agrietado.</li> </ul> <p>Aspecto edilicio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Boletería y refugio: pisos desnivelados, revoques</li> </ul>



					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ saltados, agrietado.</li> <li>▪ Refugio: pisos desnivelados, poceados, falta parcial, agrietado.</li> <li>▪ Refugio: techos desgastados, algunas chapas de techo agujereadas.</li> </ul>
--	--	--	--	--	---

LÍNEA	OPERADOR	RUBRO	AÑO 2013	AÑO 2014		FALENCIAS QUE PERSISTEN
LÍNEA ROCA	UGOFE - ARGENTREN	SEÑALIZACIÓN EN PAN	NOTA GST N° 414 ACTA DE INSPECCIÓN N° 177/13 (05/02/13) Progresiva. 20/875	NOTA GST N° 1387 ACTA DE INSPECCIÓN N° 553/14 (22/04/14) Progresiva. 20/875	NOTA GST N° 1050 ACTA DE INSPECCIÓN N° 1157/14 (08/07/14) Progresiva. 20/875	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vía asc. este sur derecho: reflectivos/faroles faltantes y entorno deficiente.</li> <li>▪ Vía desc oeste norte derecho: reflectivos/faroles faltantes</li> </ul>
		SEÑALIZACIÓN EN PAN	NOTA GST N° 414 ACTA DE INSPECCIÓN N° 178/13 (05/02/13) Progresiva 21/712	NOTA GST N° 1387 ACTA DE INSPECCIÓN N° 554/14 (22/04/14) Progresiva 21/712	NOTA GST N° 1050 ACTA DE INSPECCIÓN N° 1158/14 (08/07/14) Progresiva 21/712	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vía asc. Este sur izq: visibilidad obstruida por malezas.</li> <li>▪ Vía asc. este sur derecho: cruz de San Andrés tapada por árbol</li> <li>▪ Vía desc. oeste norte izq: entorno faltante</li> </ul>

LÍNEA	OPERADOR	RUBRO	AÑO 2013	AÑO 2014	FALENCIAS QUE PERSISTEN
LÍNEA SARMIENTO	UGOMS – SOFSE	ESTACIONES	NOTA GST N° 1397 GST/VO/304/1 (28/05/13) Pablo Marín	NOTA GST N° 2041 GST/VO/451/2014 (11/07/14) Pablo Marín	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ambas plataformas piso muy deteriorado en sector descubierto.</li> <li>▪ Ambas plataformas piso muy deteriorado en sector refugio.</li> <li>▪ Ambas plataformas cerramiento violentado en extremo este (desde PAN)</li> <li>▪ Ambas plataformas acceso muy deteriorado en extremo este.</li> </ul>

						<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plataforma descendente canalones de techo agujereados.</li> </ul>
		SEÑALIZACIÓN EN PAN	NOTA GST N° 1398 ACTA DE INSPECCIÓN N° 568/13 (24/05/13) Progresiva 36/578	NOTA GST N° 1252 ACTA DE INSPECCIÓN N° 662/14 (28/04/14) Progresiva 36/578	NOTA GST N° 3282 ACTA DE INSPECCIÓN N° 1684/14 (03/11/14) Progresiva 36/578	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vía asc. este sur izquierdo: abrigo principal de actuación de relés con falta de identificación; falta disco de contramano y disco prohibido girar a la derecha en la señalización pasiva.</li> <li>▪ Vía asc. este sur derecho: con baja luminosidad en cabezas; brazos reflectivos con faltantes; falta disco de contramano y disco prohibido girar a la derecha en la señalización pasiva.</li> <li>▪ Vía desc. oeste norte derecho: lámparas con baja luminosidad en cabezas; brazos reflectivos con faltantes.</li> </ul>



Los incumplimientos ejemplificados en el cuadro anterior, demuestran lo que es una constante en los rubros estaciones, PAN y señalización en PAN de las líneas Mitre y Sarmiento y en el rubro señalización en PAN de la Línea Roca<sup>31</sup>, evidenciando así, la falta de respuesta técnica, ante las observaciones que realiza el Órgano de Control.

La persistencia de anomalías, no sólo refleja el bajo mantenimiento que llevan a cabo los operadores, sino que ha generado un proceso de deterioro y por consiguiente un riesgo mayor en la seguridad.

**4.2.1.2. La falta de mantenimiento y conservación de la infraestructura de vía ha llevado a la aplicación de restricciones de velocidad como salvaguarda de la seguridad operacional de los servicios.**

De acuerdo a los itinerarios operativos de TBA para los ramales diésel de los servicios de la línea Mitre, las velocidades máximas y precauciones permanentes para trenes de pasajeros establecidas para el año 1998 eran las siguientes (cuadro 17):

**Cuadro 17**

Ramal	Sector de la línea	Vía ascendente	Vía descendente	Observaciones
Villa Ballester – Zarate	De km 21/1 a km 24	70 km/h	70 km/h	Villa Ballester/J L Suarez
	De km 24 a km 45	80 km/h	80 km/h	J L Suarez/Ing. Maschwitz
	Vía enlace empalme Bancalari	60 km/h	60 km/h	En todo el trayecto del triángulo desde cambio principal a cambio ramal C del Señor
	De km 45 a km 54	80 km/h	80 km/h	Ing. Maschwitz/Ing. Otamendi
	De km 54a km 72	80 km/h	80 km/h	Ing. Maschwitz/Ing. Otamendi
	De km 72a km 80/5	75 km/h	75 km/h	Ing. Otamendi/Entrada E. Campana
	De km 80/5 a km 82/5	65 km/h	65 km/h	Entrando y saliendo E Campana
	Estación Campana	12 km/h	12 km/h	De vía principal a playa, al pasar primeros cambios
Victoria – Capilla del Señor	De km 82/5 a km 93/2	75 km/h	75 km/h	Salida E. Campana/Zarate
	De km 24/1 a km 28/3	60 km/h	60 km/h	Victoria/Emp. Bancalari.
	De km 25/3 a Victoria		30 km/h	Trenes descendente entrando de la línea principal de C. del Señor a vía doble
	De km 28/3 a km 54	50 km/h	50 km/h	Empalme Bancalari/Matheu
	De km 54 a km 68	60 km/h	60 km/h	Matheu/Los Cardales
	De km 68 a km 81/5	70 km/h	70 km/h	Los Cardales/C. del Señor.

<sup>31</sup> Ver Anexo VII.



Como resultado del deficiente mantenimiento<sup>32</sup> que ha recibido la línea, los ramales diésel han tenido restricciones en sus velocidades máximas de circulación, tanto por parte de la CNRT<sup>33</sup>, como por parte de la empresa concesionaria (TBA) y la empresa gerenciadora (UGOMS). A modo de ejemplo se detallan las velocidades máximas establecidas por la UGOMS al 28/11/2013 (cuadro 18):

**Cuadro 18**

Ramal	Sector de la línea	Vía ascendente	Observaciones
Villa Ballester – Zarate	De km 21/1 a km 23/5	20 km/h	Nota CNRT
	De km 23/5 a km 24	20 km/h	J L Suarez
	De km 24 a km 24/4	12 km/h	ADV galpón J. L. Suarez
	De km 24/4 a km 26	12 km/h	
	De km 26 a km 28/4	30 km/h	
	De km 28/4 a km 33/7	12 km/h	
	De km 33/7 a km 45	30 km/h	
	De km 45 a km 54	30 km/h	
	De km 54 a km 72	30 km/h	Estación Otamendi
	De km 72 a km 80/5	30 km/h	
	De km 80/5 a km 82/5	30 km/h	ADV Sur Campana
	De km 82/5 a km 82/6	12 km/h	ADV Norte Campana
	De km 82/6 a km 85/5	30 km/h	
	De km 85/0 a km 86/5	12 km/h	
	De km 86/5 a km 93/4	40 km/h	Estación Zárate
Villa Ballester – Zarate	De km 21/1 a km 23/5	20 km/h	Nota CNRT
	De km 23/5 a km 24	20 km/h	J L Suarez
	De km 24 a km 24/4	12 km/h	ADV galpón J. L. Suarez
	De km 24/4 a km 28/4	40 km/h	
	De km 28/4 a km 33/7	12 km/h	Hasta estación Pacheco
	De km 33/7 a km 42	30 km/h	
	De km 42 a km 45	12 km/h	
	De km 45 a km 46/1	12 km/h	Estación Maschwitz lado norte
	De km 46/1 a km 54	30 km/h	
	De km 54 a km 54/9	12 km/h	
	De km 54/9 a km 56	12 km/h	
	De km 56 a km 72	30 km/h	Estación Otamendi
	De km 72 a km 80/5	30 km/h	
	De km 80/5 a km 82/5	30 km/h	ADV Sur Campana
	De km 82/5 a km 82/6	12 km/h	ADV Norte Campana
De km 82/6 a km 85/5	30 km/h		
De km 85/5 a km 86/5	12 km/h		



<sup>32</sup> Ver Actuación AGN N° 261/01 y AGN N° 17/03.

<sup>33</sup> Notas de restricciones de velocidad para el ramal Ballester/ Zárate: GST N° 2398/06, GST N° 257/08, GST N° 2790/08, GST N° 2246/13. Notas de restricciones de velocidad para el ramal Victoria/Capilla: N° 706/06, GST N° 1409/07.

Ramal	Sector de la línea	Vía ascendente	Observaciones
Villa Ballester – Zarate	De km 86/5 a km 92	30 km/h	
	De km 92 a km 92/4	12 km/h	
	De km 92/4 a km 93/4	30 km/h	Estación Zárate
Victoria – Capilla del Señor	De km 24/6 a km 28/1	30 km/h	
	De km 28/1 a km 32/9	20 km/h	
	De km 32/9 a km 32/11	12 km/h	
	De km 32/11 a 48/1	20 km/h	
	De km 48/1 a 53	30 km/h	
	De km 53 a 76/12	20 km/h	
	De km 76/12 a 77	12 km/h	
	De km 77 a km 78/4	20 km/h	
	De km 78/4 a 78/8	12 km/h	
	De km 78/8 a km 82/1	20 km/h	

Este deterioro se ha mantenido e incrementado en los últimos años, poniendo en riesgo la seguridad de circulación de los trenes como quedó expuesto en las actas GST/VO/01/14 y GST/VO/076/14 de la GST de la CNRT, donde son detalladas “falencias tanto en la condición de la estructura, como en la situación de sus componentes”, obligando a la GST de la CNRT a limitar las velocidades máximas de circulación de ambos ramales a 20 km/h, independientemente de las restricciones establecidas a 12 km/h en ciertos sectores, hasta tanto no se ejecuten las obras de Renovación y Mejoramiento de vía impulsadas por la ADIFSE<sup>34</sup> con el fin de garantizar la seguridad operativa del servicio.

Este diferimiento sobre el mantenimiento no sólo ha afectado los bienes ferroviarios que operaba la UGOMS, sino que ha perjudicado directamente a los usuarios, ya que las limitaciones de velocidad han incrementado considerablemente los tiempos de viaje<sup>35</sup>. Así, el trayecto Victoria-Matheu que en octubre de 1998 demandaba 49 minutos, al momento de la auditoría alcanzaba 94 minutos; y el de Victoria-Capilla del Señor, para las mismas fechas, ascendió de 80 minutos a 183 minutos.



<sup>34</sup> Nota GST N° 649 del 10/03/14.

<sup>35</sup> Ver Anexo VIII.

**4.2.1.3. En los ramales bajo análisis, se infringen las previsiones de la resolución SETOP N° 7/81 con relación a los cruces entre caminos y vías férreas, debido a la existencia de un alto número de pasos a nivel no habilitados.**

La Resolución SETOP N° 7/81, establece los métodos de evaluación y las soluciones técnicas para garantizar la seguridad en los cruces entre caminos y vías férreas. Todos los cruces ferroviarios deben estar sujetos a esta norma, tanto los existentes como los futuros, por lo que se establecen pautas para justificar la necesidad de un nuevo cruce y racionalizar en cantidad y calidad los existentes.

La resolución establece además, que el cruce de vías férreas, fuera de los lugares en que ello esté expresamente permitido y señalado, constituye un atentado a la seguridad y que si un particular o un organismo vial o ferroviario impusiera de hecho un cruce ferroviario en oposición a las normas específicas o sin el consenso previo para ello, incurre en igual conducta.

Con fecha 24/09/98, la Secretaría de Transporte solicita<sup>36</sup> la intervención de los gobernadores de provincias con servicios ferroviarios, a instruir a sus Municipios y/o comunas y a través de ellos a la comunidad, acerca de lo grave que es para la seguridad de los ciudadanos abrir pasos a nivel sin el debido ajuste a las pautas establecidas en la legislación específica, señalando la mecánica administrativa a seguir para la apertura y habilitación de nuevos pasos a nivel, e instruyendo a la CNRT a efectos de lograr su intervención para normalizar la situación en los casos detectados, conforme a lo establecido en el artículo 5° de la Ley 2.873. Ante lo cual, la CNRT a través de la Nota CNRT N° 2810/98, comunica a las empresas concesionarias un curso de acción para la identificación y cierre de cada paso a nivel no habilitado.

Tiempo después la CNRT teniendo en cuenta los escasos avances logrados para erradicar la existencia de pasos peatonales no autorizados, remite a los concesionarios la siguiente consideración: *“...En las zonas suburbanas, existen grandes distancias entre cruces autorizados en los que se presentan necesidades insatisfechas de cruce de vías ante el crecimiento de la población circundante. Si tales necesidades no se satisfacen en forma razonable, inevitablemente aparecen los senderos no autorizados para el cruce de las vías, en forma anárquica, sin las mínimas condiciones de seguridad,*



---

<sup>36</sup> Nota ST N° 1105.

los que se constituyen en una de las principales fuentes de accidentes”. Recordando además que la Comisión a través de notas emitidas desde el año 1998, ha fijado un posible camino de solución ante tal inconveniente<sup>37</sup>.

Sin embargo, esta situación permanece hasta la actualidad, como ha quedado evidenciado en los procedimientos de control realizados por la CNRT en el período auditado y en los procedimientos “in situ” realizados por el equipo de auditoría actuante, donde fueron registrados una gran cantidad de Pasos Peatonales y/o Vehiculares no habilitados, los que superan ampliamente la cantidad de PAN habilitados (cuadro 19).

**Cuadro 19**

LÍNEA	RAMAL	PAN HABILITADOS	PAN NO HABILITADOS	% sobre los Habilitados
SARMIENTO	Moreno/Mercedes	66	94	142,50
	Merlo/Lobos	64	120	187,50
ROCA	Ezeiza/Cañuelas	36	65	180,55
	Haedo/Temperley	34	54	158,80
MITRE	Villa Ballester/Zárate	43	60	139,50
	Victoria/Capilla del Señor	38	5 (Datos provisorios)	(*)Sin datos
<b>TOTALES</b>		<b>281</b>	<b>398</b>	<b>141,63</b>

(\*)Para los años 2013 y 2014 han sido relevados, por la CNRT, solamente 5 (cinco) pasos no habilitados en el ramal Victoria/Capilla, no obstante en el relevamiento in situ realizado por el equipo de auditoría se ha observado la ausencia total de cerramiento y gran cantidad de Pasos no Habilitados (ver Anexo IX “Procedimientos in situ”)

Debe observarse que esta situación se ve agravada aún más por la existencia de extensas zonas sin cerramientos perimetrales, que permiten el libre acceso a zona de vía y por consiguiente, ponen en mayor riesgo la seguridad de las personas<sup>38</sup>.

Si se examina los accidentes registrados en el período en estudio, se comprueba la incidencia que ha tenido el incumplimiento de los recaudos establecido en la Resolución SETOP N° 7/81, ya que como resultado de su falta de implementación se han ocasionado en los ramales bajo análisis 13 accidentes por la existencia de PAN no habilitados (cuadro 20).



<sup>37</sup> Nota GST N° 01243.

<sup>38</sup> Ver Anexos IX “Procedimientos in situ” y X “Cerramientos perimetrales”.

Cuadro 20

Línea	Ramal	Fecha	Lugar	Descripción
Mitre	V. Ballester / Zárate	21/08/13	Progresiva 93,120	Tren 2521, con Locomotora 651 realizando maniobras colisiona con automóvil en su parte media del lado derecho. Cruce clandestino.
		17/09/13	Progresiva 21,380	Locomotora 656 colisiona con automóvil el cual ingresa a zona de vías de pasillo clandestino en forma imprevista.
		28/01/14	Progresiva 25,800	Se produce la colisión con un camión que cruza por un paso clandestino
		20/06/14	Progresiva 55,804	El tren 265 de Ferrocarril colisiona con un automóvil en un PAN sin barrera.
	Victoria/Capilla del Señor	17/12/13	Progresiva 40,070	Tren CML 301-054-307 en PAN sin barrera colisiona con acoplado de camión.
Roca	Ezeiza/Cañuelas	18/01/14	Progresiva 32,436	Se produce el arrollamiento de una persona al cruzar las vías por un lugar no habilitado.
		09/06/14	Progresiva 44,700	Se produce el arrollamiento de una persona al cruzar las vías por un lugar no habilitado.
	Temperley/ Haedo	27/03/13	Progresiva 28,900	Se produce la colisión con un vehículo que cruzó las vías por un lugar no habilitado. Como consecuencia resultaron muertas 3 (tres) personas.
		12/09/14	Progresiva 26,190	Se produce la colisión con un camión que cruzó las vías imprudentemente por un lugar no habilitado.
		19/08/14	Progresiva 32,000	Se produce el arrollamiento de una persona que se encontraba en zona de vía y no advirtió el tren.
Sarmiento	Merlo/Lobos	20/03/14	Progresiva 38,000	Se produce el arrollamiento de una persona que cruzó las vías por un lugar no habilitado.
		24/09/14	Progresiva 48,800	El tren 9960 con la Locomotora 668, produce el arrollamiento de una persona que cruzó las vías por un lugar no habilitado.
		29/08/14	Progresiva 54,129	Se produce la colisión de una camioneta utilitaria por la Formación N° 9987, Locomotora 652, en un PAN sin nombre y sin barrera.



**4.2.1.4. Los resultados alcanzados en los procedimientos “in situ” efectuados por la AGN, han evidenciado la existencia de falencias en los distintos componentes de la infraestructura ferroviaria.**

Con el fin de apreciar y evaluar el estado general de los ramales diésel de las líneas Mitre, Roca y Sarmiento se realizaron en forma conjunta con inspectores de la GST de la CNRT, siete procedimientos “in situ” en los que se relevaron los distintos componentes de la infraestructura ferroviaria de las tres líneas (Vía, PAN, estaciones, cerramientos, señalización en PAN, etc.). Los tramos inspeccionados fueron seleccionados teniendo en cuenta la programación de cada Área de la GST, los resultados alcanzados por las áreas en procedimientos anteriores y las obras de inversión realizadas en dichos ramales. El detalle de los tramos inspeccionados y los aspectos evaluados en cada procedimiento son descritos a continuación (cuadro 21):

**Cuadro 21**

Línea	Ramal	Recorrido realizado	Aspectos evaluados
Mitre	Ballester – Zárate	Desde el PAN Don Bosco hasta el PAN César Díaz. Caminando por zona de vía.	PAN, estación, señalización en PAN y prácticas operativas.
	Victoria/Capilla del Señor (*)	Desde Estación Victoria hasta estación Schweitzer. Caminando por zona de vía.	Vía, PAN y estaciones.
		Todo el ramal en cabina de locomotora y en camioneta Bivial.	Vía, PAN, Cerramientos, Obras de arte.
Roca	Ezeiza/Cañuelas	Desde estación Tristán Suárez a estación Máximo Paz y estación Unión Ferroviaria. Caminando por zona de vía.	PAN, señalización en PAN, estaciones y cerramientos.
	Temperley/Haedo	Desde estación Haedo a estación San Justo. Caminando por zona de vía.	Vía, PAN, señalización en PAN, estaciones y cerramientos.
Sarmiento	Merlo/Lobos	Caminando por zona de vía desde la estación Las Heras, 1000 m en forma descendente y 1000 m en forma ascendente.	Vía, PAN, estación y cerramientos.
	Moreno/Mercedes	Desde estación P. Marín a estación Gral. Rodríguez. Caminando por zona de vía.	Estaciones, Vía, PAN, señalización en PAN y cerramientos

(\*)El segundo procedimiento se realizó con el fin de evaluar los trabajos de mejoramiento efectuados en el ramal por la ADIFSE

Se efectuó un relevamiento fotográfico de los aspectos observados<sup>39</sup>, siendo los resultados alcanzados en cada línea, los siguientes:

#### 4.2.1.4.1. COFESA – LÍNEA MITRE:

##### RAMAL BALLESTER/ZÁRATE

- En los PAN relevados se observó: falta de defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, falta de demarcación de sendero peatonal en zona de vía, sendero peatonal en zona

<sup>39</sup> Anexo IX “Procedimientos in situ”.



de vía deteriorado, brazo de barrera quebrado (PAN Don Bosco), Cruz de San Andrés doblada e indicador de vía múltiple demasiado bajo con riesgo de ser embestido por los peatones (PAN Don Bosco), falta de banda reflexiva en brazos de barreras, estructuras de defensa para ingreso distraído de peatones deterioradas, pavimento entre vías deteriorado, roldana de mecanismo de barrera con rotura que ocasiona continuo descarrilamiento de linga (PAN Dr. M Travi), falta de candado en tapa de mecanismo de barrera (PAN Cesar Díaz), contrapeso de barrera sostenido con varilla de hierro sin fijación (PAN Cesar Díaz), entorno faltante en laberinto, fosa de culata de barrera con basura, brazos de barrera excesivamente torcidos.

- En relación a las prácticas operativas se observó:
  - PAN Don Bosco: “el agente de turno se encontraba durmiendo en cama armada en el piso”, la cabina de comando de barrera no cuenta con aceitera y la bandera verde se encuentra descolorida, no se encontraba registrado en cuaderno de novedades la existencia de un brazo de barrera quebrado.
  - PAN 25 de Mayo: el responsable del accionamiento de la barrera no cumple con la Resolución N° 404/13 art 7° (televisor encendido), elementos de seguridad incompletos (RITO art 540).
  - PAN Dr. M Travi: No se registra en libro de novedades la rotura de roldana y la tapa de cámara de roldana sobresalida que entorpece el paso.
  - PAN Estrada: automóviles estacionados en zona de vía (situación habitual según el agente), que no estaba registrada en libro de novedades.
  - PAN Cesar Díaz: Elementos de seguridad incompleto (RITO art 540), auto perteneciente al agente de turno estacionado en zona de vía.

El tramo inspeccionado se encuentra en una zona de alta densidad demográfica, con la característica de que sus PAN son de accionamiento manual. Por lo cual, la existencia de falencias en los sistemas de señalización de los PAN (algunas ya fueron observadas oportunamente) y las faltas incurridas por el personal, ponen en riesgo la seguridad de las personas y de los vehículos que los atraviesan



#### RAMAL VICTORIA/CAPILLA DEL SEÑOR:

- En el tramo Victoria/Schweitzer se observó: gran cantidad de durmientes deteriorados, y flojos, sectores de vía desniveladas, cupones de vía flojos-aplastados-rotos, sectores de vía en la que se acumula agua, falta o ausencia total de balasto en todo el tramo inspeccionado, vegetación entre rieles, PAN no habilitados, deficiencias en PAN (falta de demarcación del sendero peatonal, laberintos despintados, pavimento entre vía deteriorado y desnivelado, falta del entorno).
- Entre Victoria y Capilla del Señor se observó: asentamiento cerca de la zona de vías entre el km 25 P11 a km 25 P13, durmientes al límite de su vida útil, durmientes fuera de escuadra, fijaciones sueltas, durmientes rotos o faltantes en puente, estructura de puente deteriorada, falta de balasto de piedra, colmatación de balasto, rieles con desgastes laterales, excesiva deformación del hongo de riel-aplastamiento-abolladuras, juntas abiertas, fijaciones que no ajustan, uniones desniveladas.

Debe indicarse que el procedimiento efectuado sobre el ramal Victoria/Capilla del Señor, se realizó finalizada la obra de Mejoramiento de Vía<sup>40</sup>. Por lo cual, teniendo en cuenta las falencias detectadas en el procedimiento, se llega a la conclusión que la obra de inversión realizada por Estado, no ha logrado revertir la situación descripta en el apartado 4.3.1.2.

#### 4.2.1.4.2. ARGENTREN – LÍNEA ROCA

##### RAMAL EZEIZA – CAÑUELAS:

En el tramo Tristán Suárez/Máximo Paz se observó:

- PAN con laberintos despintados, brazos de barrera sin reflectantes, entorno deficiente o faltante, solado deteriorado, PAN peatonales de las estaciones con los portones abiertos.
- Gran cantidad de PAN no habilitados.
- Obra de arte que acumula agua y basura.



<sup>40</sup> De acuerdo a lo informado por el MIyT a través de Nota N° 3244/15 (16/10/15), la obra se encontraba ejecutada en un 100%.

- Bordes de andén despintados, grafitis en refugio de estación Máximo Paz.

#### RAMAL HAEDO – TÉMPERLEY

El tramo inspeccionado se observó:

- Gran cantidad de PAN no habilitados. Algunos de ellos inducidos por mejoras.
- Falta de cerramientos.
- PAN que no cuentan con entorno, con laberintos y sendas despintadas, señales sonoras que no funcionan, brazos de barrea sin reflectivas.
- En la estación Haedo y en la Estación Brian el solado de los andenes se encuentra deteriorado y desnivelado (falencias que fueron observadas oportunamente por la CNRT).

Como se puede observar, en ambos ramales se mantiene la situación descripta en el apartado 4.2.1.3, con relación a la existencia de PAN no habilitados y la falta de cerramientos perimetrales.

#### 4.2.1.4.3. *SOFSE – LÍNEA SARMIENTO:*

##### RAMAL MERLO – LOBOS

La inspección “in situ” se ha dado en dos tramos diferentes. De la Estación Las Heras en sentido ascendente y en sentido descendente.

- En el sentido ascendente se han detectado:
  - Que se ha realizado un cambio de durmientes, pero han quedado fuera de escuadra, con fijaciones que no ajustan permitiendo su movimiento y durmientes que no apoyan sobre el terreno (cuelgan del riel por las fijaciones)
  - Gran cantidad de durmientes deteriorados y flojos, rieles en mal estado, uniones de riel muy separadas y sin fijación, juntas de dilatación con separación excesiva, colmatación por acumulación de agua, PAN no habilitados, ausencia total de cerramientos y PAN con solados deteriorados.
- En el sentido descendente se realizó un mejoramiento de vía con balasto de tierra y balasto de piedra y durmientes de quebracho colorado en juntas. Se observó un PAN con solado deteriorado, PAN no habilitados y ausencia total de cerramientos.



### RAMAL MORENO – MERCEDES

- El tramo inspeccionado cuenta con gran cantidad de PAN no habilitados, ausencia total de cerramientos.
- Se observó deterioros en estaciones, grafitis, bordes de andén despintados, solados deteriorados y PAN con deterioros en pavimento entre vías y en senderos peatonales.

El tramo relevado próximo a la estación Las Heras, al momento de la inspección se encontraba afectado a una obra de Mejoramiento de Vía (tramo ascendente en ejecución y tramo descendente ejecutado). En el tramo ascendente se detectaron falencias que tienen relación directa con la seguridad en la circulación de las formaciones, mientras que en el sector descendente no se ha podido determinar si cuenta con las mismas falencias que el sector ascendente por contar con balasto de tierra, lo que impide visualizar el estado de los durmientes y sus fijaciones.

**4.2.1.5. En el periodo auditado se ha registrado un número considerable de descarrilamientos debido al mal estado de conservación de la vía.**

De acuerdo a los legajos de descarrilamientos generados por la CNRT, durante el período 2013 – 2014 fueron registrados 44 descarrilamientos, 28 en el año 2013 y 16 en el año 2014. Las causas de los accidentes, el año de registro, la línea de pertenencia y la ubicación de los hechos son sintetizados en el siguiente cuadro (cuadro 22):

**Cuadro 22**

LÍNEA	RAMAL	CAUSAS DE LOS DESCARRILAMIENTOS					
		AÑO 2013			AÑO 2014		
		Estado de Vías	Estado Material Rodante	Otros	Estado de Vías	Estado Material Rodante	Otros
Mitre	Victoria – Capilla del Señor			1			
	Villa Ballester - Zárate	19	2		6		4
Roca	Ezeiza - Cañuelas						
	Temperley - Haedo						1
Sarmiento	Merlo - Lobos	3			2		1
	Moreno - Mercedes	3			2		
TOTAL POR TIPO DE CAUSA		25	2	1	10		6
TOTAL DE DESCARRILAMIENTOS		28			16		

Como puede observarse, la causa preponderante de los accidentes ha sido el mal estado de las vías (79.54%), siendo el ramal Villa Ballester – Zárate el que registra mayor número de accidentes originados en la misma<sup>41</sup>.

De acuerdo a la información contenida en los legajos de descarrilamientos de la CNRT, estos han sobrevenido como consecuencia de:

- La apertura de trochas por ceder las fijaciones.
- Agujas de ADV que no estaban engrampadas reglamentariamente.
- Vía limitada a 12km en la cual se excedió la velocidad.
- Mal estado general de la infraestructura.
- Vía con desnivel y desalineación
- Zona de vía desmejorada.

Debe recordarse que este ramal desde marzo del 2014 tiene restringida su velocidad de circulación a 20 km/h y en ciertos sectores a 12 km/h<sup>42</sup> como consecuencia del mal estado de su estructura de vía. Dicha restricción no ha podido garantizar la salvaguarda de la seguridad operacional de los servicios ya que desde su vigencia se han registrado nuevos descarrilamientos como consecuencia del estado de la vía (tren 274 el 07/05/14, tren NCA 677 el 03/07/14, locomotora NCA 8243 el 18/07/14).

Por último debe observarse que el resto de los siniestros como consecuencia del estado de la vía tuvieron lugar en ambos ramales de la línea Sarmiento (10 accidentes, 5 en cada ramal).

#### **4.2.2. Los procedimientos de inspección efectuados por la CNRT ponen en evidencias falencias por parte de los operadores, en sus prácticas operativas.**

Del análisis efectuado sobre las actas de inspecciones labradas por la CNRT en los años 2013 y 2014 relativas al objeto de examen (94 actas), surge la existencia de anomalías e irregularidades

---

<sup>41</sup>En el periodo 2013 – 2014, sobre un total de 35 descarrilamientos como consecuencia del mal estado de la vía, el ramal registro 25 descarrilamientos (71,43%).

<sup>42</sup> Ver punto 4.3.1.2.



relacionadas con las prácticas operativas de las líneas. A modo de ejemplo se detallan las más frecuentes en cada una de ellas:

#### Línea Sarmiento

- Tornos de PAN no funcionan o están pesados.
- Brazos de barrera bajados por el guarda barrera a mano en PAN manuales.
- Falta de cinta reflectiva en brazos de barrera de cabina de señales.
- Elementos de seguridad incompletos o faltantes en PAN manuales.
- Registros de trenes incompletos en estación de bloqueo.
- Elementos de comunicación en PAN y cabina no funcionan.
- Faltantes de cruz de San Andrés.
- Las señales no poseen luces en las cabinas de señales.
- Irregularidades en los certificados de idoneidad y psicofísico del personal y conductores de tren.
- No se cumple con lo reglamentado en el RITO.
- PAN carece de defensa peatonal que impida el libre acceso a zona de vía.
- Existencia de televisor en estaciones.
- Falta de itinerario de trenes en estaciones.
- Cámara interior del lado del ayudante mirando al techo. en locomotora.
- Registro de trenes deficientes en estaciones de bloqueo.
- Fosas de paralelas con basura y malezas.
- Locomotora sin certificado habilitante, sin velocímetro, dispositivo de hombre muerto y hombre vivo no operativos al servicio.
- Locomotoras con dispositivos de freno de emergencia sin seguro y sin tapa de protección.

#### Línea Roca

- No se cumple con lo reglamentado en el RITO.
- Falta de cinta reflectivas en brazos de barrera de cabina de señales.
- Faltan banderas rojas en PAN.
- Elementos de seguridad incompletos o faltantes en PAN manuales.



- Tornos de PAN no funcionan o están pesados.
- Faltan indicadores de señales en cabina de señales.
- Falta campanilla de aproximación de trenes en PAN.
- Problemas de energía eléctrica en cabinas y PAN.
- Infraestructura de cabinas en mal estado.
- No se observan las firmas de los supervisores/jefe en el Libro Registro de Trenes.
- Elementos de comunicación en PAN y cabina no funcionan.
- Matafuegos en trenes y cabina de señales con carga vencida.
- Las señales no poseen luces en las cabinas de señales.
- Irregularidades en los certificados de idoneidad y psicofísico del personal y conductores de trenes.

#### Línea Mitre

- Irregularidades en los certificados de idoneidad y psicofísico del personal y conductores de tren.
- Irregularidades en los registros de trenes en las cabinas.
- Infraestructura de cabinas en mal estado.
- No se cumple con lo reglamentado en el RITO.
- Falta o deterioro de las señales de las cabinas.
- Elementos de seguridad incompletos o faltantes en PAN manuales.
- Falta talonario para copiado de AUV en cabinas.
- Falta de cinta reflectivas en brazos de barrera de cabina de señales.
- Falta cruz de san Andrés.
- Faltan banderas rojas en PAN.
- Matafuegos en trenes y cabina de señales con carga vencida.
- Brazos de las barreras levantados permanentemente.
- Personal ausente en PAN y cabinas.
- Existencia de camastros y televisores en estaciones.



La existencia de estas irregularidades pone en riesgo la seguridad operativa de las líneas, situación que se ve agravada aún más debido a la falta de respuesta técnica por parte de los operadores, a las infracciones detectadas por el Órgano de Control oportunamente (cuadro 23):

**Cuadro 23**

	Línea Roca		Línea Sarmiento		
	UBICACIÓN	ACTA DE INSPECCIÓN	ACTA DE INSPECCIÓN	ACTA DE INSPECCIÓN	FALENCIA
	Cabina Cañuelas	SPO CCJ N° 035/14 19/06/14	SPO CCJ N° 064/14 05/11/14		Señal de brazo sin luz durante la noche.
	Cabina Levene	SPO CCJ N° 033/14 17/06/14	SPO CCJ N° 065/14 06/11/14		Señal de brazo sin luz durante la noche.
	Cabina Tristán Suarez	SPO CCJ N° 034/14 18/06/14	SPO CCJ N° 067/14 10/11/14		Señal de brazo sin luz durante la noche.
	PAN Almirante Brown	SPO CCJ N° 033/14 17/06/14	SPO CCJ N° 065/14 06/11/14		Baliza de barrera lado este no funciona.
	PAN Belgrano/ Porquera	SPO CCJ N° 034/14 18/06/14	SPO CCJ N° 067/14 10/11/14		Falta de balizas destellantes.
	PAN Calle Toay	SPO JRC N° 38/13 26/08/13	SPO JPZ N° 05/14 17/03/14	SPO CCO N° 50/14 29/09/14	Carece de defensa peatonal que impida el libre acceso a zona de vía
	PAN Calle Antofagasta	SPO JRC N° 38/13 26/08/13	SPO JPZN° 05/14 17/03/14	SPO CCO N° 50/14 29/09/14	Los brazos de barrera se encuentran atados con chaleco reflectivo
	Estación Marcos Paz	SPO JRC N° 39/13 27/08/13	SPO JPZ N° 08/14 20/03/14	SPO CCO N° 52/14 03/10/14	Las señales no poseen luces
	PAN Calle Curapaligue	SPO JRC N° 40/13 28/08/13	SPO JPZN° 09/14 21/03/14	SPO CCO N° 56/14 09/10/14	No posee torno cruz de San Andrés
	PAN Calle San Martín	SPO JRC N° 40/13 28/08/13	SPO JPZ N° 10/14 25/03/14	SPO CCO N° 56/14 09/10/14	Torno con accionamiento pesado
	Cabina Luján	SPO RA N° 09/13 19/03/13	SPO PMF N° 03/14 12/03/14	SPO LB N° 23/14 17/10/14	Señales del sector sin luz
	Estación Mercedes	SPO RA N° 10/13 20/03/13	SPO PMF N° 04/14 13/03/14	SPO CCJ N° 59/14 15/10/14	Señal no funciona, elementos de seguridad incompletos.

#### 4.3. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LOS PROGRAMAS OPERATIVOS DE SERVICIO, SU CUMPLIMIENTO Y LOS CONTROLES EFECTUADOS POR LOS ORGANISMOS COMPETENTES.

4.3.1. Los operadores de las líneas Mitre (COFESA) y Roca (ARGENTREN) han efectuado la presentación de los programas operativos de servicio correspondientes al año 2014 fuera de los tiempos establecidos en los acuerdos de operación. Sin perjuicio de lo observado en



**4.4.1, y más allá de esta situación, los servicios en este periodo, fueron prestados en función de un programa operativo que no tuvo aprobación formal por parte de SOFSE y cuya intervención por la CNRT se produjo el 21/10/14, es decir, a poco más de dos meses de la finalización del mismo.**

La cláusula 8° de los Acuerdos de Operación establece que los Operadores deberán presentar a la SOFSE, antes del 30 de noviembre de cada año, el Programa Anual Operativo de Servicios del año siguiente. No obstante, para el año 2014 el Acuerdo contempló un plazo de gracia de 90 días desde su firma, para efectuar dicha presentación<sup>43</sup>.

Al vencimiento del plazo de gracia, los operadores ARGENTREN Y COFESA solicitaron una prórroga para presentar los Programas Operativos, argumentando que para proyectar la operación de los servicios se requiere de manera previa la aprobación de los Planes de Mantenimiento. Como fue dicho anteriormente, éstos fueron presentados por ambos operadores en fecha 30/04/14, luego de ser aceptados sus pedidos de prórrogas<sup>44</sup>. Por lo tanto, el 12/05/14 los operadores solicitan la aprobación de dichos planes de mantenimiento, a fin de posibilitar la presentación de los correspondientes Programas Operativos. En respuesta a esta solicitud, la SOFSE otorga en primer lugar una prórroga de 30 días (hasta el 12/06/14) y al vencimiento de esta conceden otra prórroga (hasta el 27/06/14) para efectuar dicha presentación y en el caso de COFESA, la SOFSE otorgó una nueva prórroga de 72 horas hábiles (hasta el 02/07/14). En consecuencia la fecha de presentación de los Programas Operativos de Servicio por parte de los operadores ha sido la siguiente (cuadro 24):

**Cuadro 24**

Operador	Fecha de presentación según Acta de Acuerdo	Fecha de presentación	Días hábiles de retraso
ARGENTREN	11/05/14	24/06/14	31
COFESA		02/07/14	37

Posteriormente a la presentación, la SOFSE remite a la CNRT<sup>45</sup>, los Planes Operativos para que dicho organismo tenga la intervención que le compete en los términos del Acuerdo de Operación.



<sup>43</sup> Los Acuerdos fueron firmados el 10/02/14, por lo que la fecha límite para la presentación de los Programas Operativos de Servicio es el 11/05/14.

<sup>44</sup> Ver punto 4.1.1.2.

<sup>45</sup> Fueron remitidos a la CNRT el 19/08/14.

El 21/10/14, la CNRT manifiesta no tener objeciones que formular a los Programas presentados<sup>46</sup>, argumento que habilitaría a la SOFSE a realizar la aprobación de los programas. De la información relevada no se ha podido constatar que dicha aprobación se haya producido ya que no hay un acto formal que así lo establezca.

En consecuencia, se puede concluir que los servicios fueron prestados según un Programa Operativo que no tuvo aprobación formal por parte de SOFSE y cuya intervención por la CNRT se produjo el 21/10/14, es decir, a poco más de dos meses de la finalización del período.

#### **4.3.2. Se verificaron incumplimientos de los requisitos establecidos por la resolución CNRT (I) N° 338/11 para la presentación de las programaciones de servicios por parte de los operadores ferroviarios.**

La Resolución CNRT (I) N° 338/11 establece los requisitos mínimos de las programaciones de trenes que los operadores ferroviarios deben presentar a la CNRT para su análisis y posterior aprobación por la Autoridad de Aplicación. Uno de dichos requisitos, es la elaboración de un “Estudio de Oferta y Demanda Estimada para las distintas bandas horarias y tipo de día en que se efectúan los servicios.”<sup>47</sup>, el que deberá basarse en censos de pasajeros que analicen la demanda en horas pico, pudiendo así determinar si la oferta brindada es suficiente.

Por otra parte, la resolución faculta a la CNRT a realizar consultas y requerir información ampliatoria, y a realizar observaciones a las programaciones presentadas para su corrección<sup>48</sup>. Dispone además que los operadores ferroviarios del AMBA deberán presentar los horarios para su aprobación a la CNRT con una antelación mínima de cuarenta y cinco (45) días corridos a la fecha prevista de vigencia. En el caso que dicha programación sea observada, no podrá ponerse en vigencia hasta tanto no se cuente con la autorización correspondiente<sup>49</sup>.



---

<sup>46</sup> Nota CNRT (I) N° 2205/14.

<sup>47</sup> Artículo 1°, inc. F.

<sup>48</sup> Artículo 2°.

<sup>49</sup> Artículo 3°

En este marco, se ha verificado que en los períodos auditados se han producido incumplimientos relacionados con la falta de presentación en término de la Programación y la falta de elaboración del “Estudio de Oferta y Demanda Estimada”.

Esta situación se constató en los ramales operados por COFESA, y SOFSE:

#### COFESA – LÍNEA MITRE

Con fecha 14/03/14 el operador comunicó<sup>50</sup> a la CNRT -en los términos de la Resolución N° 338/11- los nuevos horarios para los servicios de los ramales Villa Ballester – Zárate y Victoria – Capilla del Señor a ser implantados a partir de ese mismo día. De esta forma, el operador incumplió el plazo previsto en el artículo 3° de la mencionada resolución para la presentación de los horarios de trenes ante el Órgano de control. De la misma forma, el 17/07/14 este operador informa una nueva programación de trenes para el Ramal Villa Ballester – Zárate, aplicable a partir del 21/07/14<sup>51</sup>, es decir, cuatro (4) días después.

Por otro parte, debe observarse que el operador no elaboró el estudio de oferta y demanda exigido por el artículo 1° inciso f) de la resolución, por considerar que se trata de un “horario de transición a implementarse con los recursos disponibles que otorgan seguridad en la circulación”. Ante lo cual debe recordarse que el Censo de pasajeros exigido en el estudio, tiene por objeto “*determinar la cantidad total de pasajeros transportados a fin de disponer de datos concretos, fehacientes y confiables para la elaboración del itinerario de trenes y para establecer los niveles de evasión existentes, a partir de los cuales se puedan tomar las medidas correctivas necesarias*”<sup>52</sup>.

#### SOFSE – LÍNEA SARMIENTO

La SOFSE -en su carácter de operadora directa de los servicios de la Línea Sarmiento- presentó a la CNRT mediante la Nota TRA N° 038/13 del 9/12/13, una nueva programación de servicios para sus ramales diésel con vigencia a partir del 16/12/13. Como puede apreciarse, la nueva programación



<sup>50</sup>Expediente TRE-SOF-0000295/2014 Boletín de Servicio Corredores Ferroviarios - M1 -1.

<sup>51</sup> Nota LM GAC N° 257/2014 del 17/07/14.

<sup>52</sup> Extraído del Programa Operativo de Servicios presentado por ARGENTREN S.A. para la Línea Belgrano Sur.

es presentada con una exigua antelación de siete (7) días corridos, lo cual dificulta un adecuado análisis técnico por parte de la CNRT previo a su aprobación. Como lo hace notar la Gerencia de Concesiones Ferroviarias (GCF) de la CNRT en su Informe Técnico N° 03, en el cual expresa que “*esta programación de servicios no fue presentada con la antelación mínima establecida en el art. 3° de la Resolución CNRT (I) N° 338/11...*”. Agregando además, que la programación presentada tampoco cumple con los valores mínimos exigidos de cantidad de trenes determinados por la Resolución N° 115/02 del ex – Ministerio de la Producción, salvo los días domingos y feriados de los sectores Moreno/Mercedes y Merlo/Lobos.

Sin descrédito de esto, tanto la SOFSE como la CNRT reconocen que la programación de servicios presentada es la máxima que se puede ofrecer con el Material Rodante disponible.

**4.3.3. Las empresas operadoras, han incumplido la programación operativa de servicios, tanto en lo que hace a la cantidad de trenes corridos (cumplimiento) como a la puntualidad de los mismos (regularidad).**

El análisis realizado sobre los servicios brindados por las tres líneas, en el período auditado ha dado como resultado una eficacia promedio en el cumplimiento del 62% en el año 2013 y de un 65 % en el año 2014; y en relación a la regularidad del 32% en el año 2013 y del 40% en el año 2014, siendo los resultados alcanzado por ramal, los siguientes (cuadro 25):

**Cuadro 25**

Línea:	Ramal:	Cumplimiento		Regularidad	
		Año 2013	Año 2014	Año 2013	Año 2014
Mitre	Villa Ballester – Zárate	63%	77%	19%	42%
	Victoria - Capilla del Señor	30%	34%	15%	28%
Sarmiento	Moreno – Mercedes	78%	68%	35%	23%
	Merlo – Lobos	55%	38%	8%	8%
Roca	Ezeiza - Cañuelas	80%	93%	76%	89%
	Temperley - Haedo	65%	79%	42%	49%
<b>Promedios generales</b>		<b>62%</b>	<b>65%</b>	<b>32%</b>	<b>40%</b>

En el caso de los ramales correspondientes a la Línea Mitre hubo una significativa reducción en la cantidad de servicios programados entre 2013 y 2014, en función del estado de la infraestructura y de la disponibilidad de Material Rodante y recursos humanos. Así, el Ramal Victoria – Capilla del Señor



pasó de un promedio mensual de 900 trenes en 2013 a un promedio de 400 trenes en 2014. Mientras que en el Ramal Villa Ballester – Zárate el promedio pasó de 915 a 316 servicios mensuales programados. A pesar de esta disminución en la cantidad de servicios, la nueva programación –como puede apreciarse en el cuadro anterior- tuvo un alto grado de incumplimiento.

**4.3.4. Las demoras y cancelaciones de servicios en los ramales analizados fueron generadas en su mayoría por causas imputables a los propios operadores.**

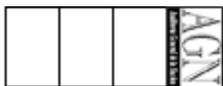
A efectos de determinar la responsabilidad por el incumplimiento de los itinerarios y programas operativos de servicios, los operadores remiten periódicamente a la CNRT información sobre la cantidad de cancelaciones y demoras y sus causas. Estas últimas se dividen en “Causas Propias” (Imputables al operador) y “Causas Ajenas” (Imputables a terceros o generadas por fuerza mayor). El grado en que unas u otras incidían en el nivel de incumplimiento determinará las sanciones o medidas a adoptar por parte de las autoridades competentes.

En el año 2013, en lo que respecta a las “Demoras”, la línea Sarmiento (UGOMS –SOFSE) es la que mayor grado de inconvenientes propios ha tenido para la prestación de los servicios (95% en el ramal Merlo/Lobos y 94% en el ramal Moreno/Mercedes) y en segundo término la línea Mitre (UGOMS) con 89% en el ramal Victoria/Capilla del Señor y 86% en ramal V. Ballester/Zarate. Si se analiza lo sucedido en el año 2014 se observa que la línea Mitre (UGOMS – COFESA), es la que mayor grado de inconvenientes propios ha tenido, con un 90% en el ramal Victoria Capilla del Señor y 73% en el ramal V. Ballester/Zárate).

Al considerar la variable “Cancelados”, se observa que en el año 2013, todos los ramales han tenido un alto porcentaje de cancelaciones debido a causas propias (entre 90% y un 98%), a excepción del ramal Villa Ballester/Zárate, el cual no se pudo evaluar por la falta de presentación de datos. En relación al año 2014, el mayor porcentaje de cancelaciones por causas propias ha tenido lugar en Victoria/Capilla del Señor con un 94%, V. Ballester/Zárate con 83% y Ezeiza/Cañuelas con un 76%),

En el cuadro siguiente se resume la cantidad y porcentaje de cancelaciones y atrasos por tipo de causa (propia y ajena) para cada uno de los ramales analizados (cuadro 26):





**Cuadro 26**

Operador	Línea	Ramal:	Período	Demoras			Cancelados			
				Causa propia	Causa ajena	Totales	Causa propia	Causa ajena	Totales	
UGOFE	ROCA	Ezeiza - Cañuelas	2013	218 (32%)	457 (68%)	675 (100%)	3247 (93%)	228 (7%)	3475 (100%)	
		Temperley - Haedo		261 (9%)	2535 (91%)	2796 (100%)	3855 (90%)	444 (10%)	4299 (100%)	
UGOMS	MITRE	Villa Ballester - Zárate		4148 (86%)	693 (4%)	4841 (100%)	(*)		4080 (100%)	
		Victoria - Capilla del Señor		1458 (89%)	174 (11%)	1632 (100%)	7739 (98%)	132 (2%)	7070 (100%)	
UGOMS – SOFSE	SARMIENTO	Moreno - Mercedes		4404 (94%)	274 (6%)	4678 (100%)	2227 (93%)	166 (7%)	2393 (100%)	
		Merlo - Lobos		5670 (95%)	312 (5%)	5982 (100%)	5611 (96%)	239 (4%)	5850 (100%)	
		Total		16159 (78%)	4445 (22%)	20604 (100%)	21878 (**) (80%) (**)	1209 (**) (4%) (**)	27167 (100%)	
UGOFE – ARGENTREN	ROCA	Ezeiza - Cañuelas		2014	316 (57%)	242 (43%)	558 (100%)	971 (76%)	301 (24%)	1272 (100%)
		Temperley - Haedo			1930 (56%)	1527 (44%)	3457 (100%)	1414 (57%)	1047 (43%)	2461 (100%)
UGOMS – COFESA	MITRE	Villa Ballester - Zárate			990 (73%)	356 (27%)	1346 (100%)	864 (83%)	177 (17%)	1045 (100%)
		Victoria - Capilla del Señor	319 (90%)		37 (10%)	356 (100%)	4125 (94%)	282 (6%)	4407 (100%)	
SOFSE	SARMIENTO	Moreno - Mercedes	2528 (47%)		2861 (53%)	5389 (100%)	1754 (47%)	2009 (53%)	3763 (100%)	
		Merlo - Lobos	1919 (61%)		1250 (39%)	3169 (100%)	2081 (32%)	4359 (68%)	6440 (100%)	
		Total	8002 (56%)		6273 (44%)	14275 (100%)	11209 (58%)	8175 (42%)	19388 (100%)	

(\*) No se cuenta con los datos porque el operador no remitió a la CNRT los partes correspondientes.

(\*\*) Por esa ausencia de datos hay un faltante para completar el 100% con la suma de ambas causas.

**4.3.5. Los ramales bajo análisis registran un elevado número de cancelaciones y demoras debido a inconvenientes relacionados con el Material Rodante (MR).**

Como fue expuesto en el apartado 4.3.4, las cancelaciones y demoras de servicios son ocasionadas por causas propias o ajenas. Las causas propias se clasifican en: causas por Transporte, causas por Material Rodante y causas por Infraestructura, las que a su vez se subdividen dentro de cada una de ellas.

Según surge de la información operativa relevada, de las causas propias las que mayor incidencia tienen son las relacionadas con el Material Rodante (cuadro 27), dentro de las cuales podemos mencionar falta o falla de locomotora, falta o falla de equipo eléctrico, falta o fallas de coches remolcados, entrega tardía de locomotora, falta de luces en la formación, etc.

**Cuadro 27**

Material Rodante (MR) sobre causas propias														
AÑO 2013														
Línea/ Operador	ROCA (UGOFE)				MITRE (UGOMS)				SARMIENTO (UGOMS/SOFSE)				TOTALES	
Ramal	Ezeiza - Cañuelas		Temperley - Haedo-		V. Ballester - Zárate		Victoria - Capilla del Señor		Moreno - Mercedes		Merlo - Lobos			
Causa	A	C	A	C	A	C	A	C	A	C	A	C	A	C
Totales anuales	675	3475	2796	4299	4841	4080	1632	7070	4678	2393	5982	5850	20604	27167
Total causas propias	218	3247	261	3855	4148	Sin Datos	1458	6938	4404	2227	5670	5611	16159	21878
Total MR	150	3167	216	3806	447	Sin Datos	933	5778	1026	1571	1466	4198	4238	18520
% de Material Rodante Causas propias	68,81	97,54	82,76	98,73	10,78		63,99	83,28	23,30	70,54	25,85	74,82	26,23	84,65



AÑO 2014														
Línea/ Operador	ROCA (UGOFE/ARGENTREN)				MITRE (UGOMS/COFESA)				SARMIENTO (SOFSE)				TOTALES	
Ramal	Ezeiza - Cañuelas		Temperley - Haedo-		V. Ballester - Zárate		Victoria - Capilla del Señor		Moreno - Mercedes		Merlo - Lobos			
Causa	A	C	A	C	A	C	A	C	A	C	A	C	A	C
Totales anuales	558	1272	3457	2461	1346	1045	356	4407	5389	3763	3169	6440	14275	19388
Total causas propias	316	971	1930	1414	990	864	319	4125	2528	1754	1919	2081	8002	11209
Total MR	135	917	123	1283	169	659	135	2666	611	955	656	1255	1829	7735
% de Material Rodante Causas propias	42,42	94,44	6,37	90,73	17,07	76,27	42,32	64,63	24,17	54,45	34,18	60,31	22,86	69,01

Nota: "A" atraso, "C" cancelación

Como puede observarse en los datos expresados en el cuadro anterior, en el año 2013 el porcentaje de atrasos promedio por causas de MR ha sido de 26,23%, registrándose la mayor cantidad de atrasos en el ramal Temperley/Haedo (82,76%), en el ramal Ezeiza/Cañuelas (68,81%) y en el ramal Victoria/Capilla (63,99%). A su vez, si se analiza lo sucedido en el mismo período con relación a las cancelaciones por causas de MR, el porcentaje promedio ha sido de un 84,65%, siendo el ramal Moreno/Mercedes el que ha registrado el menor porcentaje (70,54%) y el ramal Temperley/Haedo el que registro el mayor porcentaje (98,73%).

Asimismo, en el 2014, las cancelaciones por problemas con el Material Rodante en promedio han sido de 69,01% de las causas propias. Este porcentaje asciende a 94,44% en el ramal Ezeiza–Cañuelas y 90,73% en el ramal Temperley–Haedo, mientras que en la línea Mitre es de 76,27% Villa Ballester – Zárate y 64,63% Victoria – Capilla de Señor y para la línea Sarmiento los porcentajes son 54,45% Moreno – Mercedes y 60,31% Merlo – Lobos.

En el caso de las demoras causadas por problemas con el Material Rodante en el 2014 representan el 22,86% de las causas propias variando entre un 42,42% en Ezeiza-Cañuelas y un 6,37% en Temperley-Haedo.

Dentro de las diversas causas englobadas en el rubro Material Rodante, se destacan las relacionadas con el Material tractivo -Locomotoras y Coches Motrices-. En efecto, la primera de ellas (incluyendo "falta" y "fallas" de Locomotoras) representa en el 2013 el 92% de las cancelaciones por



Material Rodante. Mientras que en el año 2014 ese porcentaje es de 58%, pero si se suman las cancelaciones por falta de Coche Motor (en el Ramal Victoria – Capilla del Señor) este porcentaje asciende a 87%.

El análisis de estos datos, demuestran que el estado de mantenimiento del MR destinado a brindar servicio en estos ramales es deficiente, lo que se ve agravado aún más por falencias en la elaboración y/o ejecución de los planes de mantenimiento correspondientes, como ya fue expuesto (ver apartado 4.1.2.1 y apartado 4.1.2.2).

Por último debe observarse, que la falta de MR disponible (en cantidad y calidad) para dar un razonable cumplimiento a las metas establecidas en los Programas Operativos de Servicios, se evidencia en la información suministrada por los operadores en dichos programas. Como es el caso de la línea Mitre, que según la información incluida por la operadora COFESA en el Programa Operativo de Servicios para 2014, contaba con un 40% del MR, “Fuera de Servicio”<sup>53</sup>.

El detalle para los dos ramales diésel de esta Línea es el siguiente:

a).- Victoria – Capilla del Señor: De los 28 Coches de pasajeros MATERFER había 13 que se encontraban fuera de servicio. Por otra parte, de los 5 coches motor había 3 fuera de servicio y de las 8 locomotoras había 3 fuera de servicio. De esta forma, considerando que también había Material Rodante en mantenimiento, la disponibilidad se redujo a dos equipos en circulación (una locomotora y un coche motor) y una sola locomotora en reserva operativa. Si se observa la cantidad de cancelaciones y demoras de servicios en este ramal por falta de Coches Motor, se puede tomar dimensión del impacto que este hecho tiene en el incumplimiento de los servicios.

b).- Villa Ballester – Zárate: De los 28 Coches de pasajeros había 10 que se encontraban fuera de servicio y de las 8 locomotoras había 2 fuera de servicio. Según el Programa no hubo locomotoras en reserva operativa hasta el mes de mayo inclusive, pasando a contar con una desde junio hasta diciembre. Como surge del análisis de las causas de cancelaciones y demoras, el faltante de locomotoras generó en este ramal un alto porcentaje de incumplimiento de servicios (más del 50% del total de las cancelaciones).

---

<sup>53</sup> Datos a Junio de 2014.

Lo mismo sucedía en el caso de la línea Roca, particularmente con el Ramal Temperley-Haedo, el cual, según la programación presentada por el operador ARGENTREN, para el 2014, disponía de 2 formaciones con 3 coches cada una y no contaba con formaciones en Reserva Operativa. Asimismo, en el “Balance de Necesidad de Material Rodante” incluido en dicho Programa Anual Operativo de Servicios, la empresa observa que en función del Material Rodante disponible se necesitan para el nuevo PAO, 30 coches remolcados más. Agregando que “se fueron a inspeccionar a Alianza 34 CCRR<sup>54</sup>, de los cuales 14 no se encontraban en el lugar y de los 18 restantes 4 no se recomienda incorporar; 7 si se incorporan deben pasar antes por una intervención de Talleres de Remedio de Escalada, y los 7 restantes podrían ser incorporados con trabajos de revisión de fosa”.

**4.3.6. Se constató la existencia de demoras y cancelaciones de una cantidad significativa de servicios por “falta de custodia policial”, las que se incrementaron un 60,43% y un 815,9% respectivamente en 2014 respecto de 2013.**

En el período auditado, los operadores de las líneas diésel, han informado cancelaciones y demoras de servicios por la causa denominada “falta de custodia policial”. Esta causal se ha visto incrementada del año 2013 al año 2014 tanto en lo que se refiere a los atrasos (A) como a las cancelaciones(C) (cuadro 28).

**Cuadro 28**

CAUSA	RAMAL	Línea Roca				Línea Mitre				Línea Sarmiento				Totales	
		Ezeiza - Cañuelas		Temperley - Haedo		Villa Ballester - Zárate		Victoria - Capilla del Señor		Moreno - Mercedes		Merlo - Lobos		A	C
		A	C	A	C	A	C	A	C	A	C				
Total Falta de Custodia	<b>2013</b>	8	26	61	62	25	S/D	131	12	9	14	44	18	<b>278</b>	<b>132</b>
	<b>2014</b>	9	58	163	307	10	2	7	13	176	491	81	338	<b>446</b>	<b>1209</b>

Si consideramos el caso de los atrasos, el incremento ha sido de un 60,43% entre 2013 y 2014, mientras que en lo referido a las cancelaciones, incremento interanual ha sido del 815,9% (132 en el 2013 a 1209 en el 2014) para los seis ramales. Siendo los ramales más afectados por este

<sup>54</sup> CCRR es la abreviación de Coches Remolcados. Esta aclaración no pertenece al textual.



inconveniente, ambos ramales de la Línea Sarmiento (operados por UGOMS y SOFSE consecutivamente) y el ramal Temperley – Haedo de la Línea Roca (operado por UGOFE y ARGENTREN consecutivamente).

Esta causal presenta un aspecto controversial que puede configurar un impedimento o al menos una dificultad para la solución del problema.

En efecto, estas demoras y cancelaciones fueron informadas por los operadores como “causa ajena”, es decir, como generada por fuerza mayor o por cuestiones que quedan fuera de la responsabilidad del operador. Sin embargo, la CNRT en sus observaciones e informes técnicos establece que las mismas deberían ser informadas como “causa propia” por considerar que la presencia policial no es un requisito reglamentario para el despacho de un tren. Esta diferencia de criterio ha quedado evidenciada a su vez entre la CNRT y la SOFSE (en su carácter de operadora estatal de la Línea Sarmiento), ya que esta última, ha informado todos los meses cancelaciones y demoras por “falta de custodia policial” como una causal ajena a su responsabilidad.

Sin perjuicio de estas cuestiones interpretativas, existe un Convenio suscripto el 28/12/13 entre la Secretaría de Transporte y la Policía Federal Argentina<sup>55</sup>, que tiene por objeto la prestación de un servicio de seguridad en el ámbito de los ferrocarriles metropolitanos de pasajeros y premetro, sobre formaciones en tránsito y en las estaciones ubicadas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en el Conurbano Bonaerense.

Por otra parte, los Acuerdos de Operación aprobados por la Resolución MIyT N° 41/2014 también hacen referencia a esta cuestión, estableciéndose en la cláusula 14.3 que la SOFSE, por intermedio de la Autoridad de Aplicación, “llevará adelante las gestiones que fueran necesarias para coordinar con las distintas fuerzas de seguridad a los fines de contar con la presencia de las mismas durante la Operación”. Agrega que “sin perjuicio de que la seguridad pública constituye una responsabilidad indelegable del Estado Nacional, el Operador prestará su colaboración en las tareas de coordinación antes mencionadas en función de los requerimientos que le efectúe la SOFSE, debiendo además proponer un Plan de acción destinado a la prevención de actividades delictivas, el que será aprobado por la SOFSE. ”

<sup>55</sup> Convenio N° 61/13.



#### **4.3.7. La CNRT no ha confeccionado las observaciones al informe mensual operativo de la línea Sarmiento, entre el 24/10/13 y el 30/09/14.**

Se ha constatado que desde el 24/10/13<sup>56</sup> hasta el 30/09/14, la CNRT no ha elaborado el Informe Mensual Operativo (IMO) de la Línea Sarmiento, que comunica al operador las inconsistencias, omisiones, errores y otros resultados que se hayan detectado en el proceso de fiscalización o control del cumplimiento de los programas operativos. Si bien la CNRT ha realizado las inspecciones correspondientes a esta línea, dichos procedimientos pierden eficacia si no son utilizados para contrastar con la información operativa remitida por la SOFSE, plasmándose en Observaciones o en un Informe Técnico los resultados de dicha confrontación. Esta situación fue normalizada a partir de octubre de 2014, fecha en que se volvió a elaborar observaciones, aunque los informes correspondientes a los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2014, fueron aprobados recién en marzo de 2015.

Si se analiza las consideraciones formuladas por la CNRT a esta línea a partir de octubre, se observa que se limitan a detallar las diferencias entre los horarios informados por SOFSE en los Partes P.14 y los registrados por los inspectores de la CNRT. A diferencia de lo que sucede con las otras líneas, donde se analiza las causas de las cancelaciones y demoras. Esta situación es cuestionable teniendo en cuenta la homogeneidad de la información remitida por todos los operadores. En este sentido, debe señalarse la presencia en esta línea de falencias que fueron detectadas y observadas en los ramales de las otras líneas, como son la existencia de cancelaciones y demoras que fueron informadas como causas ajenas, cuando deberían ser consideradas como propias.

Independientemente de que sea la propia SOFSE o un tercero –por cuenta y orden de aquella– quien realiza la operación de los servicios, corresponde que la CNRT<sup>57</sup> ejerza esta competencia, sin autoimponerse limitaciones basadas en el carácter estatal o privado de las empresas prestadoras de dicho servicio público. A tal efecto, resulta irrelevante que posteriormente corresponda o no la

<sup>56</sup> Fecha en que se le asigna a la SOFSE, la prestación de los servicios de transporte ferroviario, correspondientes a las Líneas MITRE y SARMIENTO en los términos del Artículo 7° de la Ley N° 26.352. (Resolución MIyT N° 1083/2013).

<sup>57</sup> En su calidad de organismo a cargo del control y fiscalización del servicio de transporte ferroviario.





aplicación de una sanción o que no se encuentre vigente el nuevo régimen de penalidades, ya que no es este el único fundamento para la realización de este tipo de controles e informes, sino que los mismos también tienen fines informativos, estadísticos, comparativos y correctivos, tanto para la propia CNRT, como para otros organismos competentes<sup>58</sup>, organizaciones de la sociedad civil y, fundamentalmente, para los usuarios del servicio.

En este sentido se expresa la propia CNRT<sup>59</sup>, al manifestar que la reanudación de las observaciones a partir de octubre de 2014 se debe a la necesidad de mejorar la calidad de la información remitida por la Línea Sarmiento (SOFSE) y permitir la comparación del desempeño de los distintos operadores y concesionarios.

#### **4.4. OBSERVACIONES RELACIONAS CON LOS ASPECTOS LEGALES**

**4.4.1. Las prórrogas otorgadas por la SOFSE a las operadoras para la presentación del plan de mantenimiento anual y del programa anual operativo de servicios no se encuentran debidamente justificadas, en su lugar, hubiera correspondido la aplicación de las sanciones establecidas en el régimen de penalidades para los incumplimientos previstos en los artículos 3º y 14 del mismo.**

Como ya fue observado anteriormente, los Planes de Mantenimiento y los Programas Operativos de servicios fueron presentados por las empresas operadoras con posterioridad al vencimiento de los plazos previstos en los Acuerdos de Operación (ver punto 4.1.1.2 y punto 4.1.1). Para ello, dichas empresas solicitaron una serie de prórrogas que fueron otorgadas por la SOFSE, en el marco de las competencias que le fueron asignadas en su calidad de operadora ferroviaria estatal, a cuyo cargo se encuentran los servicios en cuestión.

En estas circunstancias, es necesario aclarar que, según se explica en el propio Acuerdo de Operación, la suscripción del mismo con los Operadores en cuestión (ARGENTREN S.A. y

<sup>58</sup>Secretaría de Transporte, SOFSE, ADIF, SIGEN, AGN, etc.

<sup>59</sup> Nota G.C.F. Nº 001672 del 29/05/15 – EXP-S02:0053067/2015(respuesta a la Nota GCERyEPSP Nº 28/15).



CORREDORES FERROVIARIOS S.A.) se justificó por la competencia y experiencia que los mismos poseen para la organización, gestión y desarrollo de los servicios encomendados, teniendo en cuenta su carácter de operadores en el momento de la firma del citado Acuerdo. Cabe recordar al respecto, que en el caso del Acuerdo de Operación de la Línea Roca, la nueva empresa encargada de la operación del servicio, ARGENTREN S.A., tiene como sociedad controlante a FERROVÍAS S.A.C., la cual -junto con la empresa METROVÍAS S.A.- conformaba la UGOFE S.A., operadora de la Línea Roca hasta la suscripción del respectivo Acuerdo de Operación. Asimismo, en el caso de la Línea Mitre, la sociedad controlante de METROVÍAS, Benito Roggio Transporte S.A., constituyó la sociedad CORREDORES FERROVIARIOS S.A. a los fines de efectuar la operación del servicio.

Desde este punto de vista, no se observa una justificación válida que torne razonables los pedidos de prórroga por los operadores y su otorgamiento por parte de la SOFSE. En efecto, el plazo para su presentación fue acordado con los operadores en el marco de los Acuerdos de Operación aprobados por la Resolución 41/14, cuya suscripción implica la aceptación de los plazos y condiciones establecidos en el mismo. Así, no se observa que se hayan producido situaciones extraordinarias o acontecimientos de fuerza mayor que justifiquen el apartamiento de los plazos dispuestos en el Acuerdo para la presentación de los Planes de Mantenimiento y los Programas Anuales Operativos de Servicios. Tampoco surge de una razonable interpretación del Acuerdo y de la normativa aplicable que la aprobación de los Planes de Mantenimiento sea una condición previa para la presentación de los Programas Operativos, siendo este el único argumento utilizado para fundamentar los pedidos de prórroga para la presentación de los programas.

Por el contrario, lo que se desprende claramente de los considerandos y de las cláusulas de los Acuerdos es justamente que estas eran las situaciones que se pretendía evitar mediante el otorgamiento de la operación a las mismas empresas que se encontraban operando los servicios hasta ese momento, ya que éstas debían tener un estricto conocimiento de las condiciones en que se venía prestando el servicio, del estado de la infraestructura y de la disponibilidad de Material Rodante.

En efecto, el Acuerdo señala en uno de sus considerandos que *“la asignación de cada Línea a una única empresa (...) debería conducir a simplificar los procesos de toma de decisión internos y, en*



*consecuencia, reducir los tiempos para la implementación de las acciones necesarias para la operación y mejora en la prestación del servicio”.*

Asimismo, en el artículo 4.5 se establece que las obligaciones a cargo del Operador y el Régimen de Penalidades previsto en el Anexo II del Acuerdo serán interpretados y aplicados atendiendo, entre otras cosas, al hecho que la SOFSE y los Operadores declaran conocer el estado actual de la infraestructura, material rodante e instalaciones de señalamiento y comunicaciones de los Servicios Ferroviarios.

Teniendo en cuenta esto último, cabe interpretar que en lugar del otorgamiento de las prórrogas solicitadas por los operadores, ante el vencimiento de los plazos para la presentación de los Programas Operativos de Servicios, hubiera correspondido la aplicación de las sanciones establecidas en el Régimen de Penalidades para los incumplimientos previstos en los artículos 3° y 14° del mismo.

**4.4.2. La falta de dictado por parte de la ST, de un régimen de penalidades aplicable a la operación de los servicios ferroviarios a cargo de UGOMS y UGOFE, permitió que**

**, entre enero y mayo de 2013 no fueran aplicadas penalidades ante los incumplimientos en que incurrió el operador.**

En los Acuerdos de Gerenciamiento Operativo de Emergencia se estableció que la Secretaría de Transporte dictaría el Régimen de Penalidades aplicable a los incumplimientos relacionados con la prestación de los servicios ferroviarios por parte de dichos operadores<sup>60</sup>.

Tal como ha sido observado en los Informes aprobados por las Resoluciones AGN N° 237/10 y N° 5/16<sup>61</sup>, la falta de cumplimiento oportuno de dicha obligación por parte de la Secretaría de Transporte ha implicado la falta de aplicación de sanciones por los incumplimientos incurridos por UGOFE y UGOMS en la prestación de los servicios a su cargo.



---

<sup>60</sup> A través de la Resolución N° 354/07 del 28/06/07, se convoca a la UGOFE, para la operación integral del servicio ferroviario del Grupo de Servicios N° 4 (Roca). Posteriormente con fecha 03/07/12 se suscribe el Acuerdo de Operación de los Servicios Ferroviarios de los Grupos 1 y 2 (Líneas Mitre y Sarmiento) con UGOMS.

<sup>61</sup> Resolución N° 5/16.

En efecto, habiéndose verificado por la CNRT numerosos incumplimientos relacionados con cancelaciones y demoras de los servicios programados, como así también con el mantenimiento de material rodante y de la infraestructura ferroviaria, dicho organismo se ha visto imposibilitado de aplicar las correspondientes sanciones por la omisión de la Secretaría de Transporte de dictar el mencionado Régimen de Penalidades. De esta forma, los controles efectuados y las irregularidades detectadas por la CNRT durante ese período carecen de efectividad por no tener impacto sancionatorio.

Cabe destacar que la situación descripta, se mantuvo de esta manera hasta el dictado de la Resolución MIyT N° 511/13<sup>62</sup> de fecha 06/06/13, cuyo art. 1° aprobó finalmente el Régimen de Penalidades aplicable a los servicios ferroviarios operados por UGOFE S.A. y por UGOMS S.A.

#### **4.4.3. La CNRT no ha aplicado en forma efectiva y oportuna las penalidades correspondientes, a los incumplimientos detectados en relación a los planes de mantenimiento anual 2014.**

El Anexo II del modelo de Acuerdo aprobado por la Resolución MIyT N° 41/14 establece el Régimen de Penalidades aplicable a los incumplimientos en que incurriesen las operadoras ferroviarias en el marco de los Acuerdos de Operación.

Este régimen, en su artículo 12°, dispone la aplicación de penalidades por incumplimientos del Plan de Mantenimiento Anual, graduándolas según pongan en riesgo o no la seguridad del servicio, de los pasajeros, del personal afectado o de terceros en general, mientras que en su artículo 11° establece una penalidad por el incumplimiento de la obligación de custodiar, mantener y conservar los bienes afectados a la prestación del servicio. Aclarando que las penalidades dispuestas en ambos artículos no son mutuamente excluyentes, es decir, pueden ser aplicadas en forma independiente o acumulativa.

Sin embargo, se ha verificado que las penalidades impuestas por la CNRT a las operadoras en cuestión responden únicamente a lo dispuesto en el artículo 11° del citado régimen y son el resultado

---

<sup>62</sup> En aplicación de esta norma, la CNRT comenzó a calcular mensualmente las penalidades aplicables a los incumplimientos de dichos operadores ocurridos a partir del 24 de junio de 2013 hasta el 10 de febrero de 2014, momento en el cual se suscribieron los nuevos Acuerdos de Operación con ARGENTREN S.A. y CORREDORES FERROVIARIOS S.A. Conforme lo dispuesto por el artículo 9 de la Resolución N° MIyT 511/2013, dichas penalidades consistían en un porcentaje a detracer de la remuneración a percibir mensualmente por las operadoras.





de “inspecciones de seguridad” en las que se detectaron deficiencias relacionadas con la custodia, mantenimiento y conservación de los bienes afectados al servicio. Por el contrario, hasta la fecha de cierre de las tareas de campo no se ha podido verificar la efectiva aplicación de penalidad alguna en virtud del mencionado artículo 12°. Es decir, no se han aplicado las sanciones específicamente previstas para el incumplimiento de los Planes de Mantenimiento presentados por las operadoras.

Según lo informado a la Secretaría de Transporte por la Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT<sup>63</sup>, en el caso de las operadoras Argentren S.A. (Línea Roca) y COFESA (Línea Mitre) se han verificado en 2014 importantes incumplimientos en los distintos rubros de los Planes de Mantenimiento (Vías y Obras, Material Rodante, Señalamiento y Energía Eléctrica), llegando en algunos casos a un incumplimiento del 100% de lo programado.

Teniendo en cuenta los significativos desvíos informados por la CNRT entre las tareas de mantenimiento programadas y las efectivamente ejecutadas por las operadoras, se tendrían que haber iniciado oportunamente los procedimientos correspondientes para la aplicación de la penalidad prevista en el citado artículo 12° del Régimen de Penalidades. Es decir, una vez verificado para cada uno de los períodos mensuales previstos en el Plan de Mantenimiento, el desvío entre lo programado y lo ejecutado, hubiera correspondido el inicio del procedimiento sancionatorio.

Como ya se ha mencionado (apartado 4.1.1.2), los Planes de Mantenimiento fueron aprobados tardíamente como consecuencia de las demoras de las operadoras y de las sucesivas prórrogas otorgadas por la SOFSE. Sin perjuicio de esto, se verificó que dichos planes comenzaron a aplicarse en mayo de 2014 “ad referéndum de su aprobación definitiva”<sup>64</sup>, por lo cual a partir de ese momento se hizo posible su seguimiento y control, posibilitando también la tramitación de las penalidades correspondientes ante los desvíos detectados.



---

<sup>63</sup> Informe: “AÑO 2014 – CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCIÓN CNRT (I) N° 1770 DEL 19/09/08 SOBRE PLANES DE MANTENIMIENTO EN EL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL”. Informe de fecha 14 de abril de 2015, elaborado por la Gerencia de Seguridad en el Transporte – CNRT, a efectos de ser remitido a la Secretaría de Transporte - MIyT.

<sup>64</sup> Memorando G.I N° 301/15 del 15/04/15.

Sin embargo, consultada la CNRT al respecto, informó<sup>65</sup> que al no poder contar con el Plan de Mantenimiento hasta “*prácticamente la mitad del año 2014*”, la Gerencia de Seguridad en el Transporte priorizó “*la realización de inspecciones en las que se tenían en cuenta estándares mínimos necesarios más allá de la implementación de los Planes de Mantenimiento*”, las cuáles dieron lugar a la aplicación de sanciones.

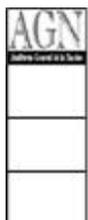
En dicha respuesta, la CNRT también informa que en base al citado Informe de Cumplimiento del año 2014 y “*tras la posterior realización –en el caso de material rodante- de un análisis más detallado acerca de los planes de Mantenimiento, se ha dado inicio a expedientes de penalidad en relación a la presentación de los Planes de Mantenimiento, los respectivos Informes de Avance y, finalmente, el grado de cumplimiento de cada uno de ellos.*”

Al respecto, debe destacarse que si bien la CNRT informó que se encuentran actualmente en trámite dichos expedientes, estos fueron iniciados con una demora injustificada y con posterioridad a los requerimientos de información de la AGN. En efecto, la nota de AGN por la cual se requirió la información referida a las penalidades aplicadas es de fecha 07/10/2015<sup>66</sup>, siendo las fechas de inicio de los expedientes mencionados por la CNRT, las siguientes:

- EXP-S02:0113856/2015 (Material Rodante - Línea Mitre): 23/10/2015.
- EXP-S02:0113871/2015 (Material Rodante - Línea Roca): 23/10/2015.
- EXP-S02:0114386/2015 (Vía y Obras - Línea Mitre): 26/10/2015.

**4.4.4. Las demoras incurridas por la SOFSE para la definición y comunicación de los índices de tolerancia de los servicios, han imposibilitado, por cinco meses, la aplicación de penalidades a los operadores ante el incumplimiento de oferta y puntualidad.**

Según lo dispuesto en los Acuerdos de Operación, los incumplimientos de los operadores dan lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el Régimen de Penalidades establecido en el Anexo



<sup>65</sup> Nota CNRT N° 2286/15 del 19/11/15.

<sup>66</sup> Nota AGN N° 139/15 - NOTA DCST N° 66/15.



II del Acuerdo<sup>67</sup>, siendo la CNRT la encargada de aplicar el procedimiento previsto en dicho Anexo. Por otra parte, el artículo 17° de este Anexo establece que las penalidades relacionadas con los incumplimientos de oferta<sup>68</sup> y con la impuntualidad de los servicios programados<sup>69</sup>, entrarían en vigencia a los noventa (90) días corridos de firmado el Acuerdo (término que se cumplió el 11/05/14). A partir de ese momento, la CNRT comenzaría a calcular las penalidades correspondientes en función de los incumplimientos informados por los operadores y los verificados a través de los procedimientos de control implementados por el propio organismo. Dicho cálculo no pudo ser realizado por la CNRT hasta octubre de ese año, (es decir cinco meses después del plazo establecido), debido a las demoras incurridas por la SOFSE para remitir los índices de tolerancia que debían ser acordados con los operadores (artículo 8.5 de los Acuerdos de Operación).

Estos índices constituían uno de los elementos necesarios para que la CNRT pueda proceder al cálculo de las penalidades. Así se desprende del artículo 7° del Régimen de Penalidades, el cual establece que existirá infracción cuando el número de trenes despachados por el Operador se aparte del Programa Anual Operativo de Servicios aprobado por la SOFSE en un porcentaje superior al margen de tolerancia establecido en dicho programa. Lo mismo prevé el artículo 8° para el caso de impuntualidad de los servicios.

Ante la falta de presentación de dichos índices, la CNRT realizó dos requerimientos a la SOFSE<sup>70</sup> a efectos de solicitar su pronta remisión. Por lo cual, la SOFSE definió y remitió a la CNRT, los mencionados Índices de Tolerancia el día 01/10/14<sup>71</sup>, lo que permitió a partir de esa fecha el cálculo y aplicación de las penalidades correspondientes.

Por último, teniendo en cuenta la información sobre cumplimiento y regularidad de los servicios remitida por los operadores a la CNRT y de los procedimientos de control y análisis realizados por el área de fiscalización de ese organismo, surge que los incumplimientos de oferta y regularidad para los meses en cuestión (mayo, junio, julio, agosto y septiembre) no difieren significativamente de los que a



---

<sup>67</sup> Clausula 37.1.

<sup>68</sup> Artículo 7°.

<sup>69</sup> Artículo 8°.

<sup>70</sup> Nota CNRT (I) N° 1093/14, del 16/06/14 y Nota CNRT (I) N° 1266/14 del 14/07/14.

<sup>71</sup> Nota GPYCG (SOFSE) N° 61/2014 de fecha 30/09/14.

partir de octubre merecieron la aplicación de penalidades por parte de la CNRT, lo que permite establecer que de haberse contado con los citados índices, hubiera correspondido la aplicación efectiva de sanciones a los operadores.

**4.4.5. Las sociedades del estado-ADIFSE y SOFSE- y la CNRT, no cuentan con el cupo mínimo de personas con discapacidad establecido por la ley 22.431.**

En cumplimiento de la Resolución AGN N° 133/13 se solicitó a la ADIFSE, la SOFSE y la CNRT que informen sobre el cumplimiento de la incorporación de personal con discapacidad acorde a las Leyes 22.431 y 25.785. Las citadas normas establecen que el Estado Nacional debe emplear a personas con discapacidades en una proporción no inferior al cuatro por ciento de la totalidad de su personal. De acuerdo a la información remitida por los organismos<sup>72</sup>, este cupo no es alcanzado por ninguno de ellos (Cuadro 29).

**Cuadro 29**

DETALLE DE LO INFORMADO	ADIFSE	SOFSE	CNRT
Agentes planta permanente.	383	915	97
Agentes planta transitoria.			944
Agentes contratados.	32		4
Total de agentes en el organismo	415	915	1045
Total de agentes planta permanente con discapacidad certificada.	1	2	
Total de agentes planta transitoria con discapacidad certificada.			10
Total de agentes contratados con discapacidad certificada.			
Porcentaje de agentes con discapacidad certificada sobre la totalidad de agentes del organismo.	0,24%	0,21%	0,95%

**4.5. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LAS INVERSIONES FERROVIARIAS.**

**4.5.1. Las inversiones no fueron programadas dentro del marco de una planificación estratégica ferroviaria.**



<sup>72</sup> Nota N° 1833 –ADIF- UAI/2014 del 10/07/14, NOTA PRES N° 214 del 23/10/14 (SOFSE), NOTA C.N.R.T. N° 2166/14 del 17/10/14.

Se verificó que, por la inexistencia de un Plan Estratégico Ferroviario, las inversiones previstas para estos ramales, en el período analizado, se evalúan y deciden de manera aislada, escasamente fundada y sin tener en vista objetivos estratégicos de largo plazo.

De esta forma los proyectos presentan inconvenientes en su ejecución o modificaciones sobrevinientes por cuestiones que tendrían que haber sido previstas (ver 4.5.2.2)

Por otra parte, existen obras que carecen de la suficiente justificación que avale su realización prioritaria, en relación con otras obras cuya necesidad resulta evidente (ver 4.5.3).

Más allá de esto, la inexistencia de una planificación estratégica de la política pública de transporte y, específicamente la relacionada con el sector de transporte ferroviario, implicaba un incumplimiento de la normativa aplicable en la materia.

Al respecto, la propia Ley de Reordenamiento del Sistema Ferroviario Nacional, destaca como una de las principales competencias de la autoridad de aplicación *“la planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios, y su desarrollo”*<sup>73</sup>.

De la misma forma, la necesidad de un Plan Estratégico de Transporte, se desprende de lo establecido en el Convenio Tripartito suscripto en octubre de 2012 entre el Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, destinado a la creación de la ATM. Este Convenio tiene por objeto la constitución de un organismo interjurisdiccional consultivo, de coordinación y de planificación en materia de transporte y su infraestructura, para el Área Metropolitana de Buenos Aires.

En ese sentido, el Convenio establece un plazo de ciento cincuenta (150) días para que la ATM elabore un Plan Quinquenal Director de Transporte definiendo las políticas y las estrategias públicas, y los proyectos de inversión y desarrollo a cumplir por las distintas jurisdicciones<sup>74</sup>.

Agrega posteriormente, que la ejecución de obras, proyectos o actuaciones y/o cualquier otra acción que lleven a cabo las jurisdicciones que forman parte de la ATM, ya sea en forma conjunta o separada, deberán encontrarse adecuadas a los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan Director de Transporte.

---

<sup>73</sup> Ley 26.352, Artículo 14 inc. a) (B.O. 26/03/08).

<sup>74</sup> Convenio Tripartito, Artículo 6°.



Por último, el Decreto 1004/14<sup>75</sup> crea el IAT, en el ámbito del MIyT, con el objeto de elaborar un Plan Estratégico del Transporte y asesorar al Ministerio en esta materia. Si bien a la fecha de cierre de los trabajos de campo del presente estudio, se han verificado leves avances en la elaboración del Plan Estratégico, estos se produjeron fuera del período auditado y, por lo tanto, no han tenido impacto en las inversiones previstas para dichos períodos, las cuales se programaron y/o ejecutaron sin el correspondiente marco estratégico.

**4.5.2. En la programación de las inversiones se incumplen las previsiones relativas al sistema nacional de inversiones públicas, relacionadas con el registro, clasificación, tratamiento, análisis, evaluación previa y control de los proyectos de inversión.**

**4.5.2.1. Las inversiones analizadas no se incluyeron en el Plan Nacional de Inversiones Públicas y no se registraron oportunamente en el banco de proyectos de inversión pública (BAPIN).**

Se verificó que las inversiones previstas para estos ramales en el período auditado, no fueron incluidas en el Plan Nacional de Inversiones Públicas (PNIP) elaborado por la Dirección Nacional de Inversiones Públicas (DNIP), en los términos de la Ley 24.354<sup>76</sup>.

Por otra parte, el registro en el BAPIN de los Proyectos de Inversión analizados, fue realizado con posterioridad al requerimiento de esta AGN, encontrándose dichos proyectos totalmente ejecutados o próximos a finalizar. Debe señalarse, que la ley mencionada adopta una concepción amplia de la Inversión Pública, entendiendo por tal “*la aplicación de recursos en todo tipo de bienes y actividades que incrementen el patrimonio de las entidades que integran el Sector Público, con el fin de iniciar, ampliar, mejorar, modernizar, reponer o reconstruir la capacidad productora de bienes o prestadora de servicios*”<sup>77</sup>.

Al respecto, la Circular DNIP N° 01/08 aclara que también deben ser consideradas como Inversión todas las tareas de refacción o reparación efectuadas sobre bienes preexistentes, que deriven

---

<sup>75</sup> Del 23/06/14.

<sup>76</sup> Sistema Nacional de Inversiones Públicas.

<sup>77</sup> Ley 24354, Artículo 2°, inc. C), párr. 2°.



en una ampliación de la vida útil de estos, remarcando que dichas tareas se encuentran alcanzadas por el Sistema Nacional de Inversiones Públicas (SNIP). Esto implica, que las obras ferroviarias que tengan las características indicadas, deberían cumplir todas las exigencias y procedimientos establecidos en dicho Sistema.

Por otra parte, es competencia de cada organismo integrante del Sector Público Nacional, la función de preparar la propuesta del plan de inversiones del área y remitir toda la información requerida por la DNIP en su carácter de Órgano Responsable del Sistema, a efectos de elaborar el Plan Nacional de Inversiones Públicas<sup>78</sup>. Teniendo en cuenta, que el organismo que tiene a cargo la planificación y ejecución de las obras en cuestión es la ADIFSE, esta es responsable de preparar y elevar la propuesta de Plan de Inversiones en los términos y condiciones previstos por el SNIP. Sin embargo, del análisis de la información requerida y de los relevamientos realizados, surge que la ADIFSE no ha remitido el plan de inversiones de su área a la DNIP, ni el resto de la información requerida en el marco del SNIP.

Consecuentemente, se ha verificado que los proyectos de inversión analizados no se encuentran incluidos en los Planes Nacionales de Inversiones Públicas 2012/2014, 2013/2015 y 2014/2016. Asimismo, como se menciona seguidamente, dichos proyectos fueron registrados en el BAPIN en forma tardía y con posterioridad a la consulta de esta auditoría.

A continuación se detallan los proyectos analizados con su estado de avance y su correspondiente fecha de registro en el BAPIN:

- “Mejoramiento de vías del Ferrocarril Sarmiento – Tramo Marcos Paz - Lobos”

Este proyecto se registró en el BAPIN el 25/11/15 con el número NAC 777 00/00/70188. Según lo informado por ADIFSE, al 31/07/15 las obras tenían un avance físico del 82% (primer tramo) y del 84% (segundo tramo) y un avance financiero del 68% y del 75% respectivamente. El primer tramo cuenta con recepción provisoria en fecha 30/11/15, mientras que el segundo se recepcionó el 17/06/15.

- “Mejoramiento de vías del Ferrocarril Mitre - Tramo Victoria – Capilla del Señor”

---

<sup>78</sup> Ley 24.354, Artículo 6°.



Este proyecto se registró en el BAPIN en fecha 25/11/15 con el número NAC 777 00/00/70183. Al 31/07/15 la obra presentaba un avance físico del 100% y un avance financiero del 85%, contándose con recepción provisoria el 01/07/15.

- “Renovación de Vías del Ferrocarril Sarmiento – Tramo Merlo – Marcos Paz”

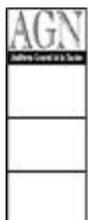
Este proyecto se registró en el BAPIN en fecha 25/11/15 con el número NAC 777 00/00/70186. Al 31/07/15 el proyecto tenía un avance físico del 84% y un avance financiero del 58%. Al 21/12/15 la obra aún no había finalizado<sup>79</sup>.

**4.5.2.2. *Los proyectos de inversión analizados no fueron formulados, tramitados y evaluados de acuerdo con los principios, métodos y criterios establecidos por el Sistema Nacional de Inversiones Públicas (SNIP).***

De la normativa aplicable al SNIP, se desprenden un conjunto de requisitos que deben cumplir los proyectos presentados por los organismos del Sector Público Nacional para ser incluidos en el Plan Nacional de Inversiones Públicas. A tal efecto, la formulación y tramitación de los proyectos, deben realizarse siguiendo los principios, métodos y criterios establecidos por la Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo (SPEyPD) y por la DNIP.

En primer lugar, para cada uno de los proyectos de inversión, se tiene que presentar la información requerida por el BAPIN. Además, la DNIP, en su calidad de Órgano Responsable del Sistema, puede solicitar la información adicional que considere necesaria para poder llevar a cabo una adecuada evaluación.

Si bien los datos del BAPIN se requieren para todos los proyectos de inversión, las exigencias son mayores con aquellos proyectos que superen los montos límite establecidos por la DNIP, en cumplimiento de lo establecido por el artículo 11° de la Ley 24.354 de Inversión Pública Nacional. En efecto, para este tipo de proyectos se requiere la presentación de determinados estudios especiales, y en base a esa información, la DNIP produce un Informe Técnico y un Proyecto de Dictamen que se eleva



---

<sup>79</sup>Nota ADIF GA N° 4272/15.



a la SPEyPD proponiendo la calificación del proyecto de inversión.<sup>80</sup> Esta propuesta tiene tres calificaciones posibles: aprobado, aprobado con observaciones o se devuelve el proyecto para su reformulación. En base a dicha propuesta, la SPEyPD emite un Dictamen de Calificación Técnica que, en caso de ser favorable, permitirá al organismo ejecutor, iniciar las contrataciones, adquisiciones y tareas previstas en el proyecto.

En relación con el período auditado, el monto límite fijados por la SPEyPD fue de cincuenta millones de pesos (\$50.000.000) a partir de la Resolución SPEyPD N° 28/2012, de fecha 21/03/12.

Si se considera, que todos los proyectos analizados superan estos límites, tendrían que contar con los correspondientes Estudios de Pre-factibilidad, que indica la norma. Sin embargo, se ha verificado que dichos estudios no han sido presentados a la DNIP, y tampoco surge de las actuaciones que hayan sido elaborados para las obras analizadas. Al respecto se ha constatado en las actuaciones, distintas notas por medio de las cuales la propia ADIFSE, hace referencia a la necesidad de que la documentación sea presentada a la DNIP para que, previo a la aprobación del proyecto, pueda obtenerse el dictamen positivo de la Secretaría de Política Económica<sup>81</sup>. A pesar de ello, este procedimiento no fue cumplido.

Esta situación, no solo implica un incumplimiento formal de los procedimientos y metodologías establecidos para la formulación de los Proyectos de Inversión, sino que constituye un factor de riesgo para la ejecución de las inversiones proyectadas. En efecto, la falta de un adecuado análisis previo, de los aspectos económicos, financieros y técnicos de los proyectos, puede tener un impacto negativo en los resultados de las inversiones previstas.

Por otra parte, la Resolución SPEyPD N° 125/2012<sup>82</sup> aprueba la Guía para la Presentación de Proyectos de Inversión. Esta guía establece requisitos de información en cuanto a la identificación del proyecto, objetivos estratégicos, montos, plazos, financiamiento, aspectos presupuestarios, organismos



---

<sup>80</sup> Res. SPEyPD N° 125/2012, Art. 5°,

<sup>81</sup> Nota ADIF s/n°, de fecha 18/10/13, del Subgerente de Administración de Contratos de Obra al Gerente de Desarrollo de Infraestructura y Nota ADIF s/n° de fecha 21/10/13, del Gerente de Desarrollo de Infraestructura al Gerente de Administración (Carpeta N° 285-ADIF-2013, “Mejoramiento de Vía, Marcos Paz – Lobos”).

<sup>82</sup> Resolución SPEyPD N° 125/2012, Artículo 7°.

intervinientes, localización y alcance geográfico, justificación, beneficiarios, descripción técnica, alternativas analizadas, evaluación socioeconómica, costos, marco legal, riesgos e impacto ambiental.

En el caso particular de los proyectos examinados, los mismos no fueron presentados a la DNIP y la SPEyPD para su análisis, por lo que estos organismos, se vieron imposibilitados de llevar a cabo el control y evaluación de la metodología aplicada.

Asimismo, en los expedientes de las obras en cuestión, no consta que se les haya dado el trámite correspondiente a un Proyecto de Inversión, a pesar de que las mismas encuadran estrictamente en los términos de la Ley 24.354 y sus normas complementarias. Esto implica que no se han realizado los análisis y evaluaciones establecidos por el SNIP, incumpliendo los requisitos exigidos por la normativa aplicable y, en particular, los previstos en la mencionada “Guía para la presentación de Proyectos de Inversión”.

Tampoco se da cumplimiento al artículo 7° de la Ley 24.354 en cuanto dispone que, cada jurisdicción o entidad del Sector Público Nacional tiene la función específica de *“identificar, registrar y mantener actualizado el inventario de proyectos de inversión pública del área”*.

Es necesario resaltar, que la elaboración de los proyectos en función de estos criterios y metodologías, otorga un marco formal y de contenidos mínimos dentro de los cuales se puede llevar a cabo el control dispuesto por el art. 5° inc. b) de la Ley 24.354. El incumplimiento de estos procedimientos, impide o 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.

En tal sentido, se ha verificado que las inversiones analizadas presentan inconsistencias que son consecuencia directa de la deficiente evaluación previa. Esto queda demostrado por la significatividad de las modificaciones introducidas durante la ejecución de las obras, generadas por causas preexistentes al inicio de las mismas y que se tendrían que haber tenido en cuenta en su planificación.

**4.5.3. Además de no cumplir con las previsiones del SNIP, las obras mencionadas precedentemente no fueron adecuadamente planificadas por ADIFSE.**





**4.5.3.1. En la obra “Mejoramiento de vía. Tramo: Victoria a Capilla del Señor / Ramal GM 18 de la Línea Mitre”, no se contempló el acondicionamiento de los PAN pese a su deficiente estado, situación que derivó en la contratación de un adicional de obra.**

La mencionada obra fue ejecutada según el contrato celebrado entre ADIFSE y la firma VIALME S.A. – SMITH MOLINA S.A.I.C.I.Y.A – UNIÓN TRANSITORIA DE EMPRESAS (UTE), en fecha 07/01/14.

Inicialmente, fue previsto realizar este proyecto en un plazo de 270 días corridos con un presupuesto oficial de \$107.042.650. En esos términos, la obra fue iniciada el 05/02/14, sin embargo, cuando la obra ya contaba con un significativo grado de avance físico-financiero, los municipios de Exaltación de la Cruz<sup>83</sup>, Campana<sup>84</sup> y Escobar<sup>85</sup> le solicitaron al MIyT y a la ADIFSE que se incluyera el acondicionamiento de todos los Pasos a Nivel ubicados en cada uno de esos distritos, por encontrarse los mismos en muy mal estado. A raíz de estos pedidos, la CNRT realizó en junio de 2014 una inspección en los Pasos a Nivel del Partido de Escobar concluyendo, según lo informado por Nota GST N° 1587 el 12/06/14, que “...la situación ha sido y es muy preocupante y merece una atención prioritaria...” Agrega que “...deben aplicarse aquellas medidas que permitan brindar la seguridad necesaria en cada cruce independientemente de la situación particular que el mismo atraviese, inclusive adaptando las instalaciones existentes, de manera que no se observen al paso de los trenes barreras levantadas como tampoco barreras bajas permanentemente”.

Complementariamente, el 23/07/14 la Coordinación de Obra de ADIFSE realizó un relevamiento a efectos de constatar el estado de los Pasos a Nivel y “verificar el grado de seguridad en los mismos”. En dicho informe se detalla que el tramo Victoria – Capilla del Señor cuenta con un total de 21 pasos a nivel, de los cuales 8 son de tierra y 13 de asfalto. Según el mencionado relevamiento, se observó que los mismos se encuentran en un estado de deterioro general en la obra civil y con problemas de seguridad en la infraestructura ferroviaria de la calzada vehicular, situación que “afecta



<sup>83</sup> Nota s/n° de fecha 22/07/14, del Intendente Municipal de Exaltación de la Cruz.

<sup>84</sup> Nota N° 22-061-14 de fecha 04/06/14, de la Municipalidad de Campana, remitiendo la Resolución N° 1484 del Honorable Concejo Deliberante de Campana de fecha 08/05/14.

<sup>85</sup> Nota s/n° de fecha 20/12/13, de la Municipalidad de Escobar, remitiendo la Resolución N° 1415/13 del Honorable Concejo Deliberante, y Nota s/n° de fecha 29/12/14 remitiendo la Resolución N° 1504/14 del Honorable Concejo Deliberante de Escobar.

*la circulación segura de las formaciones y transeúntes”. El informe concluye que “se entiende pertinente realizar las obras de mejoramiento de todos los Pasos a Nivel del Ramal...”*

Como consecuencia de los pedidos de los municipios, de lo informado por la CNRT y del relevamiento realizado por la Coordinación de Obra, la ADIFSE procedió a analizar la conveniencia de intervenir dichos Pasos a Nivel. En tal sentido, las áreas técnicas de ADIFSE propiciaron la realización de una serie de trabajos adicionales a la obra de mejoramiento ya iniciada, tendientes a la reconstrucción de bases y sub-bases, desarme de cama de rieles e infraestructura de vías y su reconstrucción, tratamiento de drenaje, nivelación y terminaciones en zona de tráfico automotor, reconstrucción de guardaganados, mejora en señalización pasiva y mejora en los laberintos peatonales.

Posteriormente, mediante Resolución N° 94-ADIF-P-2015, de fecha 06/05/15, se aprobaron los trabajos adicionales a la obra de mejoramiento que se encontraba en ejecución, por un monto de \$17.751.707,97 más IVA, otorgando asimismo a la empresa ejecutora una ampliación del plazo contractual de doscientos cuarenta (240) días.

Como puede apreciarse, la causa que motivó la realización de estos trabajos adicionales, fue el mal estado de los Pasos a Nivel en el tramo en cuestión. Según surge de los informes y relevamientos citados, el deterioro era evidente y preexistente, e implicaba una situación de inseguridad para la circulación de formaciones y transeúntes. Así, el Adicional de Obra, con la consecuente ampliación del monto del contrato y la extensión del plazo de ejecución de la obra, fueron generados por la falta de un adecuado relevamiento y estudio previo de la situación existente. Este ejemplo corrobora con suficiente claridad la importancia que tiene, en términos de eficacia y eficiencia, el cumplimiento de las pautas, procedimientos y metodologías dispuestos en el marco del Sistema Nacional de Inversiones Públicas.

**4.5.3.2** *No se realizaron análisis y/o estudios que justifiquen que la obra efectuada sobre el ramal Victoria – Capilla del Señor, fuera la adecuada atento al estado de la infraestructura de vía que registraba ese ramal. Esta observación se verifica también en la obra mejoramiento de vías Marcos Paz – Lobos.*





El informe efectuado por la CNRT, referido al “Estado Ponderado de la Vía en los Ferrocarriles del Área Metropolitana de Buenos Aires”<sup>86</sup> establecía que en el ramal Victoria – Capilla del Señor, traza que tiene una extensión de 60,55 km, presentaba 7,20 km de vías en estado regular, mientras que 53,35 km presentaba un estado malo en la infraestructura de vía.

En ese sentido, el informe de la Gerencia de Infraestructura de la ADIFSE destaca que “...*la infraestructura de vía presenta importantes deficiencias estructurales como ser durmientes en mal estado que no permiten la retención de las fijaciones y que ejerzan la presión necesaria sobre el patín del riel para evitar su corrimiento longitudinal, la existencia de rieles con improntas y algunos con fisuración, la existencia de juntas vencidas con importantes golpes y cupones cortos producto de la rotura de rieles de la barra original, el desarrollo de malezas y arbustos que dificultan el drenaje y la aireación de la vía, etc.*”<sup>87</sup>.

A esos efectos, se propone la realización de un mejoramiento de vía, avalado también por los informes remitidos por la SOFSE a la ADIFSE<sup>88</sup>.

No obstante de las actuaciones analizadas, no surgen informes que avalen la conveniencia técnica de la obra contratada, si se considera el estado que presentaba la infraestructura y los objetivos de recuperación del ramal.

La documentación no evidencia, que se hubieren efectuado estudios básicos a fin de comprobar la integridad de los rieles de la traza, por ejemplo auscultación por ultrasonido.

Este tipo de estudios permite el marcado de defectos puntuales y continuos de los rieles que integran la infraestructura de vía, tales como soldaduras con fisuras, descascarados, impronta de patinaje, fisuras, aplastamientos, desgaste lateral, rebabas, etc.

Consultada la ADIFSE sobre la existencia de estudios previos que avalen esta contratación, manifestó que “...*por considerarse como obra de emergencia a los efectos de realizar posteriormente una intervención de mayor magnitud como ser la renovación total de la infraestructura de vías, en*



<sup>86</sup> Nota CNRT (I) N° 333/13 del 01/08/13, dirigida al presidente de la ADIFSE.

<sup>87</sup> Nota GDI del 15/10/13.

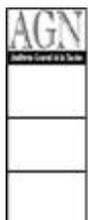
<sup>88</sup> Nota VPRES N° 4 del 26/09/13.

*primera instancia se realizan relevamientos sobre los hechos existentes y, en general, no resulta de práctica habitual efectuar estudios/ensayos a priori.*”<sup>89</sup>

Sin perjuicio de lo expuesto, de la verificación “in situ” realizada por el equipo de auditoría sobre la traza del ramal de referencia, se constataron sectores en que se verifican imperfecciones y faltantes en los componentes de la infraestructura de vía (ver punto 4.5.5.). En ese sentido, los registros fotográficos evidencian rieles que presentan improntas, descascarados, fisuras de cabeza y desgaste de patín<sup>90</sup>. Asimismo, se observaron sectores que hubieran requerido un porcentual mayor de recambios de durmientes atento el estado de los mismos y el agotamiento de su vida útil<sup>91</sup>.

En efecto, la realización de estos estudios como relevamientos más profundos en la traza del ramal, podría haber determinado la proyección de una renovación de la infraestructura de vía en lugar de la ejecución de un mejoramiento, más aun si se considera que esta última se encontraba ya proyectada. Téngase presente, que esta obra tenía realización prevista desde la concesión a cargo de TBA y desde el comienzo de la operación ferroviaria a cargo de la UGOMS, quedando siempre a la espera de una obra de renovación integral. Por ello, y considerando que la traza fue construida entre los años 1950 y 1962<sup>92</sup>, la operación continua del servicio, la falta de mantenimiento (ver punto 4.2.1.2.) y la desinversión a la que se ha sometido a este ramal, hace evidente que la realización de los estudios referidos hubieran otorgado certeza sobre la pertinencia de la obra a ejecutar, con el consecuente impacto en la eficiencia y economicidad del gasto público.

A los fines de ejemplificar lo expuesto, se destaca que en la obra mejoramiento de vía Marcos Paz - Lobos (progresivas 74 a 101), tampoco se realizaron estos estudios<sup>93</sup>. Así, iniciada la obra, la SOFSE, debió requerir a la ADIFSE que, atento “...a las condiciones de sustancial deterioro que presenta la infraestructura de vías en los sectores de curva entre Km.94 000 y Km. 98,000, se solicita



---

<sup>89</sup> Nota ADIF GA N° 0001/16.

<sup>90</sup> Ver punto 4.5.5., imagen 4.

<sup>91</sup> Ver punto 4.5.5., imagen 2.

<sup>92</sup> Del km 28/2 a 82/14 se construyó en el año 1950 y del km 24/4 a 28/2 en el año 1962.

<sup>93</sup> Nota ADIF GA N° 0001/16.



la renovación de las vías en dicho sector con el fin de proporcionar las condiciones de seguridad necesarias para el servicio de trenes y de los pasajeros”<sup>94</sup>.

**4.5.4. Se observó la carencia de antecedentes de la UTE contratista para la realización del mejoramiento de la infraestructura de vía del ramal Victoria – Capilla del Señor de la línea Mitre.**

El Pliego de Bases y Condiciones (PBC) establece que, a los efectos de verificar la capacidad técnica de los oferentes, estos deben presentar antecedentes de obras realizadas, de modo que permitan acreditar su experiencia como contratista principal, miembro de una UTE o Consorcio o como Subcontratista en obras de Naturaleza, Complejidad y Volumen similar a la que se licita, en los últimos 10 años<sup>95</sup>.

Asimismo, prevé que las obras serán consideradas de similar volumen a la que se licita cuando acreditan un ritmo promedio mensual de ejecución superior al indicado en el Pliego de Condiciones Particulares (PCP), mientras que serán consideradas de similar naturaleza o de similar complejidad a la que se licita, cuando revistan las características de ejecución indicadas en el PCP; pudiendo requerirse la acreditación de experiencia en una o más complejidades técnicas.

Los conceptos señalados deberán acreditarse en forma exhaustiva incluyendo constancias de los comitentes que avalen los datos indicados.

Este requisito resulta significativo al efecto de poder declarar admisible la oferta presentada, en los términos del PBC. En ese sentido, la admisibilidad de la oferta requerirá, entre otros recaudos, la acreditación de “...Experiencia de UNA (1) obra concluida a satisfacción del Comitente en los últimos DIEZ (10) años de naturaleza y magnitud similar a las indicadas en el PCP”<sup>96</sup>.

En el mismo sentido, el PCP, al regular la presentación de las ofertas establece que: “La totalidad de la documentación que conforma la Oferta, tanto en lo referente a la Documentación para calificar, como la inherente a la Oferta Económica, se presentará en un único sobre”. No obstante, de

<sup>94</sup> Nota GI Nº 632/14 del 05/11/14.

<sup>95</sup> PBC, Artículo 19 apartado 16.

<sup>96</sup> PBC. Admisibilidad Art 20. Apartado 1 Requisitos para determinar la admisibilidad de las ofertas, Inc. g) 6° y 7°.



la “sección datos del llamado” del PCP, se desprende que los incisos 7º, 13º, 14º, 15º, 16º y 17º del artículo 19º del PBC, no resultan de aplicación para esta contratación, limitando la admisibilidad de las ofertas a la constancia del certificado de capacidad en obras de arquitectura del RNCOP<sup>97</sup> y poseer un patrimonio neto superior al 30% del presupuesto oficial.

Consultada la ADIFSE respecto de la norma que habilita tal apartamiento, y/o el fundamento por el cual no es de aplicación la acreditación de la capacidad técnica de conformidad con lo requerido por el PBC, manifestó que: “...el proceso de compulsa de precios fue realizado por medio de una Contratación prevista en el Reglamento de Compras y Contrataciones de ADIF, invitando a firmas previamente seleccionadas que ya habían acreditado antecedentes técnicos y económicos en esta Sociedad del Estado. Por tal motivo, resultó razonable prescindir de algunos de los requisitos del Artículo 19 PBC lográndose de esa forma una reducción de los plazos de tramitación de los procesos, teniendo en cuenta que los mismos eran acotados por tratarse del segundo llamado para la ejecución de dichas obras”<sup>98</sup>. No obstante lo expuesto, la ADIFSE no acompañó documentación que acredite los antecedentes que menciona, en virtud de los cuales se prescindió de las exigencias reglamentarias.

Así, no se aportaron en la oferta antecedentes de la UTE en obras similares, por lo que no se acreditó la capacidad técnica en las actuaciones, de acuerdo al PBC.

Aun así, el Equipo de Auditoría actuante, pudo constatar los antecedentes de estas empresas, en las actuaciones por las que tramitó la Obra Renovación de infraestructura de vía del sector Merlo – Marcos Paz de la línea Mitre, donde se presentó como oferente la UTE<sup>99</sup> VIALME SA – SMITH & MOLINA SAICIYA. Allí pudo verificarse que los antecedentes presentados no se encuentran de conformidad con las normas mencionadas. En efecto, las empresas que componen la Unión, presentan varios antecedentes de obras contratadas con la Administración Pública, no obstante, de su cotejo surge que las mismas no resultan de naturaleza similar a la obra requerida.



---

<sup>97</sup>Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas.

<sup>98</sup> Nota ADIF GA N° 0001/16.

<sup>99</sup> La UTE estaba conformada además de las empresas mencionadas por UCSA SA.

En ese sentido, todos los antecedentes se vinculan a obras ejecutadas sobre corredores viales y/u obras de naturaleza similar, pero distante de las características técnicas del modo ferroviario (Cuadro 30).

**Cuadro 30**

ANTECEDENTES			
VIALME S.A.		SMITH & MOLINA SAICIYA	
Pavimentación de 343 Cuadras de Pavimentos	Zarate-Rosario	Construcción de Canchas de Polo Nº 4	San Luis
Construcción de 192 Cuadras de Pavimento	San Miguel	Ampliaciones de Obra 343 Cuadras	Malvinas Argentinas
Pavimentación de 250 Cuadras de Concreto Asf.	Pilar	Pavimentación de 343 Cuadras	Malvinas Argentinas
Pavimentación Asfalto	Tortuguitas	Pavimentación de 250 Cuadras	Pilar
Repavimentación Av. Gaspar Campos	San Miguel	Obra Ruta Prov. 45	Entre Ríos
Excavación para pozo de bombeo.	La Matanza	Movimiento de Suelos	San Miguel
Pavimento en partido de San Miguel	San Miguel	Construcción de desagües pluviales	Zarate
Fresado y pavimentación de distintas arterias	San Miguel	Picadas contra incendios	San Luis
ANTECEDENTES			
VIALME S.A.		SMITH & MOLINA SAICIYA	
Bacheo en Ruta 9 km 85 al 278	Zarate-Campana	Bacheo Asfáltico Ruta Pcial.63	Dolores
Bacheo RN 188	Vial 3 SA	Obra Vial en Pilar	Pilar
Corte de pasto Ruta 188	San Nicolás-Ramallo	Ruta Pcial 6. Banquinas	Entre Ríos

Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

Atento a ello, la oferta para esta obra fue declarada inadmisibile al no reunir, entre otros requisitos, la capacidad técnica exigida de conformidad con el PBC, “...se han formulado observaciones con respecto al cumplimiento del requisito previsto en el artículo 20.1 g) 6 del PBC”<sup>100</sup> Teniendo en cuenta lo descripto, no resulta entendible el doble temperamento adoptado por la ADIF en estas contrataciones respecto de la capacidad técnica de la UTE contratista.

**4.5.5. En el mejoramiento de vía del ramal Victoria – Capilla del Señor de la línea Mitre, no se verifica la realización de tareas acorde a lo contratado.**

Al contrastar lo requerido por la Sección III, Memoria y Especificaciones técnicas, del Pliego de Condiciones Particulares (PCP), apartado “Alcance General de las Tareas”, y el resultado obtenido del relevamiento “in situ” en la traza del ramal de referencia, pudieron observarse incumplimientos



<sup>100</sup> Acta de Calificación del 22/01/14, correspondiente a la Licitación Pública 34/13.

manifiestos en la ejecución de la obra<sup>101</sup>. A continuación se expone, para cada caso, el alcance requerido de las tareas y lo verificado “in situ”:

1) *El ítem “Reemplazo promedio del 40% de los durmientes” incluye la extracción del durmiente, su carga en vagón, su descarga en playa de acopio (Imagen 1).*

**Imagen 1**



*Fuente: Observación directa.*

2) *Dentro del 40% de los durmientes se incluyen durmientes en vía corrida y obras de arte de tablero cerrado. También se incluye el reemplazo de los 4 durmientes de las juntas con la correspondiente fijación de vía de los mismos.*

*En las obras de arte de tablero abierto se reemplazarán todos los durmientes por nuevos de quebracho colorado de 20 cm de espesor y se restituirán las fijaciones y sistema de anclaje a las vigas metálicas que faltasen (Imagen 2: Obras de Arte, puentes).*

**Imagen 2**



<sup>101</sup> Fecha de recepción provisoria de la obra 01/07/15. Fecha del procedimiento 14/10/15.



3) Con antelación a los trabajos de alineación y nivelación, se distribuirán 300 toneladas por kilómetro de piedra balasto grado A1 (Imagen 3: Salida de estación Matheu y estación Schweitzer).



4) Se reemplazarán rieles en malas condiciones a razón de 50m/km (Imagen 4: Estado de rieles entre Victoria – Schweitzer – El Talar)

Imagen 4



Rieles con improntas, descascarados, fisuras de cabeza y desgaste de patín.

Fuente: Observación directa.

5) También se incluye el reemplazo de los durmientes de las juntas con la correspondiente fijación de vía de los mismos.

En particular con este punto, y aun cuando se verifica el cambio de durmientes, se observa la falta de estabilidad de la infraestructura de vía en la estación de El Talar. Encontrándose el equipo de auditoría actuante en la estación, arribo una formación procedente de Capilla del Señor, pudo constarse que al detenerse en la misma el peso del Material Rodante hundió la estructura de vía en el lugar de unión de los rieles, aproximadamente 15 cm. Asimismo al partir la formación rumbo a Victoria, la estructura se elevó nuevamente a la posición original (Imagen 5: Estado de estructura de vías en estación El Talar).



Imagen 5



Hundimiento y ascenso de la estructura en uniones de vía.

*Fuente: Observación directa.*

6) *Nivelación y alineación final. Se procederá a la alineación y nivelación de vía en el 100% de la longitud de los sectores a intervenir. Una vez finalizados los trabajos se deberá recuperar la geometría de vía...Dicha tarea se deberá realizar con equipamiento de mecanizado pesado (Bateadora-Alineadora-Niveladora). Ver imagen 6: Estado de nivelación de vías en estación Matheu.*

Imagen 6



Rieles totalmente desnivelados en estación Matheu.

*Fuente: Observación directa.*

7) *Se ejecutarán soldaduras aluminotérmicas en sectores puntuales para regularizar el largo de los rieles cuya longitud original fuera de 36 metros, con lo que se consigue eliminar juntas muy próximas (cupones) y disminuir golpes de vía (imagen 7).*





Cupones cortos de vía y falta de bulones en eclisas entre estación Victoria y Schweitzer.

Falta de soldadura, rieles desnivelados producen golpes de vía en estación Matheu.

Fuente: Observación directa.

\* El Acta de Recepción Provisoria destaca problemas en el tratamiento de juntas identificándose "...bulones faltantes en eclisas según lo indicado en "Anexo de Recepción de Obra"<sup>102</sup>, tal cual se exhibe en las imágenes precedentes.

8) Limpieza en zona de vías. Se considera la intervención sobre la zona de vía en un ancho mínimo de 8 metros y en toda la longitud de la traza. Se considera 4 metros de intervención mínima a cada lado del eje de vía y su proyección vertical. Retiro de hierbas y corte de paso (Imagen 8).



<sup>102</sup> Acta de recepción provisoria suscripta en Cardales el 01/07/15.

Imagen 8



Falta de desmalezado en los términos requeridos.

*Fuente: Observación directa.*

**4.5.6. No se alcanzaron los objetivos previstos con la realización del mejoramiento de vía en la traza Victoria-Capilla del Señor de la línea mitre.**

El objeto de la contratación pretendía la rehabilitación del ramal mediante la mejora de la infraestructura ferroviaria, de modo que permitiera consolidar una vía que cumpla con las condiciones necesarias de seguridad, mejorar la circulación y eliminar precauciones de vía existentes (ver punto 4.2.1.2.).

El 13/03/15, mientras se encontraban en ejecución las tareas contratadas, la CNRT junto con personal de SOFSE y ADIFSE, procedieron al relevamiento de la traza. Del informe generado al respecto, surge que el segmento inspeccionado se encuentra afectado a tareas de mejoramiento, las cuales consisten en el replazo puntual de durmientes, instalación de fijación tirafondos, adición de piedra partida y ajuste y alineación de la vías. Asimismo destaca que se observan sectores aún no alcanzados por las tareas de mejoras<sup>103</sup>.

En ese sentido considera imprescindible, a fin de procurar mayor confiabilidad en la circulación de trenes, mantener la limitación de velocidad en los sectores aún no mejorados de 20 km/h notificados por la CNRT oportunamente.



<sup>103</sup> Acta de Inspección GST/VO/169/15.

Por otra parte, en los sectores que se encuentran afectados a tareas de mejoramiento que aún no han sido concluidas (Victoria – Matheu de Km 24,3 a km 54,0) recomienda limitar la velocidad a 30 km/h, mientras que en los segmentos dónde ya se ha alcanzado a realizar la alineación y nivelación de vía (Matheu – Capilla del Señor de km 54,0 a km 81,3) se considera acorde una velocidad a 40 km/h. Sin perjuicio de ello, las recomendaciones realizadas resultan independientes de las restricciones establecidas por distintas interferencias, las cuáles deben mantenerse.

El 15/09/2015, se procedió a realizar, junto con personal de la CNRT y la SOFSE, la observación directa del tramo Victoria – Capilla del Señor, utilizando al efecto una camioneta bi-vial, en la cual se trasladó parte del equipo actuante de esta AGN, mientras que otra parte del equipo, recorrió el trayecto en la locomotora A623 del tren N° 2009, que en ese momento prestaba el servicio.

**Cuadro 31**

Línea N°	Límites		Entre		Velocidades
	K.M.	K.M.	Estación		
1	24 P 6	28 P 1	Victoria	Schweitzer	25 km/h
2	25 P 11	25 P 13	Victoria	Schweitzer	12 km/h
3	27 P 9	54 P 0	Schweitzer	Matheu	35/30 km/h
4	28 P 11	28 P 12	Schweitzer	El Talar	12 km/h
5	31 P 5	33 P 0	Schweitzer	El Talar	12 km/h
6	33 P 12	33 P 14	Schweitzer	El Talar	12 km/h
7	34 P 3	34 P 4	Schweitzer	El Talar	12 km/h
8	35 P 13	35 P 14	Talar	L. Camelo	12 km/h
9	37 P 9	37 P 10	El Talar	L. Camelo	12 km/h
10	38 P 4	38 P 5	L. Camelo	Garín	12 km/h
11	44 P 1	44 P 11	Garín	Savio	12 km/h
12	46 P 7	46 P 8	Garín	Savio	12 km/h
13	46 P 9	47 P 0	Garín	Savio	12 km/h
14	48 P 10	48 P 11	Savio	Matheu	12 km/h
15	54 P 0	69 P 8	Matheu	Cardales	45/40 km/h
16	63 P 4	63 P 14	Zelaya	Cardales	12 km/h
17	63 P 14	68 P 0	Zelaya	Cardales	30 km/h
18	67 P 6	67 P 10	Zelaya	Cardales	12 km/h
19	69 P 8	80 P 5	Cardales	Capilla	40/45 km/h

*Fuente: CNRT – Observación directa.*



Pudo constatar que pese a los trabajos realizados, la traza presentaba significativas restricciones de velocidad en vía, en el orden de los 12 km/h. En ese sentido se destaca que las



limitaciones evidenciadas en las líneas 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13, 15, 16, 17, 18, y 19 del gráfico precedente (cuadro 31), se deben a diferentes problemas del estado de vías<sup>104</sup>.

Asimismo, si se considera que la velocidad comercial recomendada en el mejor sector de la traza alcanza los 45 km/h, y se lo contrasta con la velocidad comercial promedio de un ferrocarril de pasajeros 60/90 km/h, el resultado obtenido incumple con los objetivos previstos en esta contratación, los que fueron enunciados como *“consolidar una vía que cumpla con las condiciones necesarias de seguridad, mejorar la circulación y eliminar precauciones de vía existentes”*<sup>105</sup>.

Tampoco el servicio ha experimentado mejoras en cuanto a la oferta propuesta. En ese sentido, considerándose lo informado por la CNRT, en 2004 se proyectaban 34 servicios de lunes a viernes, mientras que en octubre de 2015, la oferta proyectada de servicio ascendió a 24 en los mismos días.

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 mismo trayecto en 1995 era de 77 minutos<sup>106</sup>.

#### **4.5.7. Se verificaron demoras en la ejecución de la obra renovación de infraestructura de vía del ramal Merlo – Lobos de la línea Sarmiento, por causas imputables a la ADIFSE.**

El plazo establecido para la conclusión de los trabajos de renovación de infraestructura de vía entre la estaciones Merlo y Marcos Paz se fijó contractualmente en 270 días corridos. Por ende, habiéndose suscripto el Acta de Inicio de obra el 25/04/14, la fecha de culminación quedo fijada para el 20/01/15, no obstante a la fecha de cierre de las tareas de campo, la obra no se encontraba concluida.

Mediante Nota de Pedido (NP) N° 97 del 09/01/15, el contratista eleva un requerimiento de ampliación del plazo de ejecución de 150 días,<sup>107</sup> petición fundada en el acaecimiento de causas diversas, a saber: demoras en la importación de fijaciones, días de lluvias; feriados no previstos; falta



<sup>104</sup>Boletín de Vía “A”, del 15/09/15 elaborado por la GST de la CNRT.

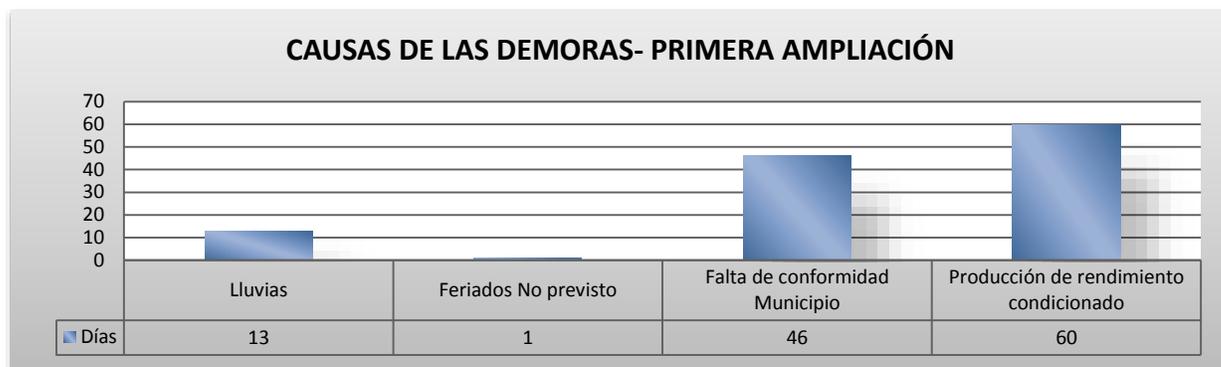
<sup>105</sup> Contratación Directa ADIFSE N1 6/13. Sección III. Memoria y Especificaciones técnicas. Objeto de la cotización

<sup>106</sup> Contrato de Concesión Grupo de Servicios 1, Anexo VI-M/ADJUNTO D, Valores de referencia (año 1) para el cálculo del Índice de Calidad.

<sup>107</sup>La solicitud se presenta formalmente en ADIFSE el 06/03/15.

de conformidad Municipal y por producción de rendimiento condicionado<sup>108</sup>, que han generado 120 días improductivos en el plazo contractual (gráfico 4).

Gráfico 4



Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

Si bien la solicitud, es avalada por las distintas áreas de la ADIFSE, la Asesoría de Asuntos Jurídicos instruye una revisión del plazo solicitado.

En el transcurso de esta revisión, se produce una solicitud del contratista a fin de rectificar la ampliación de plazos solicitada<sup>109</sup>. El requerimiento pretende extenderlo a 338 días corridos, con lo que el total pasará a ser de 608 días, concluyendo la obra el 23/12/15.

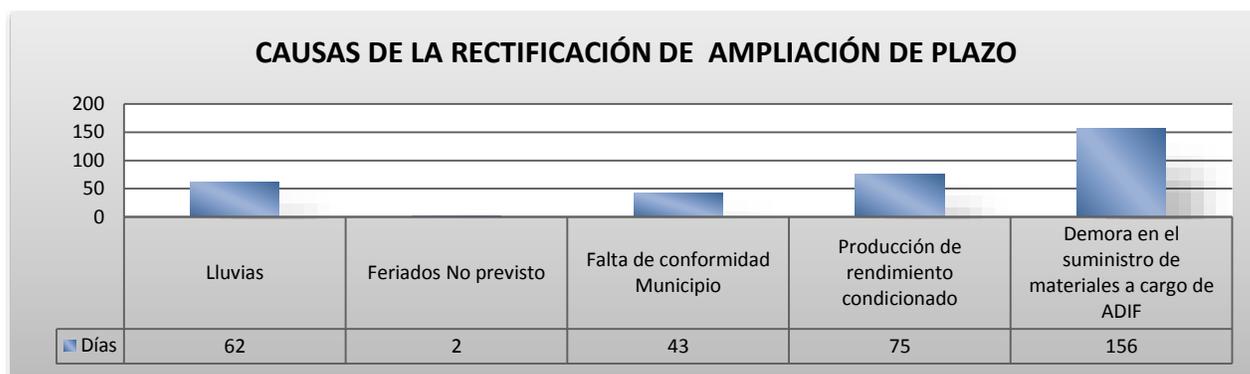
Entre las causas de demora, además de las explicitadas en primer término, cobra preponderancia la demora en el suministro de materiales a cargo de ADIFSE, que asciende a 156 días y representa el 46% del total de días improductivos (gráfico 5).



<sup>108</sup>Producción de rendimiento condicionado, debido al colapso del Puente del Arroyo Torres que impidió llevar adelante el trabajo con la metodología prevista ya que el tren de trabajo y el equipo pasaban por este.

<sup>109</sup> Presentada mediante NP 121 del 14/05/15.

Gráfico 5



Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

También se mencionan como causales de retraso, las demoras registradas en la importación de fijaciones, kit de soldaduras y equipo pesado de vías, demoras que fueron notificadas por Nota de Pedido (cuadro 32: Causas de demora de material importado).

Cuadro 32

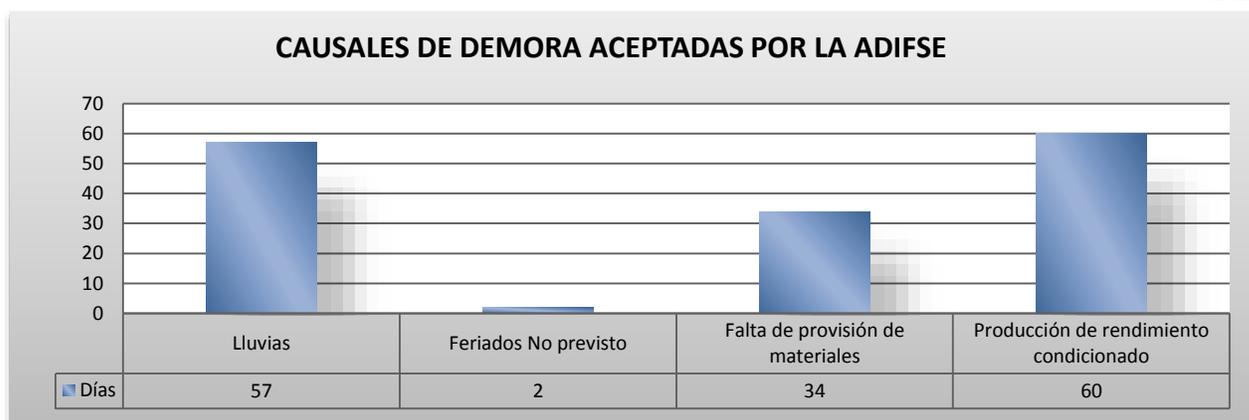
NP	FECHA	DESCRIPCIÓN
52	03/09/14	Orden de Compra-Demoras en el suministro
66	26/09/14	Estado de situación de Durmientes y Rieles provisión de ADIF.
56	03/09/14	Necesidad de suministro de Durmientes y Rieles provisión de ADIF.
70	03/10/14	Estado de situación de Durmientes y Rieles provisión de ADIF.
71	10/10/14	Estado de situación de Durmientes y Rieles provisión de ADIF.
72	15/10/14	Estado de situación de Durmientes y Rieles provisión de ADIF.
78	17/10/14	Estado de situación de Durmientes y Rieles provisión de ADIF.
79	25/10/14	Estado de situación de Durmientes y Rieles provisión de ADIF.
84	10/11/14	Estado de situación de Durmientes y Rieles provisión de ADIF.
88	18/11/14	Estado de situación de Durmientes y Rieles provisión de ADIF.
95	29/12/14	Estado de situación de Durmientes y Rieles provisión de ADIF.
102	26/01/15	Necesidad de suministro de Durmientes y Rieles provisión de ADIF. Ene-May 2015.
104	13/02/15	Situación de importación de ADV, Kit de soldaduras, Fijación para Durmientes.

Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.



No obstante, la rectificación de plazos, no es tenida en cuenta por la ADIFSE que acepta la ampliación de plazo solicitado en primer término. Así, readecua el plazo de 150 a 153 días, llevando el lapso de ejecución a 423 días debiendo culminar los trabajos el 22/06/15<sup>110</sup>.

Gráfico 6

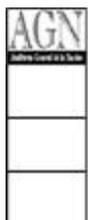


*Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.*

El gráfico 6, exterioriza el cambio de concepto que la administración ha tenido con relación a la causal de falta de provisión de materiales. No obstante no se expide sobre la última rectificación solicitada, donde el contratista manifiesta que la falta de provisión de materiales por parte de ADIFSE, constituye la causal preponderante en las demoras de ejecución de la obra<sup>111</sup>.

Con posterioridad, vuelve a solicitarse una nueva ampliación del plazo de obra (Gráfico 7) mediante Nota del contratista N° 316<sup>112</sup>, la que ya se había puesto en conocimiento de la ADIFSE mediante NP N° 137<sup>113</sup>.

En esta oportunidad, la ampliación se solicita por el término de 224 días corridos<sup>114</sup>, con lo que el total pasará a ser 646 días, concluyendo la obra el 31/01/16. Entre las causas fundantes del pedido



<sup>110</sup>Resolución ADIF 115/15 del 03/06/15.

<sup>111</sup> Sin perjuicio de lo cual, puede entenderse que su falta de consideración se deba a la superposición de causales acaecidas en los mismos días considerados como improductivos (Ejemplo días de lluvias gráfico 6).

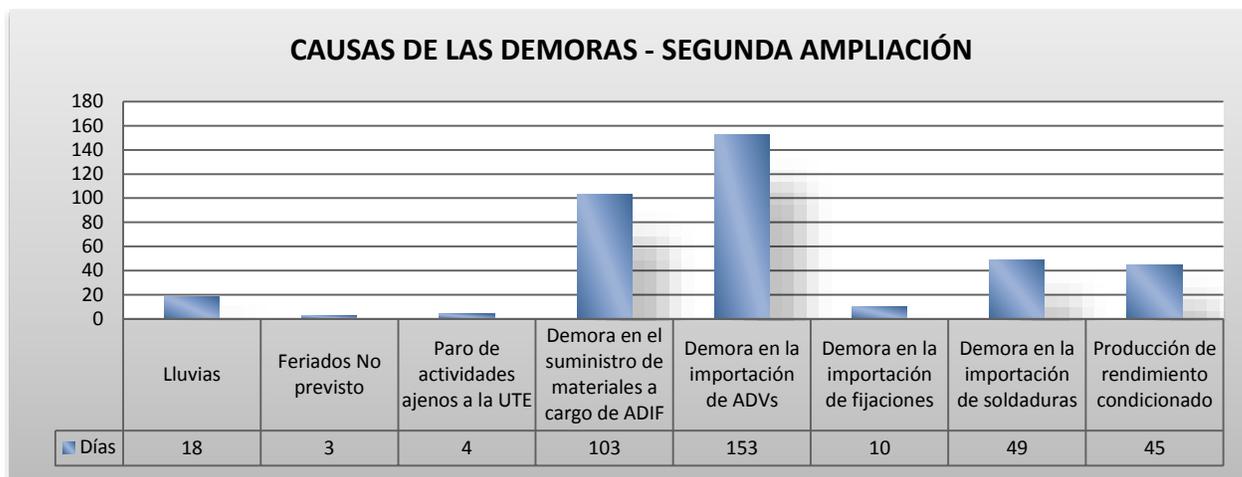
<sup>112</sup>Del 04/08/15.

<sup>113</sup>Del 03/06/15.

<sup>114</sup> Días de ejecución de acuerdo al contrato original 270 días (20/01/15) + prórroga ADIFSE 153 días (22/06/15) + nueva ampliación solicitada por UTE 224 días (31/01/16) = 646 días.

vuelven a evidenciarse las demoras producidas en las importaciones de insumos como la falta de suministro de materiales a cargo de ADIFSE.

Gráfico 7



Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

La Gerencia de Desarrollo de Infraestructura (GDI) de la ADIFSE<sup>115</sup>, evalúa la petición y concluye que la segunda ampliación solicitada resulta pertinente, pero solo autoriza la ampliación del plazo en 74 días<sup>116</sup>, considerando aquellas causales que se encuentran dentro de la primera ampliación y no se superpongan entre ellas. El plazo final de obra se fija para el 04/09/15, siendo que el contratista registraba un avance del 66% al 22/06/15.

Con posterioridad y acaecido el vencimiento del 2º plazo ampliatorio, el contratista presenta la 3º solicitud de ampliación de plazo<sup>117</sup>, presentada también por NP 157.

En este caso la solicitud se efectúa por 169 días corridos, con lo que el total pasará a ser 666 días, concluyendo la misma el 20/02/16<sup>118</sup>. Entre las causales de demora, vuelve a reiterarse la demora en el suministro de materiales a cargo de ADIFSE (Gráfico 8).



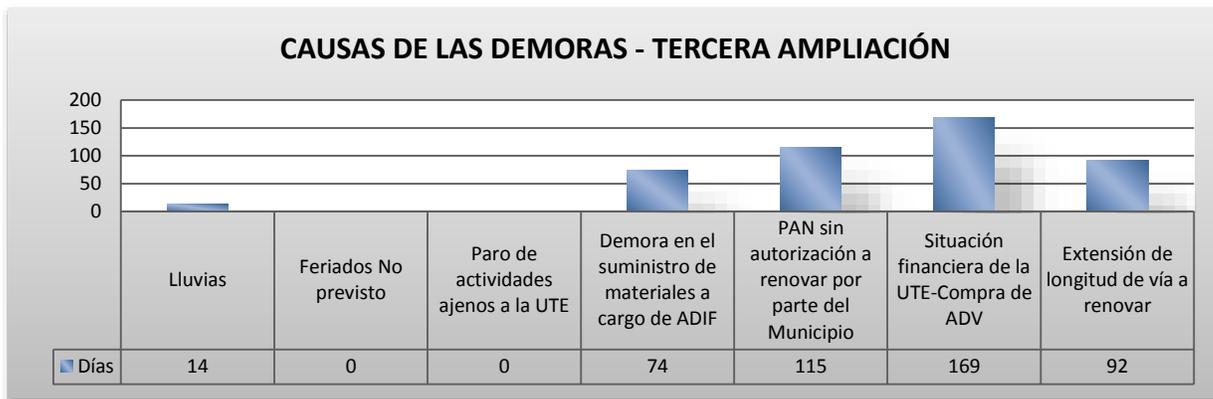
<sup>115</sup>Nota s/n del 11/08/15.

<sup>116</sup>Resolución ADIF 218/15. Días de ejecución de acuerdo al contrato original 270 días (20/01/15) + 1º prorroga ADIFSE 153 días (22/06/15) + 2º prorroga ADIFSE 74 días (04/09/15) = 497 días.

<sup>117</sup>Nota 332 del 07/09/15.

<sup>118</sup> Días de ejecución de acuerdo al contrato original 270 días (20/01/15) + 1º prorroga ADIFSE 153 días (22/06/15) + 2º prorroga ADIFSE 74 días (04/09/15) + nueva ampliación 169 días (20/02/16)= 666 días.

Gráfico 8

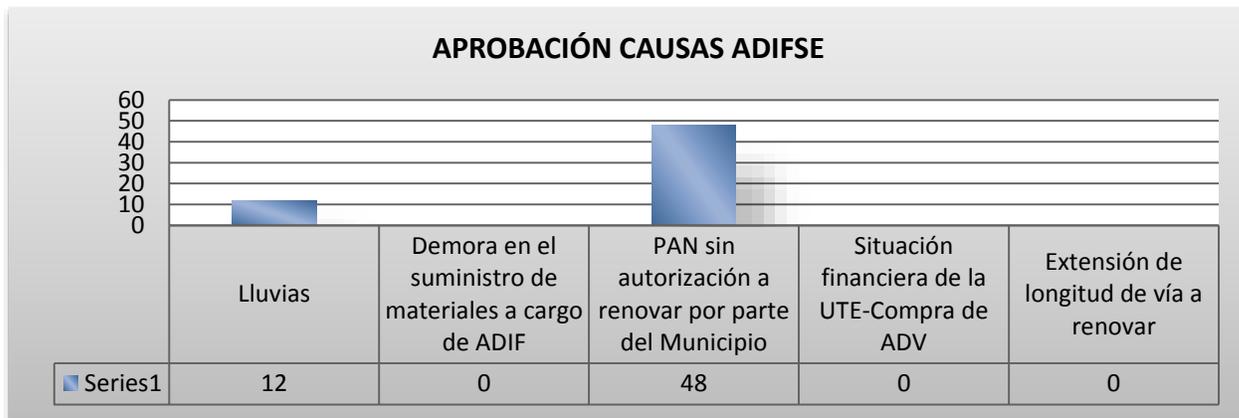


Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

\* El cuadro detalla los días informados por el contratista como improductivo. Ante lo cual solicita "... la ampliación del plazo de obra en 169 días corridos, plazo en el cual se ha de completar la totalidad de la obra contratada".

Ante la evaluación efectuada por la GDI de la ADIFSE, se propone autorizar la extensión de 60 días al plazo previsto, quedando el final de la obra para el 03/11/15<sup>119</sup>. No obstante en el reconocimiento de causales que justifican los retrasos en la ejecución de la obra, la ADIFSE vuelve a descartar la causal "Demora en el suministro de materiales a cargo de ADIF" (Gráfico 9)

Gráfico 9



Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

Finalmente mediante Resolución ADIF 274 se otorga la ampliación, al 04/09/15. Al final de la segunda ampliación el contratista registraba un avance del 74,95%.<sup>120</sup>

<sup>119</sup> Días de ejecución de acuerdo al contrato original 270 días (20/01/15) + 1° prorroga ADIFSE 153 días (22/06/15) + 2° prorroga ADIFSE 74 días (04/09/15) + 3° prorroga ADIFSE 60 días (30/11/15) = 557 días.

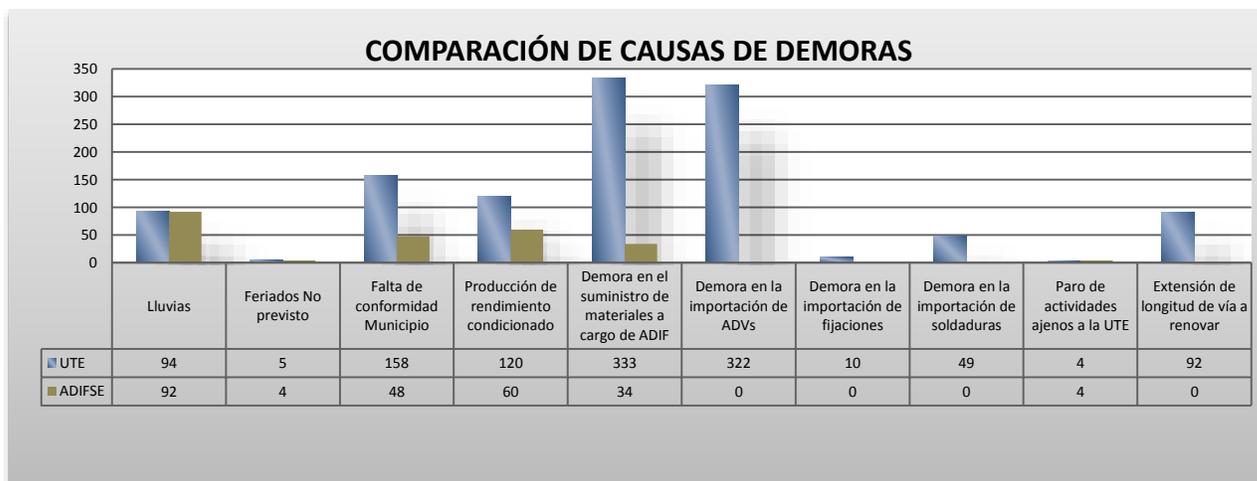
<sup>120</sup>Nota GDI del 28/09/15.



De lo expuesto surge la falta de consideración por parte de la ADIFSE de aquellas causales relacionadas con la provisión de materiales (rieles y durmientes) a la que esa sociedad se encontraba obligada. Consultada al respecto, manifestó que “...los materiales provistos por ADIFSE son los rieles perfil 54 El y los durmientes de hormigón pretensado de trocha ancha”<sup>121</sup> y que los retrasos verificados en la obra obedecen a que “...a mediados de 2015, [...] ADIF se encontró con diversos problemas financieros que afectaron la importación de rieles. Dichos problemas ocasionaron el faltante de este insumo en algunas obras en ejecución. En particular, la obra de referencia sufrió una carencia de rieles entre los meses de mayo y agosto de 2015. Solucionado este problema, el abastecimiento se regularizó”<sup>122</sup>.

Asimismo, también se verificó la discrepancia en causales de orden general, basadas en las demoras de aprobación de las Declaraciones Juradas Anticipadas de Importación por parte de la Secretaría de Comercio, que tampoco son reconocidas por la ADIFSE (Gráfico 10).

Gráfico 10



Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

Sin perjuicio de lo expuesto por la ADIFSE, y la superposición de causales observada, no debe perderse de vista que esta situación debió haber sido prevista al momento de planificar y contratar la obra, a fin de no alterar la ejecución posterior, o en todo caso disponer medios alternativos que pudiesen suplir las dificultades en tiempo oportuno.

<sup>121</sup>Nota ADIF GA N° 4272/15, del 21/12/15.

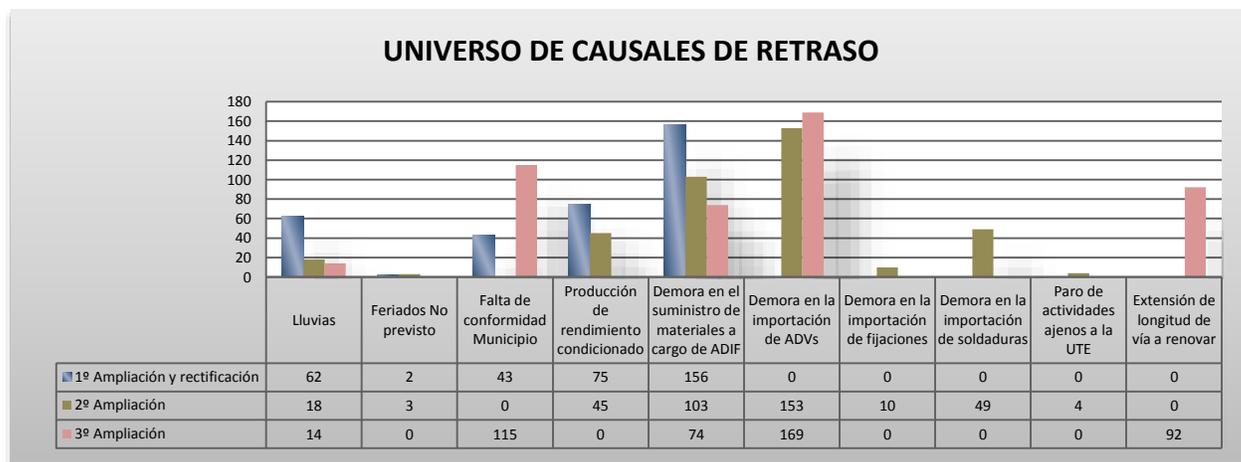
<sup>122</sup> Nota GG N° 0045 10/03/16.

Es decir, el acaecimiento de otras causas en los días en que se verifican las demoras imputables a la ADIFSE, no quita la carencia de previsión que la misma debería haber tenido en la provisión de materiales a su cargo, más aún, si se considera la necesidad de lograr los objetivos de la contratación de marras, *“la premura de mejorar cualitativamente la explotación ferroviaria del corredor en aquellos sitios donde la misma se encuentra en estado crítico, garantizando mayores velocidades de circulación, menores tiempo de viaje y un mayor nivel de seguridad”*<sup>123</sup>.

Asimismo, tampoco se consideran las causales relacionadas con las dificultades que el contratista ha tenido a la hora de importar insumos para la ejecución de la obra, problemática que no resultaba ser una situación desconocida a la época de contratación y ejecución de la Renovación.

No puede obviarse que si se consideran la totalidad de causales alegadas por el contratista, el 60% (714 días) de los días improductivos, registrados en la obra se relacionan con las causales mencionadas, aun cuando ello no se observe por superponerse con otras causales (Gráfico 11).

Gráfico 11



<sup>123</sup>PCP, Sección III, Apartado 3.3.1. Alcance general de las tareas.

## DÍAS IMPRODUCTIVOS



Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

En ese sentido como reconocimiento a lo expuesto en este punto, debe considerarse lo manifestado por GDI de la ADIFSE en momentos de aceptarse las ampliaciones del plazo de obra entendiendo “...que de disponer de la totalidad de los materiales a ser provistos por esta Administración en tiempo y forma, [...] y sin la ocurrencia de eventualidades ajenas a esta Sociedad y a esa Contratista, ésta se encontraría en condiciones de culminar la obra en la segunda ampliación del plazo contractual...”<sup>124</sup>

Al 21/12/15<sup>125</sup>, la obra no se encontraba concluida.

**4.5.8 En la obra mejoramiento de vías se permitió la sustitución del fondo de reparo de los certificados de obra por seguros de caución, apartándose de lo estipulado.**

### LÍNEA MITRE DESDE ESTACIÓN MARCOS PAZ A LOBOS.

El PBC establece que “Salvo distinta estipulación en el PCP, sobre todos los certificados, excepto el anticipo de obra en caso de corresponder, ADIFSE retendrá el CINCO POR CIENTO (5%). Estos descuentos se realizarán sin perjuicio de la garantía de cumplimiento de Contrato, para constituir el Fondo de Reparos. Este fondo quedará en poder del Comitente hasta la Recepción



<sup>124</sup>Nota GDI del 11/08/15.

<sup>125</sup>Nota ADIF GA N° 4272/2015.

*Definitiva de la obra en garantía de la correcta ejecución de los trabajos y para hacer frente a reparaciones que fueran necesarias y que el Contratista no ejecutara cuando le fuera ordenado.*”<sup>126</sup>

No obstante el mismo Pliego, establece que esta retención puede ser sustituida, “*Salvo que el PCP lo establezca de diferente forma, durante la ejecución de la Obra, el Contratista podrá sustituir el CIEN POR CIENTO (100%) de la suma retenida en concepto de fondo de reparo por alguna de las garantías previstas...*”<sup>127</sup>.

La función de la póliza de Fondo de reparo es sustituir dicha retención y responde hasta el total Asegurado por los desperfectos o vicios antes mencionados.

La desafectación de la póliza se produce con su devolución o con la recepción definitiva de la obra sin observaciones, y una vez emitido el certificado de liquidación final.

Ahora bien, la sustitución de la retención por una de las garantías previstas, procede cuando “*...el avance de la certificación de la obra al mes de que se trate no resulte menor al NOVENTA POR CIENTO (90%) del avance financiero previsto según la Curva de Inversión vigente.*”<sup>128</sup>

La Curva de inversión, constituye el detalle de certificación mensual prevista que ilustra el avance financiero porcentual de acuerdo a las condiciones del contrato y de conformidad al plan de trabajos propuestos.

Relevada la actuación por la que tramitó el mejoramiento de vía efectuado entre las estaciones Marcos Paz y Lobos, se verificó que el PCP, no establece alternativas que contraríen el PBC, por lo cual este resulta aplicable.

Asimismo se constató, pese a la advertencia de la inspección de obra, la falta de retención referida a la empresa ESUCO S.A. a partir del certificado número 4º y hasta el 14 bis. En efecto, del análisis de la documentación presentada por el contratista, la inspección de obra sostiene que “*...el avance de la certificación de la obra es menor al noventa por ciento del avance financiero previsto según la Curva de Inversión vigente, lo cual [...] implica que la Contratista no podría hacer uso de la Póliza de Seguro de Caucción en concepto de Garantía de Sustitución de Fondos de Reparos.*”<sup>129</sup>.

---

<sup>126</sup> PBC Artículo 90º.

<sup>127</sup> PBC Artículo 91º.

<sup>128</sup> PBC Artículo 91º.

<sup>129</sup> Nota Subgerencia de Conservación de los Servicios y la Infraestructura del 11/09/14.





Respecto a la empresa ELEPRINT S.A., la retención fue indebidamente sustituida por pólizas de seguro de caución desde el certificado 3° hasta el 14° inclusive (ver cuadro 33).

**Cuadro 33**

ESUCO S.A.			ELEPRINT S.A.		
Certificado N°	Monto Certificado	5% Fondo de Reparación	Certificado N°	Monto Certificado	5% Fondo de Reparación
4	\$ 1.699.561,85.-	\$ 84.978,09.-	3	\$ 846.953,89.-	\$ 42.347,69.-
5	\$ 2.444.282,35.-	\$ 122.214,12.-	4	\$ 2.352.138,55.-	\$ 117.606,93.-
6	\$ 2.652.961,66.-	\$ 132.648,08.-	5	\$ 2.605.816,46.-	\$ 130.290,82.-
7	\$ 2.297.236,05.-	\$ 114.861,80.-	6	\$ 2.945.394,16.-	\$ 147.269,71.-
8	\$ 3.061.994,70.-	\$ 153.099,74.-	7	\$ 3.359.190,97.-	\$ 167.959,55.-
9	\$ 3.282.967,25.-	\$ 164.148,36.-	8	\$ 4.024.304,72.-	\$ 201.215,24.-
10	\$ 3.168.209,24.-	\$ 158.410,46.-	9	\$ 4.473.405,28.-	\$ 223.670,26.-
11	\$ 2.251.089,19.-	\$ 112.554,46.-	10	\$ 3.419.911,58.-	\$ 170.995,58.-
12	\$ 3.189.003,03.-	\$ 159.450,15.-	11	\$ 1.747.266,21.-	\$ 87.363,31.-
13	\$ 2.596.592,93.-	\$ 129.829,65.-	12	\$ 2.834.111,73.-	\$ 141.705,59.-
13 bis	\$ 3.867.859,64.-	\$ 193.392,9.-8	13	\$ 1.705.349,33.-	\$ 85.267,47.-
14	\$ 1.456.649,44.-	\$ 72.832,47.-	14	\$ 653.145,06.-	\$ 32.657,25.-
14 bis	\$ 1.745.235,37.-	\$ 87.261,77.-			
Total Fondo de Reparación		\$ 1.685.682,14.-	Total Fondo de Reparación		\$ 1.548.349,40.-

Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

Consultada al respecto la ADIFSE, manifestó “...que las curvas vigentes fueron presentadas por la Contratista por el Libro de Nota de Pedido, y por tal motivo se procedió a aceptar la garantía del Fondo de Reparación”<sup>130</sup>.

Requerida nuevamente a fin de que suministre las fojas del Libro de Nota de Pedido (NP) que justifique el apartamiento de lo observado por la inspección de obra, aportó la documentación solicitada. Las notas presentadas destacan: “...Se adjunta curva de inversión reprogramada para su aprobación.” No obstante no se han acompañado los actos administrativos u órdenes de servicio que acrediten que dicha reprogramación ha sido aceptada por la ADIFSE.

Por otra parte, si se consideran las fechas de las cuatro NP presentadas durante el año 2014 por cada empresa y la fecha de los informes de la inspección de obra, surge que la primer NP fue presentada cuatro meses antes del primer informe de inspección en el que se efectúa la advertencia (cuadro 34).



<sup>130</sup> Nota ADIF GA 4272/15.

Cuadro 34

EMPRESA ESUCO S.A.		EMPRESA ELEPRINT S.A.	
Nota Pedido N°	Fecha de presentación	Nota Pedido N°	Fecha de presentación
12	12/03/2014	12	12/03/2014
24	26/05/2014	24	26/05/2014
37	07/08/2014	37	07/08/2014
7	19/12/2014	4	19/12/2014

EMPRESA ESUCO S.A.		EMPRESA ELEPRINT S.A.	
Certificado N°	Fecha de Informe IO	Certificado N°	Fecha de Informe IO
4	22/07/2014	3	10/07/2014
5	03/09/2014	4	Sin fecha
6	11/09/2014	5	02/09/2014
7	26/09/2014	6	09/10/2014
8	27/11/2014	7	26/09/2014
9	15/12/2014	8	Sin fecha
10	14/01/2014	9	Sin fecha
11	23/02/2014	10	14/01/2015
12	24/04/2015	11	23/02/2015
13	13/08/2015	12	22/04/2015
13 bis	13/08/2015	13	Sin fecha
14	04/08/2015	14	03/07/2015
14 bis	04/08/2015		

Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

Siendo ello así, resulta llamativo, que en los informes se exprese indudablemente que para la certificación, “...la Inspección Técnica de esta Subgerencia, analizó la documentación presentada por la Contratista...”, mencionando entre la documentación presentada la “Curva de Inversión”<sup>131</sup>, toda vez que los informes son de fecha posterior y que en virtud de esta documentación es que no se da lugar a la sustitución.

Téngase presente que la última NP data del 19/12/14 y que en 2015 existen numerosos certificados que contienen esta recomendación, surgida a partir de la documentación presentada por las empresas con posterioridad a las NP.

Lo expuesto ha posibilitado que la contratista ESUCO S.A. cuente con la suma de \$1.685.682,16, y ELEPRINT S.A. con \$1.548.349,40, a las cuales no tenían derecho por vulnerar las normas que rigen la contratación en la etapa de ejecución.

<sup>131</sup> Informes de la Inspección de Obra mencionados en el cuadro 35.





### LÍNEA MITRE ENTRE LAS ESTACIONES VICTORIA-CAPILLA DEL SEÑOR

Del relevo de la actuación por la que tramito la obra, se constató que a la UTE, Vialme S.A. y Molina Smith SAICIA, se les ha aceptado pólizas de seguro de caución en sustitución de la retención del 5% de cada certificado de obra en concepto de Fondo de Reparación, pese a que “...el avance de la certificación de la obra es menor al noventa por ciento del avance financiero previsto según la Curva de Inversión vigente”<sup>132</sup>. Esta situación pudo observarse en los certificados N° 9 y 10° y el monto asciende a la suma de \$529.182,69 (ver cuadro 35).

**Cuadro 35**

VIALME & SMITH MOLINA		
Certificado N°	Monto Certificado	5% Fondo de Reparación
9	\$ 6.624.231,34.-	\$ 331.211,57.-
10	\$ 3.959.422,41.-	\$ 197.971,12.-
<b>Total Fondo de Reparación</b>		<b>\$ 529.182,69.-</b>

Fuente: ADIFSE. Elaboración propia.

En este caso, vuelven a reiterarse las situaciones comentadas en la observación precedente, por un lado la presentación de las curvas de inversión vigente por NP, y por otro, que los informes de la inspección correspondientes a los certificados objetados, resultan posteriores a dicha presentación y mantienen la recomendación de no dar procedencia a la sustitución.

#### **4.5.9. No se verificó un aumento de la oferta de servicios en la traza del ramal Merlo – Lobos de la línea Sarmiento pese a la ejecución de las obras analizadas.,**

Los objetivos de la contratación tanto de la renovación de vías entre Merlo y Marcos Paz y el mejoramiento de vías entre las estaciones Marcos Paz y Lobos, son similares y responden a mejorar la infraestructura, de modo que permitiera consolidar una vía que cumpla con las condiciones necesarias de seguridad, mejorar la circulación y eliminar precauciones de vía existentes.

Consultada la CNRT, respecto de la oferta de servicios proyectada en el ramal de referencia, remitió documentación que avala esta proyección entre los años 1995 y 2015.



<sup>132</sup> Nota Subgerencia de Conservación de los Servicios y la Infraestructura del 23/12/14.

Cuadro 36

Programación		Días
Desde	Hasta	Lu a Vi
29/05/95	14/06/97	30
15/03/97	12/03/98	36
13/03/98	28/11/99	36
29/11/99	30/10/02	36
01/01/02	18/05/03	34
19/05/03	04/01/04	34
05/01/04	20/06/04	36
21/06/04	10/06/07	36
11/06/07	08/07/12	36
09/07/12	15/12/13	36
16/12/13	Vigente	30

Fuente: CNRT. Elaboración propia.

El cuadro 36, evidencia que la ejecución de las obras en este ramal, no tuvo, al cierre de las tareas de campo, un impacto positivo en la oferta proyectada de servicios. Nótese que la oferta a partir del 16/12/2013 resultaba similar a aquella proyectada en 1995, pero inferior a la existente en el resto de 2013.

**4.5.10. La obra reparación general de 30 coches remolcados MATERFER – Etapa I, presenta retrasos en su ejecución que van desde los 318 a 456 días.**

El operador Argentren –Línea Roca– contrató la Reparación general de Coches Remolcados Materfer. La obra fue concertada con 4 empresas, seleccionadas mediante concurso privado de precios, por un monto total de \$ 106.720.790 (cuadro 37).

Cuadro 37

Contratista	Cantidad Contratada	Monto contratado
Industria de Transporte S.A. (INTRA SA)	8	\$ 42.688.316.-
Material Ferroviario S.A. (MATERFER SA)	8	\$ 42.688.316.-
Pinat Edo SRL	3	\$ 16.008.119.-
Talleres Rioro S.A.	1	\$ 5.336.040.-
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>\$ 106.720.790.-</b>

Fuente: SOFSE. Elaboración propia. Los montos son con IVA incluido.





Las obras fueron adjudicadas con fecha 14/02/14, y se dio inicio a los trabajos entre los meses de marzo y mayo de ese año. Los plazos de ejecución, fueron variables, en función de los trabajos a realizar, ubicándose en orden de los 5 a 9 meses.

De la información suministrada por la SOFSE, se constató un significativo retraso en la ejecución de las cuatro obras contratadas, que al 31/12/15 aún no han sido concluidas, presentando en algunos casos altos porcentajes por certificar (cuadro 38).

**Cuadro 38**

Contratista	Plazo de ejecución (meses)	Fecha de Inicio por libro de obra	Fin de ejecución según libro de obra	Certificación acumulada al 30/11/15	Saldo a certificar (%)
Industria de Transporte S.A. (INTRA SA)	6	09/04/14	06/10/14	3,09 %	96,91 %
Material Ferroviario S.A. (MATERFER SA)	9	12/05/14	16/01/15	37,41 %	62,59 %
Pinat Edo SRL	7	29/04/14	29/11/14	94,49 %	5,51
Talleres Rioro S.A.	5	31/03/14	31/08/14	81,58 %	18,42

*Fuente: SOFSE. Elaboración propia. Se tomó para el cálculo la fecha de inicio según libro, situación más ventajosa al contratista y comitente.*

Consultada la SOFSE, respecto de las causales que provocaron estos retrasos, se limitó a remitir los Libros de Órdenes de Servicio y Notas de Pedido de las obras de marras.

Relevados los libros mencionados surge que la inspección de obra de cada contratación, emitió sendas órdenes de servicio notificando los atrasos en que incurrían las adjudicatarias, solicitando las explicaciones pertinentes y la adopción de acciones correctivas.<sup>133</sup> Dichas órdenes no fueron consideradas por los contratistas, omitiendo en algunos casos hasta ilustrar los hechos que justificasen los retrasos.

Si se considera la fecha proyectada de culminación de las obras y la fecha de corte se observan demoras que exceden una previsión razonable (cuadro 39).



<sup>133</sup> Materfer SA: Orden de Servicio N° 11, 12,16, 18, 22, 23, 25, 26, 31, 32, 33, 34 y 35. Pinat Edo SA: 16, 19, 20 y 21. Talleres Rioro SA: 11, 12, 13, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 29, 30, 31 y32. INTRA SA: 10.

Cuadro 39

Contratista	Fin de ejecución según libro de obra	Fecha de Corte	Demora (en días)
Industria de Transporte S.A. (INTRA SA)	06/10/14	30/11/15	420
Material Ferroviario S.A. (MATERFER SA)	16/01/15	30/11/15	318
Pinat Edo SRL	29/11/14	30/11/15	366
Talleres Rioro S.A.	31/08/14	30/11/15	456

Fuente: SOFSE. Elaboración propia

**4.5.11. Pese a las demoras comprobadas, en la obra contratada con INTRA SA, no se verifica la aplicación de penalidades al contratista ni al comitente, como tampoco acciones que procuren la recuperación del anticipo financiero entregado oportunamente y la ejecución de garantías contractuales.**

Como se indicara, el 07/03/14<sup>134</sup> la empresa INTRA SA, comienza los trabajos encomendados por ARGENTREN SA. Vale recordar que el fin de los mismos, según libros de obra se encontraba previsto para el 6 de octubre de ese año y que se entregó un anticipo financiero de \$8.537.663,20.

De la documentación provista por la SOFSE, surge que ARGENTREN elevó un informe estableciendo que, al 16/07/14, esta obra presentaba un desvío estimado en su ejecución del 48,28%, registrando una certificación acumulada del orden del 3,08%.

En ese sentido comunica que *“Teniendo en cuenta lo enunciado en los “Pliegos de Condiciones Generales a los Fines de la Adjudicación de las Obras y/o Servicios”..., foliado y firmado por el representante técnico y/o legal de cada contratista; se adjuntan los artículos que son de aplicación para la imputación de multas por los incumplimientos no justificados en relación a los avances comprometidos, la falta de respuesta a las órdenes de servicio de la inspección de obra, etc.”*

Especificando que resultan aplicables, los artículos del pliego que se exponen a continuación:

*“Artículo 3° Obligaciones y Responsabilidades del Adjudicatario, ítems 5, 6 y 18.*

*Para el caso de INTRA se agrega el ítem 17.*

<sup>134</sup> En la observación anterior se toma la fecha de inicio según libro de obra. El 07/03/2014 es la fecha del Acta de inicio de obra.





*Artículo 5° Programa de Ejecución de los trabajos. Párrafos 2 y 5.*

*Artículo 17° Multas. En este caso deberá además considerarse la situación en que ARGENTREN S.A. sea multado por la SOFSE, producto de incumplimientos de un contratista.*

*Artículo 19° Garantía de cumplimiento de obra y/o servicio. Primer asterisco.*

*Artículo 23° Terminación y/o resolución de la Relación”<sup>135136</sup>.*

No obstante, no se verifican penalidades aplicadas, en función de este informe, por los atrasos verificados.

Posteriormente, en febrero de 2015, ocho meses después del informe comentado, ARGENTREN intima mediante carta documento a la empresa contratista en los siguientes términos “*Que atento las constancias obrante en los libros de obra y las visitas realizadas por los Inspectores en las instalaciones donde se encuentra el material rodante entregado oportunamente, podemos concluir que la obra se encuentra efectivamente abandonada, sin avance alguno desde las últimas certificaciones que datan del mes de junio de 2014.-*

*Del mismo modo, el plazo de ejecución de la obra que estaba previsto originalmente era de 180 días desde su fecha de inicio el 07 de marzo de 2014, el mencionado plazo se encuentra ampliamente vencido y las obras inconclusas.-*

*El incumplimiento de vuestra empresa no se corresponde con el adecuado cumplimiento por Uds. recibido, toda vez que inicialmente se le entrego la suma de [...] \$8.537.663,20 en concepto de anticipo financiero, se le entregaron los coches para el inicio de los trabajos y se le entregaron (aún antes de que mostrara un avance significativo de la obra) elementos acordados para la obra.-*

*No obstante ello, y pese a los numerosos requerimientos efectuados, no ha mostrado avance alguno en las obras y como prueba de ello el pasado martes 03 de febrero de 2015 se llevó a cabo una constatación notarial en vuestras instalaciones, por la cual se ha certificado el estado de abandono no solo de la obra ut supra mencionada sino también del lugar en su totalidad, el cual además de carecer de herramientas y personal, no muestra actividad alguna.-*



<sup>135</sup> Informe ARGENTREN SA del 16/07/14.

<sup>136</sup>Ver anexo XI.

*Por lo expuesto, reconociendo Ud. que no podrá culminar la ejecución de las obras contratadas dando por terminadas las mismas, se lo intima para que en el plazo no mayor a 72 horas de recibida la presente reintegre las sumas entregadas oportunamente en concepto de anticipo financieros y devuelva los materiales ferroviarios entregados, bajo apercibimiento de ejecutar las garantías entregadas oportunamente, como así también de interponer las acciones legales correspondientes, [...] y de reclamar los daños y perjuicios que su omisión ocasione.-”<sup>137</sup>*

De lo expuesto surge que, desde junio de 2014, el contratista discontinuó la obra, y pese a ello, ARGENTREN no aplicó penalidades en orden a lo previsto en el pliego precedentemente citado.

Consultada la SOFSE sobre la aplicación de penalidades al contratista, su valor y cobro, manifestó que *“Según las respuestas emanadas de las áreas competentes, no existen antecedentes al respecto en la SOFSE. Sin perjuicio de ello, se continúa con la búsqueda de antecedentes sobre el contrato en cuestión en ámbito de esta operadora”*<sup>138</sup>.

Además no se verifica, por parte de SOFSE la aplicación de penalidades a ARGENTREN, por incumplimientos a los compromisos asumidos entre ambas.

Requerida al respecto, la sociedad estatal expresó, al igual que en el requerimiento mencionado precedentemente, que *“Según las respuestas emanadas de las áreas competentes, no existen antecedentes al respecto en la SOFSE. Sin perjuicio de ello, se continúa con la búsqueda de antecedentes sobre el contrato en cuestión en ámbito de esta operadora”*<sup>139</sup>. Esta manifestación resulta por demás llamativa, toda vez que aun cuando pudiere entenderse el desconocimiento de la SOFSE respecto de la aplicación de penalidades al contratista por parte de ARGENTREN SA, no se comprende la falta de conocimiento de esta Sociedad respecto de penalidades cuya aplicación le compete.

Más allá de lo expuesto, la situación se agrava si se considera que, al 31/12/15, habiendo transcurridos diez meses de la fecha de intimación, no se evidencian acciones de la SOFSE tendientes a resolver el contrato, recuperar el anticipo financiero entregado, ejecutar las garantías pertinentes y viabilizar, de corresponder, las acciones legales a fin reclamar daños y perjuicios.



<sup>137</sup> Carta documento de Argentren SA dirigida a INTRA SA.

<sup>138</sup> Nota SOFSE N° 84/16 del 01/04/16.

<sup>139</sup> Nota SOFSE N° 84/16 del 01/04/16.

**4.5.12. Se verificó que la adjudicación de la obra analizada se efectuó sin contemplar el cumplimiento de los requisitos exigidos por la documentación que rige el concurso privado de precios.**

**4.5.12.1. La empresa INTRA S.A no poseía la experiencia y capacidad técnica requerida.**

El Anexo II del PCG, define la documentación a presentar por el Oferente/Adjudicatario de la obra de referencia. En ese sentido, establece que deberá acompañarse en la oferta la *“Documentación que avale la experiencia y capacidad técnica del OFERENTE, en donde deberán indicar las ventas de equipos, trabajos realizados en los últimos tres (3) años, como mínimo, en el orden nacional e internacional donde consten características, comitentes, montos contratados y plazos de fabricación, destacando particularmente aquellos suministros que sean análogos a lo solicitado en cuanto a su tipo y complejidad”*<sup>140</sup>.

Otro documento que integra el Concurso Privado de Precios de la obra, las “Instrucciones al oferente para la presentación de la oferta,” establece que *“...la capacidad técnica de los participantes quedará definida por los antecedentes propios que presenten los mismos, siendo válidos los que presenten de otras empresas controladas, controlantes o subsidiarias, todo ello debidamente acreditado. Deberán presentar antecedentes similares en envergadura y de complejidad técnica acorde al requerido en el objeto de esta licitación y por el plazo mínimo indicado en la documentación a presentar por el Oferente en el SOBRE A, Art. 9º - ítem 9.3.1.2-7”*<sup>141</sup>. Este punto reitera lo expuesto en el PCG. El documento también estatuye las referencias comerciales a presentar por el oferente debiendo *“...indicar con precisión y en forma actualizada, la razón social...y nombres de las personas que avalen las mencionadas referencias, éstas últimas deben responder a trabajos u obras realizadas por el OFERENTE”*<sup>142</sup>.

Por último, UGOFE podrá considerar no admisible la oferta, entre otras causas por, apartamiento a lo dispuesto en el pliego, falta de veracidad en los antecedentes, etc.

<sup>140</sup> PCG, Anexo II, Punto 3, párrafo 2°.

<sup>141</sup> Instrucciones al oferente para la presentación de la oferta Art. 6°.

<sup>142</sup> Instrucciones al oferente para la presentación de la oferta Art. 9º - ítem 9.3.1.2-7.



Relevada la documentación que conformó la oferta presentada por INTRA S.A., pudo constatarse la carencia de antecedentes técnicos propios, para resultar adjudicatario de la obra de marra.

En efecto, se verificó que la sociedad oferente, se creó el 15/08/07<sup>143</sup>, y la razón social de la misma era D&C PLASTIC SA (en adelante D&C). Su actividad económica principal y secundaria, era la *fabricación de productos plásticos en formas básicas y la prestación de servicios de financiación y actividades financieras*, respectivamente.

Con posterioridad, el 15/05/12, convocada la sociedad en Asamblea se decide, el cambio de denominación, objeto social y aprobar el nuevo estatuto societario. Las modificaciones expuestas fueron inscriptas en la IGJ el 15/01/13<sup>144</sup>.

Se adopta como razón social INDUSTRIA DE TRANSPORTE SA (INTRA SA), continuadora jurídica de D&C, la que tendrá como actividad económica principal “*Actividades metalúrgicas en general y trabajos mecánicos eléctricos, servicios técnicos de ingeniería ferroviaria y asesoramiento e inspección de materias y equipos ferroviarios, reparación, mantenimiento, reconstrucción y fabricación de material rodante para ferrocarriles y subterráneos*”<sup>145</sup>.

No puede soslayarse, la trascendencia respecto del cambio de objeto social, en razón de las notorias diferencias que presenta la nueva actividad con la anteriormente realizada, constituyendo actividades que requieren un “expertise” específico en cada una de ellas, como así también de maquinarias y herramientas determinadas para el arte propio de la materia.

Ahora bien, INTRA S.A., presenta en su oferta, como antecedentes, cuatro obras a fin de avalar la experiencia y capacidad técnica, a saber:



<sup>143</sup>Fecha del Estatuto social otorgado por escritura pública número 1183 del Registro Notarial 1370 CABA. Inscripta en la IGJ el 24/10/07, bajo el número 17661 del Libro 37 Tomo de Sociedades por Acciones.

<sup>144</sup>Nº de inscripción 993 en el Lº 62 Tº Soc. por acciones.

<sup>145</sup>EECC INTRA SA, correspondiente al período enero-octubre 2013.

**Cuadro 40**

OBRA	COMITENTE	PLAZO (DÍAS)	INICIO FECHA	FECHA FINALIZACIÓN	IMPORTE (US\$)
Reparación de formación LGS N° 4	SOFSE	90	dic-13	En ejecución	4.537.692
Reparación de formación LGS N° 13	SOFSE	150	dic-13	En ejecución	4.427.483
Suministro, instalación, puesta en funcionamiento, hombre vivo con velocímetro LGS/LGM	UGOMS	120	ago-13	En ejecución	597.790
Readecuación sistema hombre vivo/muerto Coche Toshiba TS	UGOMS	60	ago-13	En ejecución	58.826

Fuente: Oferta INTRA SA.

Cabe destacar que junto a la oferta, se adjunta una carta compromiso con la empresa Emprendimientos Ferroviarios S.A. (EMFER S.A.), en virtud de la cual se acuerda que “en el caso de adjudicación a INTRA S.A., EMFER S.A. se compromete a ejecutar de conformidad con la oferta y en los términos del PLIEGO y el contrato de adjudicación...todas y cada una de las prestaciones que como subcontratista le requiera INTRA”<sup>146</sup>, poniéndose a disposición los talleres, dependencias, personal entrenado, máquinas y herramientas, etc.

Por ello, también adjunta entre los antecedentes técnicos 15 obras realizadas por EMFER S.A.

Producida la apertura de ofertas<sup>147</sup>, el dictamen de calificación emitido el 28/01/14 resulta favorable, siendo adjudicada la obra por UGOFE el 14/02/14.

Si se analizan los antecedentes presentados, surge evidente que todos constituyen obras que se encuentran en ejecución, más aún, la fecha de inicio del precedente más antiguo dista en cinco meses con la fecha de apertura de ofertas, y que por otra parte presentan retrasos en su culminación, lo que obviamente genera reparos para tener este antecedente y los otros por válidos, al efecto de considerar la oferta admisible.

Ello así, toda vez que tanto el PCG, PCP y las instrucciones que se deben observar al presentar la oferta, claramente definen que los antecedentes deben conformarse con trabajos realizados en los últimos tres años como mínimo, es decir finalizados, concluidos, y como es principio común deben serlo a satisfacción del comitente. En ese sentido, el comitente de los antecedentes, no podría manifestar su conformidad en tanto las obras no se han concluido a la fecha de evaluación de la oferta.



<sup>146</sup>Carta Compromiso, Art. 1°.

<sup>147</sup> Realizada el 22/01/14.

Por el mismo caso tampoco pueden tomarse en consideración las referencias comerciales presentadas, en tanto constituyen las mismas obras que se incorporaron como antecedentes.

Más aún, las instrucciones mencionadas requieren que los trabajos presentados como antecedentes hayan sido realizados por el propio oferente, por lo que no podría haberse fundado la adjudicación en las obras realizadas por el eventual subcontratista, ya que aun en el caso previsto en el documento mencionado, relacionado con las empresas controlantes, etc., este carácter no se encuentra acreditado en la oferta, por lo que no podría entonces ser considerado.

Por ello, si se tiene en cuenta la fecha en la cual se realiza el trascendental cambio de actividad económica de INTRA S.A., y la fecha de la adjudicación del primer antecedente, entre las cuales transcurre un período de siete meses, se evidencia claramente la escasez de tiempo para adquirir la capacidad técnica y reunir los antecedentes requeridos.

En virtud de lo expuesto puede concluirse que, los antecedentes presentados sirvieron indebidamente como base para otorgar la obra de marras a INTRA SA por un valor de \$42.688.316.

#### ***4.5.12.2 la empresa INTRA S.A. no acredita la capacidad económica requerida.***

Las “Instrucciones al oferente para la presentación de la oferta,” establece como condición a cumplir por el oferente, probar la capacidad económica requerida por el pliego<sup>148</sup>. En ese sentido, para que las ofertas resulten precalificadas y admitidas, los conceptos a evaluar serán la capacidad económica analizada en base a la información contenida en los balances e índices incluidos en la presentación<sup>149</sup>.

Para ello se exige, adjuntar a la oferta los últimos tres EECC del oferente y demás documentación que a juicio de UGOFE sirva para determinar su capacidad económica y financiera.

Ahora bien, analizados los EECC presentados por INTRA S.A., se visualizan notorias diferencias con aquellos correspondientes a los períodos anteriores (2011/12) en el cual la sociedad poseía otra actividad comercial.



<sup>148</sup>Instrucciones al oferente para la presentación de la oferta Art. 1. Inciso 6.

<sup>149</sup>Instrucciones al oferente para la presentación de la oferta Art. 6°.



En ese sentido, cobran notoriedad cuatro aspectos puntuales; la facturación, el capital social, el personal y el rubro bienes de uso. Con relación al primero, D&C facturó servicios por \$35.000 en 2012, INTRA S.A. en cambio lo hizo por \$2.400.225 solo en el período enero-octubre 2013. El capital de D&C era de \$50.000, mientras que en INTRA S.A. sus accionistas efectuaron un aporte irrevocable para suscribir futuras acciones de \$3.000.000 en octubre de 2013, un mes antes de la fecha de presentación de ofertas para la obra analizada. En tercer término, en 2012 la sociedad no poseía empleados en tanto en 2013 registra salarios abonados por \$1.504.736, a partir del mes de abril. Por último, los EECC muestran que en 2012, la cuenta herramientas, del rubro bienes de uso, totaliza existentes por \$0, mientras que en 2013 se da de alta herramientas por \$8.800.

**Cuadro 41**

Aspectos puntuales de los EECC	2013	2012	2011
Facturación	\$ 2.440.225	\$ 35.000	\$ 40.000
Capital Social	\$ 3.050.000	\$ 50.000	\$ 50.000
Personal	\$ 1.504.736		
Herramientas	\$ 8.800		

*Fuente: EECC INTRA SA/D&C. Elaboración propia.*

No debe olvidarse que el PCG requería la presentación de los EECC correspondientes a los últimos tres ejercicios económicos, a efectos de evaluar la armoniosa marcha económica de la empresa durante el transcurso de dicho período. Analizados estos documentos y los índices económicos expuestos en la presentación surge que estos últimos, en dos de los tres períodos analizados no guardan relación con los parámetros y criterios trazados por la profesión contable.

**Cuadro 42**

Índices	2013	2012	2011
Solvencia (Patrimonio Neto/Pasivo total) $\geq 1$	1,82	0,223	0,22
Endeudamiento (Pasivo total/Patrimonio Neto) $\leq 1$	0,55	4,35	4,58



Índices	2013	2012	2011
Liquidez (Activo Corriente/Pasivo Corriente) >1	2,81	0,96	0,85
Inmovilización del capital (Activo no corriente/Activo Total)	0,01	0,26	0,35
Rentabilidad (Resultado del ejercicio/Patrimonio Neto Promedio)	0,01	24,82	22,67

Fuente: EECC INTRASA/D&C. El índice de 2013 es elaboración propia.

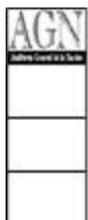
La tabla expuesta muestra que en los años 2011 y 2012, la empresa no presentaba índices óptimos de solvencia, endeudamiento y liquidez, aunque posee un índice alto de rentabilidad. Este último debido a que la sociedad poseía un capital social ínfimo, por ello las ganancias obtenidas en el ejercicio representa entre el 20 y 25% del capital puesto al servicio de la sociedad.

En cambio en 2013, los índices de solvencia, endeudamiento y liquidez, mejoran significativamente, arrojando valores óptimos, los dos primeros por el impacto que produce el aporte irrevocable integrado por sus socios, y el tercero por la mejora en la facturación empresarial. Sin embargo, la rentabilidad empresaria presenta un índice excesivamente bajo, debido a que las ganancias obtenidas resultan escasas si se considera el capital puesto en producción.

No obstante, aun considerando la evolución de estos índices, si se tiene en cuenta que los índices de los años precedentes y que la mejora en la facturación empresarial en 2013 se debe a las obras otorgadas por UGOMS, y que el aumento de capital se debe a un aporte social mencionado, no podría aseverarse que la empresa se encuentra en una sólida posición económica para afrontar la ejecución de una obra de esta naturaleza y convertirse en contratista de obras ferroviarias por un monto total de \$42.688.316.

Por otra parte, consultados los registros del BCRA (Central de información-Consulta por CUIT) surge que a la fecha de adjudicación de la obra, el contratista poseía cheques rechazados, y que desde diciembre de 2013, hasta la fecha que discontinuó la ejecución de la obra (junio 2014), INTRA S.A. libró 62 cheques rechazados por falta de fondos por un monto de \$3.186.912,84<sup>150</sup>.

Si se considera lo expuesto en este punto y en el precedente (4.6.12.1), la oferta de INTRA S.A., debería haber sido declarada inadmisibles por falta de cumplimiento de los requerimientos de la documentación que integraba el Concurso, principalmente por no poseer antecedentes, experiencia y



<sup>150</sup>[http://www.bkra.gob.ar/Informacion\\_usuario/iaucen010001.asp](http://www.bkra.gob.ar/Informacion_usuario/iaucen010001.asp)



capacidad técnica en obras de esta naturaleza y no poseer capacidad económica estable que avale el cumplimiento de obra contratada.

#### **4.6. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LA NORMATIVA, SU IMPLEMENTACIÓN Y DELEGACIÓN DE FUNCIONES.**

**4.6.1. La Comisión de Análisis de Precios de Obras y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios fue creada formalmente pero nunca se conformó ni entró en funcionamiento, siendo finalmente derogada mediante su similar N° 1918/14.**

Según el artículo 2° de la Resolución N° 870/12 del Ministerio del Interior y Transporte, el Secretario de Transporte coordinará el funcionamiento de la Comisión, la que estará integrada por dos (2) representantes de cada una de sus subsecretarías con incumbencia técnica, jurídica y económica en materia ferroviaria y por dos (2) representantes de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

En vista de las competencias asignadas a la Comisión y su pertinencia para el objeto de la auditoría, se requirió tanto a la CNRT<sup>151</sup> como al MIyT<sup>152</sup> que informen sobre la designación de sus representantes y sobre el cumplimiento de las funciones establecidas en la norma. Como respuesta a dicho requerimiento, la CNRT informa que en la Gerencia de Concesiones Ferroviarias no obran referencias a la designación de representantes para integrar la Comisión en cuestión<sup>153</sup> y que no se le ha solicitado intervención en dictámenes de costos de obras y /o provisión de servicios y bienes ferroviarios<sup>154</sup>.

Por su parte el MIyT informa<sup>155</sup>, que: “...la Comisión de Análisis de Precios de Obra y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios no ha sido integrada formalmente, en razón de las consideraciones expuestas por la Subsecretaría de Regulación Normativa del Transporte en la Nota S.S.R.N.T. N° 409/14 cuyos términos se comparten...”. En tal sentido, la Subsecretaría informa que con



<sup>151</sup> Notas N° 301/14 CSERyEPSP - Nota N° 110/14 DCST y N°346/14 CSERyEPSP - Nota N° 123/14 DCST.

<sup>152</sup> Nota N° 303/14 CSERyEPSP.

<sup>153</sup> Nota CNRT (I) N° 2627/14.

<sup>154</sup> Nota CNRT (I) N° 14/15.

<sup>155</sup> Nota S.T. N° 5466/14 - Expediente EXP-S02:0166177/12014 – respuesta a requerimiento AGN N° 303/14-CSERYEPS.

posterioridad al dictado de la norma que creó la Comisión se han llevado adelante acciones de gestión y dictado de normas que “*tornaron innecesaria e inconveniente*” la constitución y funcionamiento de la Comisión. Así, en lo que respecta a la realización de las obras de infraestructura y la provisión de servicios y de bienes ferroviarios, la Subsecretaría informa, que su contratación fue encomendada a la Administración de Infraestructura Ferroviaria S.E. (ADIFSE), a la Operadora Ferroviaria S. E. (SOFSE) y a Belgrano Cargas y Logística S.A. (BCyLSA), cada una en el marco de sus competencias. Para el cumplimiento de estas funciones, según surge de la respuesta recibida, las tres sociedades mencionadas “...*fortalecieron sus equipos técnicos y están ejecutando importantes proyectos y obras de renovación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura...*”, además de la transferencia gradual a la SOFSE de las competencias relacionadas con la prestación de servicios. Asimismo, la respuesta señala que por Decreto N° 2229/13 del 18/12/13, se atribuyeron competencias a distintas Direcciones dependientes de la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte, incluyendo las que ya se encontraban asignadas a la Comisión en cuestión. En función de tales circunstancias, la respuesta agrega que la Comisión devino abstracta y perdió su razón de ser, debiendo considerarse “derogada tácitamente” la norma de su creación. Sin perjuicio de esto, reconocen que para una mejor práctica normativa se considera conveniente dejar sin efecto expresamente la Resolución MIyT N° 870/12, motivo por el cual adjuntan un proyecto de Resolución elevado al Ministro del Interior y Transporte a tales fines<sup>156</sup>.

Teniendo en cuenta los argumentos vertidos en la respuesta del MIyT, se desprenden los siguientes comentarios:

En primer término, la Ley 26.352 es de febrero de 2008 y el Decreto N° 752 que aprueba los Estatutos de ADIFSE y SOFSE es de mayo del mismo año, lo que implica que las funciones asignadas a dichas sociedades ya se encontraban fijadas desde ese momento. Por tal motivo, la decisión adoptada cinco años después de “avanzar con la implementación de la ley” y de fortalecer esas sociedades, no sería un argumento válido para justificar el incumplimiento de la Resolución N° MIyT N° 870/2012. En efecto, esta resolución fue emitida con un objetivo específico y “de vital importancia” según se expresa en los propios considerandos de la norma. Por lo tanto, no se observa ningún impedimento para el

<sup>156</sup> A través de la Resolución N° 1918/14 del 30/12/14, se deja sin efecto la Resolución N° 870/12.





funcionamiento simultáneo de la Comisión de Análisis de Precios de Obras y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios con las sociedades mencionadas, sino que, por el contrario, se resalta el carácter vital e indispensable atribuido a dicha Comisión en los considerandos de la resolución que la crea.

Por otra parte, la Resolución N° 870/12, que crea la Comisión, es de fecha 05/12/12, mientras que el Decreto N° 2229/13 fue dictado por el PEN en fecha 18/12/13. Si interpretamos –como se pretende en la respuesta recibida- que la Resolución citada se encuentra derogada tácitamente por el Decreto, igualmente la Comisión tendría que haber sido conformada en forma efectiva desde su creación formal, con la correspondiente designación de miembros de los dos organismos que la integrarían y, tendría que haber ejercido las funciones asignadas, al menos, hasta el dictado del Decreto N° 2229/13 producido más de un año después. Según consta en las respuestas recibidas, esto no se produjo; por lo tanto, se incumplió durante ese período la Resolución mencionada. Las observaciones en materia de contrataciones realizadas en el presente informe, demuestran con claridad lo oportuno que hubiera sido la intervención de una Comisión como la creada por la Res. ST N°870/12, la que finalmente no se materializó.

En lo referido a la “derogación tácita”, no sería estrictamente aplicable ya que la Comisión creada por la Resolución MIyT N° 870/12 debía estar integrada en forma conjunta por representantes de la Secretaría de Transporte y de la CNRT, mientras que las dependencias que, según este argumento, se hicieron cargo de esas funciones solo están integradas por personal de la Secretaría. Esto es importante si tenemos en cuenta que los propios considerandos de la norma de creación de la comisión expresan que *“se torna indispensable perfeccionar el trabajo interdisciplinario de las áreas de la ST con incumbencia en la materia y la CNRT, lo cual coadyuvará a hacer más eficiente la gestión de las contrataciones y la asignación de recursos que el Estado Nacional tiene previsto para la realización de las obras de infraestructura y material rodante de acuerdo a los programas que se establezcan para el sistema ferroviario”*. Asimismo, la doctrina y jurisprudencia circunscriben la derogación tácita de normas a aquellos casos en que haya contradicción o incompatibilidad manifiesta entre normas

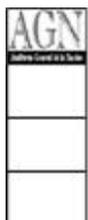


sucesivas, de suerte tal que resulte imposible aplicar ambas simultáneamente<sup>157</sup>. En el caso analizado, las normas en cuestión no son materialmente excluyentes sino que -independientemente de la supuesta superposición de funciones que se aduce- nada impide que tanto la Comisión como las dependencias de la Subsecretaría ejerzan sus funciones en forma efectiva y hasta complementaria, mientras no se la deje sin efecto en forma expresa.

Por último, la situación descripta pone de manifiesto la falta de planificación integral y estratégica en materia de transporte ferroviario, lo cual generó la necesidad de adoptar decisiones imprevistas para cubrir vacíos o corregir incoherencias. En este caso concreto, lo que se observa es la falta de claridad en la asignación de funciones de suma importancia y la ausencia de coordinación entre los organismos competentes, lo que conlleva el posible incumplimiento de dichas funciones o, al menos, la falta de eficiencia y eficacia en las acciones desarrolladas.

#### **4.6.2. La Comisión de Coordinación de las Políticas Integrales del Sistema Ferroviario Nacional y su Infraestructura Asociada, creada mediante Resolución Conjunta N° 109/13-MEyFP y 3/13-MIyT, no ha sido constituida.**

Teniendo en cuenta las misiones y funciones de esta Comisión, se realizó un requerimiento de información que fue respondido por Nota N° 2517/14<sup>158</sup> de la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte de fecha 15/12/14, por medio de la cual se informa que por la necesidad de adoptar otras medidas de carácter urgente “*se ha postergado la implementación de la referida comisión cuyas funciones se vinculan a cuestiones macro que hacen a la implementación de las políticas ferroviarias...*”



<sup>157</sup>Procuración del Tesoro de la Nación (conforme al. Dictamen 209:237): En materia de derogación tácita de normas, la doctrina y la jurisprudencia admiten la forma tácita de derogación de las normas jurídicas, pero la circunscriben a aquellos casos en que haya contradicción o incompatibilidad manifiesta entre normas sucesivas.

(conforme al Dictamen 216:1; 209:370; 233:460): La derogación de las leyes no se presume, debiendo entenderse que para que se configure la derogación tácita la norma posterior debe ser manifiestamente incompatible con la anterior, de suerte tal que resulte imposible aplicar ambas simultáneamente.

<sup>158</sup> Expediente EXP-S02:0166177/12014 – respuesta a requerimiento AGN N° 303/14-CSERYEPS.

Como se desprende de los fundamentos de la citada Resolución Conjunta, la creación de la Comisión era considerada necesaria para el cumplimiento de los fines del Sistema Ferroviario Nacional. Por tal motivo, su falta de funcionamiento puede considerarse como otro indicador de las deficiencias de planificación estratégica de la política ferroviaria y del transporte en general.

En efecto, el carácter “prioritario y urgente” asignado a una serie de medidas (compra de Material Rodante, inversiones en infraestructura, etc.) adoptadas por la autoridad competente en la materia, no justifica el incumplimiento de una norma que establece la necesidad de constituir una Comisión que tiene por misión principal coordinar las políticas que otorguen consistencia a la implementación de ese tipo de acciones.

#### **4.6.3. La Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) no cuenta con la aprobación formal de los instrumentos exigidos para la implementación de las medidas previstas en el convenio.**

De acuerdo a la información suministrada por el MIyT<sup>159</sup>, el Convenio Tripartito<sup>160</sup> se encuentra aprobado por todas las jurisdicciones involucradas, sin haberse designado aun, al momento de finalización de las labores de campo, sus autoridades.

Esto implica que, sin perjuicio de los trabajos informales que se estén llevando a cabo en forma conjunta, todavía no se ha concretado formalmente la elaboración de los instrumentos previstos en dicho convenio. En particular, se debe mencionar la falta de cumplimiento del artículo 6° del convenio, el cual exige en primer lugar la elaboración de un Plan Director de Transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires, de carácter quinquenal, que defina las políticas y cuestiones estratégicas públicas, y los proyectos de inversión y desarrollo a cumplir por las distintas jurisdicciones para alcanzar los objetivos y metas propuestos. El mismo artículo prevé que hasta tanto se encuentre definido el Plan, las partes se comprometen a la definición de una agenda de temas prioritarios que por la razón explicada tampoco ha sido elaborada formalmente.

<sup>159</sup> Nota ST N° 4945 del 01/12/14 – Expediente EXP-S02:0166177/12014 – respuesta a requerimiento AGN N° 303/14-CSERYEPS.

<sup>160</sup> De fecha 03/10/2012.



Cabe destacar la relevancia que tiene la definición de estos criterios y objetivos funcionales en el Plan Director de Transporte, ya que los mismos constituyen los parámetros a los cuales debería ajustarse la ejecución de obras, proyectos o actuaciones que lleven a cabo –en forma conjunta o separada- las jurisdicciones que integran la ATM.

## **5. COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME AL MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, A LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y A LA CNRT:**

A los fines de poner en conocimiento los aspectos observados en la Actuación N° 502/14, se envió a los organismos auditados el Proyecto de Informe en vista a través de las siguientes notas:

- Nota 07/17 DCST – 45/17 AG7 del 07/03/17 enviada al MT con copia a la SSTF. Con fecha 11/05/17 el MT a través de la NOTA N° PV-2017-08535588-APN-DIP#MTR solicita una prórroga. Por medio de la NOTA 33/17-AG7 se lo otorga hasta el 12/06/17.
- Nota 08/17 DCST – 46/17 AG7 del 07/03/17 enviada a la CNRT.
- Nota 09/17 DCST – 47/17 AG7 del 07/03/17 enviada a la ADIFSE. La Actuación en vista es reenviada a través de Nota 41/17 DCST del 05/06/17, debido a su extravió.
- Nota 10/17 DCST – 48/17 AG7 del 07/03/17 enviada a la SOFSE. La S.E solicita una prórroga, la cual es otorgada hasta el 19/06/17 a través de la Nota 37/17 DCST-91/17 AG7.

Transcurridos los plazos establecidos y habiendo tomado conocimiento de los aspectos observados en el informe, los organismos auditados efectuaron sus aclaraciones y comentarios a través de las siguientes notas:

- MT                    Exp-2017-06886898 de fecha 14/06/17.
- CNRT                Nota SD CNRT N° 171/17 de fecha 10/05/17.





- ADIFSE Nota ADIF P N° 626/17 de fecha 06/06/17.
- SOFSE NOTA PRES N° 86 de fecha 21/06/17.

## 6. RECOMENDACIONES

6.1.- Instar a los concesionarios y operadores al cumplimiento de lo prescripto por la Resolución de la CNRT N° 1770/08 en lo que respecta a la presentación en tiempo y forma de los planes de mantenimiento y de los avances mensuales. (Cde. a Obs. 4.1.1)

6.2.- Intimar a operadores y concesionarios para que den cumplimiento a las tareas de mantenimiento programadas, que garanticen la correcta conservación de los bienes concesionados y la seguridad operativa del sistema. (Cde. a Obs. 4.1.2)

6.3.- Ejercer los controles en forma adecuada, pertinente y oportuna (Cde. a Obs. 4.1.3)

6.4.- Implementar el curso de acción necesario tendiente a revertir el deficitario estado de conservación de las instalaciones ferroviarias, verificado en algunos casos. (Cde. a Obs. 4.2.1, 4.2.1.2; 4.2.1.4)

6.5.- Constatar, por medio de los procedimientos de verificación necesarios, la efectiva implementación de las medidas correctivas que se informan, o bien, efectuar un seguimiento de las deficiencias detectadas oportunamente a fin de advertir su estado en relación a la seguridad operativa que debe salvaguardar el sistema. (Cde. a punto 4.2.1.1.; 4.2.2.)

6.6.- Efectuar un relevamiento pormenorizado de los PAN, a efectos de determinar las condiciones de seguridad de los cruces, e instar al concesionario y/u operador correspondiente, el cumplimiento de obligaciones en materia de señalización y seguridad. (Cde. Obs. 4.2.1.3)



6.7.- Exhortar a los concesionarios y operadores al cumplimiento de las obligaciones relativas a la presentación, en tiempo y forma, de los programas operativos de servicio; como así también a su ejecución en función a lo previsto y programado. (Cde. Obs. 4.3.1; 4.3.2; 4.3.3; 4.3.4; 4.3.5; 4.3.6)

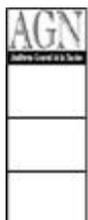
6.8.- Extremar los recaudos a efectos de lograr la aplicación oportuna y efectiva de las penalidades correspondientes (Cde. Obs. 4.4.3; 4.4.4)

6.9.- Dar cumplimiento al cupo mínimo establecido en el artículo 8° de la Ley 22431 relativa al Sistema de protección integral de los discapacitados. (Cde. a Obs. 4.4.5)

6.10.- Incluir las inversiones a realizarse en el sistema ferroviario en el Sistema Nacional de Inversión Pública, de modo de permitir el adecuado registro, clasificación, tratamiento, análisis, evaluación previa y control de los proyectos de inversión a realizar. (Cde. a Obs. 4.5.1 y 4.5.2)

6.11.- Ejecutar estudios y/o relevamientos profundos sobre la infraestructura de vía con anterioridad a la definición y contratación de las obras, de modo que pueda estipularse la pertinencia de los trabajos y su naturaleza técnica. (Cde. a Obs. 4.5.3)

6.12.- Efectuar, al momento de planificar, un pormenorizado análisis a fin de determinar todas las situaciones que pudieren perturbar la normal ejecución de la realización de una obra. (Cde. a Obs. 4.5.7)





6.13.- Cumplir con las disposiciones de los Reglamentos de Contrataciones y las cláusulas de los PBC y PCP, de modo de verificar la capacidad técnica y económica de los oferentes garantizando la legalidad de la contratación y asegurando la adecuada ejecución de la obra a contratar. (Cde. a Obs. 4.5.4; 4.5.5; 4.5.12)

6.14.- Verificar que la ejecución de las obras se realiza de conformidad con lo estipulado en los PBC y PCP, tanto en lo que hace a plazos, materiales utilizados, alcance y profundidad de las tareas, a fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos pretendidos con la realización de las obras. (Cde. a Obs. 4.4.5; 4.5.6; 4.5.10)

Asimismo, deberá observarse, el cumplimiento de las normas para aquellos casos en que el fondo de reparo no resulta sustituible mediante garantías. (Cde. a Obs. 4.5.8)

6.15.- Con relación al contrato de la obra “Reparación general de 30 coches remolcados Materfer”, SOFSE deberá evaluar las medidas necesarias a fin de resolver el contrato, recuperar el anticipo financiero entregado, ejecutar las garantías pertinentes y de ser oportuno, iniciar acciones legales correspondientes. (Cde. a Obs. 4.5.11)

6.16.- Determinar la procedencia y/o conveniencia de la materialización de la conformación de las dependencias y/o comisiones señaladas, con el fin de evitar superposición de competencias y ordenar el marco normativo vigente. (Cde. a Obs. 4.6.1; 4.6.2)

6.17.- Procurar la aprobación formal de los instrumentos exigidos para la implementación de las medidas previstas en el Convenio celebrado entre las jurisdicciones que integran la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO (Cde. a Obs. 4.6.3)



## 7. CONCLUSIONES

La AGN llevó a cabo una auditoría de gestión en el ámbito de la ST – SOFSE – COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE – CNRT – Ferrocarriles – Mantenimiento, Seguridad Operativa, Cumplimiento del Programa Operativo e Inversiones realizadas por el Estado Nacional, focalizada en los ramales diésel de las líneas Roca, Mitre y Sarmiento.

En la misma, se efectuaron procedimientos relacionados a la verificación del cumplimiento de las obligaciones relativas a la presentación de los planes anuales de mantenimiento, su ejecución y los controles efectuados por los organismos competentes.

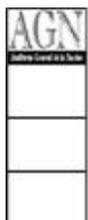
Así, se constató que la UGOMS no presentó, en tiempo, y forma, los programas anuales de mantenimiento correspondientes a las líneas Mitre y Sarmiento, verificándose que la línea Mitre no contó con planes de mantenimiento hasta mayo del 2014.

Por su parte, los operadores de las líneas Mitre (COFESA) y Roca (ARGENTREN) presentaron los planes de mantenimiento correspondientes a los años 2014 y 2015, fuera de los tiempos establecidos en los respectivos acuerdos de operación.

Las empresas gerencadoras y operadoras de los servicios no cumplieron con los recaudos previstos en el anexo A de la mencionada Resolución CNRT N° 1770/08 con relación a la presentación de los avances mensuales, al igual que la SOFSE, operadora de la línea Sarmiento.

En cuanto a la ejecución de lo programado en los planes presentados, se observaron discrepancias en el grado de cumplimiento alcanzado por las empresas. Por ejemplo, mientras para el año 2014 y en el rubro locomotoras UGOMS/COFESA ejecutó el 21,5% de las intervenciones programadas a locomotoras, adicionó 29,82% de intervenciones fuera del plan y dejó sin ejecutar 49,12% de las intervenciones programadas; UGOFE/ARGENTREN dejó sin ejecutar el 13,74% de las intervenciones programadas y adicionó 59,89% intervenciones fuera de plan.

Ambos casos dan cuenta, que en el periodo auditado y para los ramales considerados, el Plan de Mantenimiento no fue un parámetro determinante de los trabajos de mantenimiento ejecutados, sin ajustarse a lo normado por la Res. CNRT 1770/08.





En el resto de los períodos, las deficiencias de la información presentada por parte de las empresas operadoras de las líneas, impidieron determinar el grado de ejecución de los programas anuales de mantenimiento efectuado sobre el Material Rodante de la línea Mitre en el año 2013 y de la línea Sarmiento en los años 2013 y 2014.

En materia de infraestructura de vía, el “Estado Ponderado de la Vía en los Ferrocarriles del Área Metropolitana de Buenos Aires” realizado por la CNRT a julio de 2013 presentaba un alto deterioro para los ramales alcanzados, con casos como J.L. Suarez-Zarate y Victoria–Capilla del Señor de la Línea Mitre que presentaban el 85,8% y el 100%, respectivamente, de sus vías en mal estado.

Según la información provista por los operadores, el grado de cumplimiento de las tareas programadas sobre vía en zonas críticas fue bajo y en otro caso (SOFSE) no fue notificado.

Los controles efectuados por la CNRT sobre los planes de mantenimiento anuales de vía y obra presentados por los operadores, fueron escasos y extemporáneos. Asimismo, los efectuados por la SOFSE no respondían a un seguimiento sistemático de lo ejecutado, ya que había rubros que no habían sido controlados por meses, rubros que fueron fiscalizados en pocas oportunidades y otros, como es el caso de la infraestructura de vía de la línea Mitre que no fue inspeccionado durante el periodo 2014.

En lo que respecta a cuestiones relacionadas con la seguridad y la operación, los procedimientos de inspección realizados por la CNRT presentan un deficiente estado de conservación de los bienes afectados al servicio ferroviario.

El deterioro que presentaba la infraestructura de vía llevó a la aplicación de restricciones de velocidad como salvaguarda de la seguridad operacional de los servicios, con el consecuente aumento en los tiempos de viaje. A su vez, dicho estado fue la causal del 89% y del 62,5% de los descarrilamientos registrados en 2013 y 2014, respectivamente.

Por su parte, de las actas labradas en virtud de los procedimientos de inspección efectuados por la CNRT surgen reiteradas falencias por parte de los operadores, en sus prácticas operativas, lo que se ve acentuado debido a la falta de respuesta técnica, a las infracciones detectadas oportunamente por



el Órgano de Control.

En este aspecto, cobra importancia la cantidad de observaciones del órgano de control relacionadas con la falta de cumplimiento de las previsiones de la Resolución SETOP N° 7/81 con referencia a los cruces entre caminos y vías férreas, dando cuenta de numerosos pasos a nivel no habilitados. Se destaca la existencia de extensas zonas sin cerramientos perimetrales, que permiten el libre acceso a zona de vía y por consiguiente, ponen en mayor riesgo la seguridad de las personas.

En lo que respecta al cumplimiento de los programas operativos de servicio y los controles asociados, más allá de su presentación extemporánea y la ausencia de aprobación formal por parte de la SOFSE, se verificaron bajos niveles de cumplimiento y de regularidad. El análisis realizado sobre los servicios brindados por las tres líneas, en el período auditado arrojó como resultado una eficacia promedio en el cumplimiento del 62% en el año 2013 y de un 65 % en el año 2014; y en relación a la regularidad del 32% y del 40% respectivamente.

Si bien la mayoría de las demoras y cancelaciones de servicios presenta causas imputables a los propios operadores (destacándose el estado del material rodante entre ellas), la situación presentó mejoras en términos relativos, de un ejercicio a otro (pasó de 78% de las demoras y 80% de las cancelaciones en 2013 a 56% de las demoras y 58% de las cancelaciones en 2014).

En lo que hace a cuestiones relativas al régimen de penalidades, se destaca el otorgamiento, por parte de SOFSE, de prórrogas no fundadas para la presentación del plan de mantenimiento anual y del programa anual operativo de servicios, cuando en su lugar hubiera correspondido la aplicación de las sanciones establecidas en el citado régimen.

En cuanto al accionar de la CNRT al respecto, se verificó que dicho organismo no aplicó en forma efectiva y oportuna las penalidades correspondientes a los incumplimientos detectados en relación a los planes de mantenimiento anual 2014.

En materia de inversiones ferroviarias, se verificó 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 del servicio a los usuarios en





los ramales relevados.

En ese sentido, aun cuando se han ejecutado inversiones, no se han cumplimentado todos los mecanismos legales destinados a evaluar la inversión, clasificarla, priorizarla y ejecutar un adecuado control respecto de su ejecución y del logro de los objetivos perseguidos con su realización. Para ello, la ley creó el Sistema Nacional de Inversión Pública, canal por el cual el EN debió proyectar las inversiones para el sector.

También se constató que las obras realizadas no fueron en particular debidamente planificadas. Para su definición no se ha observado la realización de estudios pormenorizados que pudiesen determinar la factibilidad y el alcance de las obras, así como la provisión de materiales.

En cuanto a la contratación de las obras, se han observado apartamientos a las normas que rigen el procedimiento de selección de contratista, adjudicándose obras a empresas que carecían de antecedentes técnicos y/o económicos. Dicha situación también se verifica en las etapas de ejecución y certificación. En efecto, la ejecución de las obras no se efectuó con el alcance requerido y dentro de los plazos establecidos, mientras que en materia de certificación, se autorizó la sustitución del fondo de reparo en situaciones que no viabilizaban dicha posibilidad.

Asimismo, se pudo constatar una obra sin finalizar que se encontraba en estado de abandono, sin que los órganos administrativos competentes hubieran procedido a implementar medidas que conlleven la rescisión contractual y al recupero por parte del EN de los fondos erogados en concepto de anticipo financiero.

Los ramales abordados por el presente informe, históricamente desatendidos por los concesionarios, operadores y en general por las gestiones realizadas en el sector transporte, deberían cumplir un rol relevante en el logro de una movilidad más eficaz y equitativa de los habitantes de sus áreas de influencia, ubicada en el segundo y tercer cordón del conurbano bonaerense, sin embargo las estadísticas operativas registran, en general, una disminución de los trenes corridos en el periodo



auditado<sup>161</sup>.

Ha contribuido a esta situación, los sucesivos cambios institucionales y normativos descriptos, el escaso control desarrollado sobre los programas de Mantenimiento y Operativos de Servicio y el resultado –en algunos casos ineficaz y en otros demorado- de las inversiones en infraestructura de vía y material rodante analizadas en el presente.

## **8. LUGAR Y FECHA**

Buenos Aires, 17 de Agosto de 2017.-

## **9. FIRMA**



---

<sup>161</sup> Por ejemplo, según datos de la CNRT en el periodo 2005-2011 la media mensual de servicios fue de 900 trenes en el ramal Victoria –Capilla del Señor, media mensual que descendió a 672 en 2012, 292 en 2013, 151 en 2014, experimentando una moderada recuperación en 2015 con 376. En caso de Villa Ballester-Zarate el promedio mensual 2005-2011 era de 880 trenes, descendiendo a 212 en 2014 y 168 en 2015. Los ramales analizados de la línea Roca, aun cuando no presentan en 2014-2015 los valores alcanzados en 2010-2012 tampoco habían experimentado una disminución tan pronunciada.



## ANEXO I

### MARCO JURÍDICO APLICABLE.

#### 1. NORMATIVA GENERAL, DE MANTENIMIENTO Y DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS.

- **Ley 26.352** -Se crean las sociedades Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado. Se establecen funciones, competencias y el ámbito de actuación.
- **Decreto N° 1388/96**- Se establece la integración de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Se aprueba su Estatuto.
- **Decreto N° 798/04**- Se rescinde el Contrato de Concesión de la explotación de servicios ferroviarios de pasajeros aprobado mediante el Decreto N° 479/ 94, suscripta con la empresa Transportes Metropolitanos General San Martín S.A. - Grupo de Servicios N° 5.
- **Decreto N° 1683/05** - Apruébese el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes, a fin de 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.
- **Decreto N° 591/07**- Se rescinde el Contrato de Concesión de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros aprobado mediante el Decreto N° 2333 del 28 de diciembre de 1994, suscripto con la empresa Transportes Metropolitanos General Roca Sociedad Anónima. Se faculta a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a convocar a la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia S.A. para la operación integral del citado servicio ferroviario.
- **Decreto N° 592/07**- Se rescinde el Contrato de Concesión de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros aprobado mediante el Decreto N° 594 del 22 de abril de 1994 suscripto con la empresa Transportes Metropolitanos Belgrano Sur Sociedad Anónima. Se faculta a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a convocar a la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia S.A. para la operación integral del citado servicio ferroviario.



- **Decreto N° 752/08** -Se instruye al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, para que proyecte la totalidad de las normas reglamentarias y disponga las medidas complementarias que estime necesarias para la implementación de las previsiones establecidas en la Ley N° 26.352 de Reordenamiento de la Actividad Ferroviaria. Se aprueban los Estatutos de Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado.
- **Decreto N° 793/12** -Se rescinde el contrato de concesión para la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros, aprobado mediante el Decreto N° 730 de fecha 23 de mayo de 1995, modificado por la adenda aprobada por el decreto n°104 de fecha 25 de enero de 2001, suscripto con la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. correspondiente a los grupos de servicio n° 1 y 2, líneas General Mitre y Sarmiento
- **Decreto N° 874/12** -Se sustituye la denominación del Ministerio del Interior por la del Ministerio del Interior y Transporte.
- **Decreto GBA N° 490/13** - Se aprueba el Convenio Tripartito suscripto el día 3 de Octubre de 2012, entre el Estado Nacional; la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires destinado a la creación de la Agencia de Transporte Metropolitano.
- **Decreto N° 1004/14** -Se crea en el ámbito del INSTITUTO ARGENTINO DEL TRANSPORTE (I.A.T.), en el marco de lo dispuesto en el Decreto N° 1004 del 23 de junio de 2014, una unidad de apoyo a los fines de brindar al mismo y a su COMITE EJECUTIVO la asistencia técnica administrativa necesaria para el cumplimiento eficaz de los cometidos que se les asigna por el mencionado Decreto.
- **Decreto N° 1359/14** - Se aprueba el Convenio Tripartito destinado a la creación de la Agencia de Transporte Metropolitano.
- **Decreto GCBA N° 513/12-** Se ratifica el Convenio Tripartito suscripto el día 3 de Octubre de 2012, entre el Estado Nacional; la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires destinado a la creación de la Agencia de Transporte Metropolitano.
- **Resolución SETOP N° 7/81** - Apruébense las normas para cruces entre caminos y vías férreas.
- **Resolución MP N° 115/02** – Apruébense las bases de los Programas de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables.





- **Resolución MP N° 126/03** - Apruébense los costos de referencia de los respectivos Contratos de Concesión.
- **Resolución SPE N° 175/04** - Establécese que cada proyecto de Inversión Pública se clasificara según su naturaleza en proyecto de reposición o proyecto de ampliación o mejoramiento.
- **Resolución ST N° 354/07**- Se convoca a la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia Sociedad Anónima, para la operación integral del servicio ferroviario y para aquellos aspectos complementarios y colaterales del Contrato de Concesión correspondiente al Grupo de Servicios N° 4, hasta tanto se defina la modalidad para su prestación.
- **Resolución ST 355/07** - Se convoca a la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia Sociedad Anónima, para la operación integral del servicio ferroviario y para aquellos aspectos complementarios y colaterales del Contrato de Concesión correspondiente al Grupo de Servicios N° 7, hasta tanto se defina la modalidad para su prestación.
- **Resolución CNRT N° 1770/08** - Establécese que los prestadores de servicios ferroviarios de pasajeros y carga deberán presentar antes del 30 de noviembre de cada año el plan de mantenimiento anual del año siguiente posterior.
- **Resolución CNRT N° 338/11** - Establécese los requisitos de las programaciones a presentar por los Operadores Ferroviarios del Área Metropolitana
- **Resolución MIyT N° 217/12** - Apruébese el procedimiento de rendición de ingresos y egresos de los recursos bajo administración y disposición de la Unidad de Gestión Operativa Mitre y Sarmiento Sociedad Anónima.
- **Resolución MIyT N° 870/12** – Créase la Comisión de Análisis de Precios de Obras y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios.
- **Resolución SOFSE N° 31/13** – Se rescinde contrato con UGOMS.
- **Resolución MIyT N° 511/13** - Apruébese el régimen de penalidades aplicable a los servicios ferroviarios operados por la Unidad De Gestión Operativa Ferroviaria De Emergencia Sociedad Anónima y la Unidad De Gestión Operativa Mitre Sarmiento Sociedad Anónima.



- **Resolución MIyT N° 848/13** -Se le asigna a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO la prestación de los servicios de transporte ferroviario, correspondientes a las Líneas GENERAL ROCA, GENERAL SAN MARTIN y BELGRANO SUR en los términos del artículo 7° de la Ley N° 26.352.
- **Resolución Conjunta N° 109/13 y N° 3/13 de los Ministerios de Economía y Finanzas Públicas y del Interior y Transporte** Se crea la Comisión de Coordinación de las Políticas Integrales del Sistema Ferroviario Nacional y su Infraestructura Asociada.
- **Resolución MIyT N° 1083/13, con las modificaciones de la Res. MIyT N° 1210/13** - Se le asigna a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO la prestación de los servicios de transporte ferroviario, correspondientes a las Líneas MITRE y SARMIENTO en los términos del Artículo 7° de la Ley N° 26.352.
- **Resolución MIyT N° 1210/13** – Modifica, entre otros, el artículo 3° de la resolución N° 1083/13.
- **Resolución MIyT N° 1244/13** Se instruye a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO para que instrumente las medidas necesarias a los efectos de rescindir el Acuerdo de Operación de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros - Grupo de Servicios 1 y 2 Líneas SARMIENTO Y MITRE y sus Addendas, en lo atinente a la operación integral, administración y explotación del servicio de transporte ferroviario urbano de pasajeros de la Línea SARMIENTO.
- **Resolución MIyT N° 1342/13** Se le asigna a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO la explotación por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, de los servicios colaterales y complementarios de los servicios de transporte ferroviarios de la totalidad del área operativa de las Líneas GENERAL MITRE, SARMIENTO, GENERAL SAN MARTIN, GENERAL ROCA y BELGRANO SUR.
- **Resolución MIyT N° 1750/14** Se designan los representantes titulares y suplentes del Comité Ejecutivo creado por el art. 5° del Decreto N° 1004.
- **Circular DNIP N° 01/08** – Aclaraciones conceptuales y de procedimiento, respecto a dos tópicos que han suscitado recientemente consultas por parte de diversos organismos.
- **Acuerdos de Operación de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros Línea Mitre/ Sarmiento – UGOMS.**
- **Acuerdos de Operación de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros Línea Roca – UGOFE.**





- **Acuerdos de Operación de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros Línea Mitre – COFESA.**
- **Acuerdos de Operación de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros Línea Roca – ARGENTREN.**

## 2. NORMATIVA DE INVERSIÓN

- **Ley 24.354** – Creación del Sistema Nacional de Inversiones Públicas (SNIP).
- **Decreto N° 720/95** – Reglamentario de la Ley 24.354. Establece autoridad de aplicación y crea el BAPIN.
- **Resolución SPE N° 175/2004** – Requisitos de proyectos de inversión.
- **Resolución SPE N° 72/10** - Fijase el monto máximo de pesos treinta millones (\$ 30.000.000) del Programa o Proyecto de Inversión que podrá aprobar directamente el organismo o ente iniciador para su inclusión en el Plan Nacional de Inversiones Públicas (P.N.I.P.) a partir del 2 de enero de 2010.
- **Resolución SPEyPD N° 28/12** - Fijase el monto máximo del Programa o Proyecto de Inversión que podrá aprobar directamente el organismo o ente iniciador para su inclusión en el Plan Nacional de Inversiones Públicas.
- **Resolución SPEyPD N° 125/12** – A los efectos de cumplir con los requerimientos del Sistema Nacional de Inversiones Públicas (SNIP), de la LEY N° 24.354, del Decreto N° 720 de fecha 22 de mayo de 1995 y demás normas complementarias y/o modificatorias, para que un proyecto sea incorporado al Plan Nacional De Inversiones Públicas (PNIP), deberá presentar la información requerida por el Banco De Proyectos de Inversión Pública (BAPIN), en la versión del sistema informático que sea dispuesta por la Dirección Nacional de Inversión Pública de la Subsecretaría de Coordinación Económica y Mejora de la Competitividad de la Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, y por el correspondiente instructivo de proyectos que será establecido por la mencionada dirección.
- **Resolución SPEyPD N° 40/2013** – Manual complementario para la Evaluación de Impacto de las Obras Públicas.
- **Disposición DNIP N° 1/09** – El registro en el Banco DE Inversión (BAPIN) y el tratamiento de los proyectos correspondientes a la Inversión Real Directa con referencia a



la adquisición de bienes de uso se realizará conforme a los criterios y procedimientos que se indican en el Anexo I que forman parte de la presente disposición.

- **Disposición DNIP N° 1/13** - Los organismos, organizaciones o entes alcanzados por la Ley 24.354 deberán remitir anualmente entre el 1° y el 31 de marzo a la Dirección Nacional de Inversión Pública la información en ella detallada.
- **Circular DNIP N° 01/2008** – Aclaraciones conceptuales y de procedimientos del SNIP.





## ANEXO II

### DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA

Si bien conceptualmente debe distinguirse las obras realizadas en el sistema ferroviario, como obras de inversión pura (OI) y aquellas devenidas en concepto de mantenimiento diferido (MD), se estima procedente incluir estas últimas en el universo.

El fundamento se encuentra en varias causas.

En primer término, la significatividad económica de las obras de MD resulta equiparable a las obras de inversión. En segundo término, si se tiene en consideración los distintos ejecutores, la exclusión de estas obras dejaría de lado la gestión de los operadores en la ejecución de obras por cuenta y orden del EN.

En tercer lugar, no se justifica la exclusión, en virtud de las anomalías detectadas por el órgano de control,<sup>162</sup> en las inspecciones de mantenimiento realizadas a la superestructura de vía de las Líneas Sarmiento y Mitre, considerando además que para la normalización de esta se efectúan trabajos en forma combinada entre mejoramiento de vías (MD) y obras de renovación (OI).

Por último, se tiene en consideración lo expuesto por la SSTF,<sup>163</sup> en relación a que el fin perseguido por el EN en la recuperación de mantenimiento diferido, como en la realización de obras de inversión, es el mismo: *“La mejora del sistema ferroviario, su fortalecimiento y operatividad.”*

Por ello se estima procedente determinar el universo de obras conjugando Obras de inversión pura y obras de recuperación de mantenimiento.

Debe observarse, que en el período bajo análisis las obras de inversión fueron encomendadas a distintos actores (UGOMS, UGOFE, ADIFSE, SOFSE, ARGENTREN, COFESA, Municipios) y contratadas a través de Licitación Pública, Concurso Privado o contratación directa<sup>164</sup>. Por lo cual al momento de determinar el universo a auditar, se consideraron los siguientes criterios:

- Que la ejecución de las obras en cuestión haya estado a cargo de alguna de las entidades bajo análisis (Sociedades del Estado, Operadores de las Líneas).

<sup>162</sup> Nota GST N° 669/14 del 10/03/14.

<sup>163</sup> Nota SSTF N° 081/15 del 25/02.

<sup>164</sup> El proceso de compra por contratación directa ha sido evaluado en el informe aprobado por la Res. 89/2015 AGN.



- Que las obras hayan tenido ejecución total o parcial dentro del período auditado independientemente del tiempo de contratación.
- Que tenga relevancia económica por área intervenida.

Teniendo en cuenta estas premisas las obras consideradas han sido las siguientes:

- Mejoramiento de vía tramo: Victoria a Capilla del Señor LGM \$106.113.353.-
- Mejoramiento de vía tramo: Marcos Paz a Lobos (dos tramos) \$85.370.330.-
- Renovación Tramos S3 y Ramal S Renovación de vía. Estación. Merlo a Estación. Marcos Paz, \$120.528.500.-
- Obras en estaciones LGM Etapa II. Parte de las estaciones corresponden a los ramales auditados.
- Reparación General de 30 coches remolcados MATERFER – Etapa I – 10 coches \$106.720.790.-





### ANEXO III

## FECHA DE PRESENTACIÓN DE LOS INFORMES DE AVANCE DE MANTENIMIENTO

### UGOFE LÍNEA ROCA

#### INFRAESTRUCTURA - enero 2013/ enero2014

PERIODO	NOTA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE PRESENTACIÓN	DÍAS HÁBILES DE RETRASO
Enero 2013	GC/100/13	05/03/13	10 días de retraso
Febrero 2013	GC/122/13	14/03/13	
Marzo 2013	GC/188/13	16/04/13	
Abril 2013	GC/263/13	15/05/13	1 día de retraso
Mayo 2013	GC/334/13	13/06/13	
Junio 2013	GC/403/13	15/07/13	
Julio 2013	GC/522/13	16/08/13	
Agosto 2013	GC/607/13	17/09/13	2 días de retraso
Septiembre 2013	GC/662/13	17/10/13	2 días de retraso
Octubre 2013	GC/727/13	18/11/13	2 días de retraso
Noviembre 2013	GC/827/13	18/12/13	3 días de retraso
Diciembre 2013	GC/045/14	15/01/14	
Enero 2014	GC/131/14	13/02/14	

#### MATERIAL RODANTE – enero 2013/ enero2014

PERIODO	NOTA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE PRESENTACIÓN	DÍAS HÁBILES DE RETRASO
Enero 2013	GC/111/13	11/03/13	13 días de retraso
Febrero 2013	GC/122/13	19/03/13	3 días de retraso
Marzo 2013	GC/219/13	07/05/13	14 días de retraso
Abril 2013	GC/270/13	22/05/13	6 días de retraso
Mayo 2013	GC/391/13	03/07/13	11 días de retraso
Junio 2013	GC/439/13	19/07/13	4 días de retraso
Julio 2013	GC/556/13	02/09/13	13 días de retraso
Agosto 2013	GC/622/13	03/10/13	14 días de retraso
Septiembre 2013	GC/718/13	13/11/13	21 días de retraso
Octubre 2013	GC/762/13	28/11/13	9 días de retraso
Noviembre 2013	GC/830/13	18/12/13	3 días de retraso
Diciembre 2013	GC/048/14	24/01/14	7 días de retraso
Enero 2014	LGR-110/14	07/05/14	51 días de retraso



## UGOMS LÍNEA SARMIENTO

### INFRAESTRUCTURA - enero 2013/ octubre 2013

PERIODO	NOTA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE PRESENTACIÓN	DÍAS HÁBILES DE RETRASO
Enero 2013	GOP 2013-0145	27/02/13	6 días de retraso
Febrero 2013	GOP 2013-0311	18/04/13	21 días de retraso
Marzo 2013	GOP 2013-0325	23/04/13	5 días de retraso
Abril 2013	GOP 2013-0410	15/05/13	
Mayo 2013	GOP 2013-0503	12/06/13	
Junio 2013	GOP 2013-0621	18/07/13	3 días de retraso
Julio 2013	GOP 2013-0699	15/08/13	2 días de retraso
Agosto 2013	GOP 2013-0798	19/09/13	4 días de retraso
Septiembre 2013	GOP 2013-0865	16/10/13	1 día de retraso
Octubre 2013	GOP 2013-0940	18/11/13	2 días de retraso

### MATERIAL RODANTE – enero 2013/ octubre 2013

PERÍODO	NOTA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE PRESENTACIÓN	DÍAS HÁBILES DE RETRASO
Enero 2013	GOP 2013-0312	18/04/13	38 días de retraso
Febrero 2013	GOP 2013-0340	26/04/13	27 días de retraso
Marzo 2013	GOP 2013-0393	14/05/13	19 días de retraso
Abril 2013	GOP 2013-0468	31/05/13	13 días de retraso
Mayo 2013	GOP 2013-0544	01/07/13	9 días de retraso
Junio 2013	GOP 2013-0617	17/07/13	2 días de retraso
Julio 2013	GOP 2013-0716	21/08/13	5 días de retraso
Agosto 2013	GOP 2013-0800	20/09/13	5 días de retraso
Septiembre 2013	GOP 2013-0915	12/11/13	20 días de retraso
Octubre 2013	GOP 2013-0946	27/11/13	8 días de retraso





## UGOMS LÍNEA MITRE

### INFRAESTRUCTURA - enero 2013/ enero2014

PERIODO	NOTA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE PRESENTACIÓN	DÍAS HABILDES DE RETRASO
Enero 2013	GOP 2013-0246	22/03/13	23 días de retraso
Febrero 2013	GOP 2013-0246	22/03/13	6 días de retraso
Marzo 2013	GOP 2013-0338	25/04/13	7 días de retraso
Abril 2013	GOP 2013-0449	24/05/13	7 días de retraso
Mayo 2013	GOP 2013-0540	26/06/13	6 días de retraso
Junio 2013	GOP 2013-0607	12/07/13	
Julio 2013	GOP 2013-0712	21/08/13	4 días de retraso
Agosto 2013	GOP 2013-0799	19/09/13	4 días de retraso
Septiembre 2013	GOP 2013-0857	11/10/13	
Octubre 2013	GOP 2013-0944	19/11/13	3 días de retraso
Noviembre 2013	GOP 2013-1002	12/12/13	
Diciembre 2013	GOP 2014 0016	13/01/14	
Enero 2014	GOP 2014-0052	08/02/14	

### MATERIAL RODANTE – enero 2013/ enero 2014

PERÍODO	NOTA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE PRESENTACIÓN	DÍAS HABILDES DE RETRASO
Enero 2013	GOP 2013-0312	18/04/13	38 días de retraso
Febrero 2013	GOP 2013-0340	26/04/13	27 días de retraso
Marzo 2013	GOP 2013-0393	14/05/13	19 días de retraso
Abril 2013	GOP 2013-0468	31/05/13	13 días de retraso
Mayo 2013	GOP 2013-0544	01/07/13	9 días de retraso
Junio 2013	GOP 2013-0617	17/07/13	2 días de retraso
Julio 2013	GOP 2013-0716	21/08/13	5 días de retraso
Agosto 2013	GOP 2013-0800	20/09/13	5 días de retraso
Septiembre 2013	GOP 2013-0915	12/11/13	20 días de retraso
Octubre 2013	GOP 2013-0946	27/11/13	8 días de retraso
Noviembre 2013	GOP 2014-0010	10/01/14	18 días de retraso
Diciembre 2013	GOP 2014-0035	29/01/14	7 días de retraso
Enero 2014	LM GAC 2014-143	04/06/14	71 días de retraso



## ARGENTREN LÍNEA ROCA

### INFRAESTRUCTURA - febrero 2014/ diciembre 2014

PERIODO	NOTA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE PRESENTACIÓN	DÍAS HABILES DE RETRASO
Febrero 2014	GC/189/14	20/03/14	2 días de retraso
Marzo 2014			No se encontró dentro de la documentación correspondiente al año 2014
Abril 2014			
Mayo 2014	LGR 262/14	24/06/14	9 días de retraso
Junio 2014	LGR 334/14	11/07/14	
Julio 2014	LGR 475/14	14/08/14	
Agosto 2014			No se encontró dentro de la documentación correspondiente al año 2014
Septiembre 2014	LGR 782/14	14/10/14	
Octubre 2014	LGR 926/14	13/11/14	
Noviembre 2014	LGR 1029/14	12/12/15	
Diciembre 2014	LGR 1190/14	14/01/15	

### MATERIAL RODANTE – febrero 2014/ diciembre 2014

PERIODO	NOTA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE PRESENTACIÓN	DÍAS HABILES DE RETRASO
Febrero 2014	LGR-110/14	07/05/14	31 días de retraso
Marzo 2014			12 días de retraso
Abril 2014			No se encontró dentro de la documentación correspondiente al año 2014
Mayo 2014	LGR-261/14	17/06/14	3 días de retraso
Junio 2014	LGR-362/14	23/07/14	6 días de retraso
Julio 2014	LGR-474/14	14/08/14	
Agosto 2014	LGR-636/14	17/09/14	3 días de retraso
Septiembre 2014	LGR-781/14	14/10/14	
Octubre 2014	LGR-927/14	14/11/14	
Noviembre 2014	LGR-1027/14	15/12/14	
Diciembre 2014	LGR-1222/14	22/01/14	5 días de retraso





## COFESA LÍNEA MITRE

### INFRAESTRUCTURA - febrero 2014/ diciembre 2014

PERIODO	NOTA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE PRESENTACIÓN	DÍAS HÁBILES DE RETRASO
Febrero 2014	LM GAC 2014-048	01/04/14	9 días de retraso
Marzo 2014	LM GAC 2014-122	19/05/14	20 días de retraso
Abril 2014	LM GAC 2014-122	19/05/14	1 día de retraso
Mayo 2014	LM GAC 2014-204	30/06/14	11 días de retraso
Junio 2014	LM GAC 2014-251	15/07/14	
Julio 2014	LM GAC 2014-352	15/08/14	1 día de retraso
Agosto 2014	LM GAC 2014-432	11/09/14	
Septiembre 2014	LM GAC 2014-528	15/10/14	
Octubre 2014	LM GAC 2014-602	13/11/12	
Noviembre 2014	LM GAC 2014-711	17/12/14	2 días de retraso
Diciembre 2014	LM GAC 2015-033	19/01/15	2 días de retraso

### MATERIAL RODANTE – febrero 2014/ diciembre 2014

PERIODO	NOTA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE PRESENTACIÓN	DÍAS HÁBILES DE RETRASO
Febrero 2014	LM GAC 2014-143	04/06/14	51 días de retraso
Marzo 2014			32 días de retraso
Abril 2014			13 días de retraso
Mayo 2014	LM GAC 2014-156	13/06/14	1 día de retraso
Junio 2014	LM GAC 2014-280	23/07/14	6 días de retraso
Julio 2014	LM GAC 2014-417	05/09/14	15 días de retraso
Agosto 2014			
Septiembre 2014	LM GAC 2014-531	15/10/14	
Octubre 2014	LM GAC 2014-596	12/11/12	
Noviembre 2014	LM GAC 2014-697	15/12/14 <sup>165</sup>	
Noviembre 2014	LM GAC 2015-723	22/12/15 <sup>166</sup>	5 días de retraso
Diciembre 2014			No se encontró dentro de la documentación correspondiente al año 2014



<sup>165</sup> Por nota GST N° 3326 del 03/12/14 la GST informa a COFESA que la información enviada no cumple con la forma establecida en la Resolución N° 1770/08.

<sup>166</sup> Esta presentación reemplaza lo oportunamente elevado mediante Nota LM GAC 2014-697.



**ANEXO IV**  
**GRADO DE EJECUCIÓN DE LOS PLANES ANUALES DE MANTENIMIENTO PARA MATERIAL RODANTE**  
**2013 – 2014**

<b>UGOFE – LÍNEA ROCA AÑO 2013 – COCHES REMOLCADOS</b>																								
Tipo de intervención	ENE		FEB		MAR		ABR		MAY		JUN		JUL		AGO		SEP		OCT		NOV		DIC	
	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.
A	67	43	64	44	63	40	63	45	63	48	66	38	69	35	70	50	69	38	69	51	69	34	68	46
AB	32	51	33	49	34	51	33	40	32	26	33	37	34	46	33	43	34	34	35	40	34	45	33	34
ABC	8	3	8	3	9	6	8	8	8	8	8	5	8	8	9	5	8	7	9	7	8	6	9	8
RP	4	0	4	1	4	3	4	2	4	3	4	2	4	3	4	2	4	2	4	2	4	1	4	2
RG	4	1	4	2	4	3	4	1	4	0	4	2	4	1	4	1	4	2	4	0	4	1	4	2
<b>Total</b>	<b>115</b>	<b>98</b>	<b>113</b>	<b>99</b>	<b>114</b>	<b>103</b>	<b>112</b>	<b>96</b>	<b>111</b>	<b>85</b>	<b>115</b>	<b>84</b>	<b>119</b>	<b>93</b>	<b>120</b>	<b>101</b>	<b>119</b>	<b>83</b>	<b>121</b>	<b>100</b>	<b>119</b>	<b>87</b>	<b>118</b>	<b>92</b>
Según Plan		21		29		21		17		19		23		20		29		20		19		15		24
Fuera de Plan		77		70		82		79		66		61		73		72		63		81		72		68
<b>Total de intervenciones programadas</b>	<b>1396</b>																							
Intervenciones ejecutadas según plan	257																							
Intervenciones fuera de plan	864																							
Intervenciones totales ejecutadas	1121																							
<b>UGOFE – LÍNEA ROCA AÑO 2013 – LOCOMOTORAS</b>																								
Tipo de intervención	ENE		FEB		MAR		ABR		MAY		JUN		JUL		AGO		SEP		OCT		NOV		DIC	
	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.
Literal "A"	9	2	9	1	10	1	10	2	10	3	9	0	9	2	11	2	10	1	10	0	10	2	9	2
Literal "AB"	5	0	5	0	4	0	4	0	4	0	5	0	4	1	4	1	4	0	4	0	4	0	4	0
Literal "ABC"	2	0	1	0	3	0	2	0	3	0	2	0	3	0	2	0	1	0	2	0	2	0	2	1
Numeral	2	1	2	1	1	0	2	0	1	0	2	0	2	0	1	0	1	0	2	0	1	0	1	0
Reparación General	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>12</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
Según Plan		3		2		1		2		3		0		3		3		1		0		2		3
Fuera de Plan		9		11		15		12		12		15		12		13		14		15		9		13
<b>Total de intervenciones programadas</b>	<b>213</b>																							
Intervenciones ejecutadas según plan	23																							
Intervenciones fuera de plan	150																							
Intervenciones totales ejecutadas	173																							



UGOFE/ARGENTREN – LÍNEA ROCA AÑO 2014 – COCHES REMOLCADOS																								
Tipo de intervención	ENE		FEB		MAR		ABR		MAY		JUN		JUL		AGO		SEP		OCT		NOV		DIC	
	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.
A	52	53	37	38	51	46	54	40	51	42	55	44	51	47	52	49	51	43	53	48	51	40	51	38
AB	37	38	38	38	41	45	34	46	35	37	33	42	32	42	32	52	32	33	32	39	32	34	32	47
ABC	5	5	6	6	6	5	6	5	8	8	7	8	8	8	8	8	7	8	8	9	7	8	8	8
RP	2	2	2	1	1	2	5	1	5	2	5	2	5	2	5	2	5	2	5	2	5	2	5	2
RG	1	1	1	0	1	1	2	1	0	1	10	1	10	1	1	0	1	2	1	1	1	1	1	2
<b>TOTAL</b>	<b>97</b>	<b>99</b>	<b>84</b>	<b>83</b>	<b>100</b>	<b>99</b>	<b>101</b>	<b>93</b>	<b>99</b>	<b>90</b>	<b>110</b>	<b>97</b>	<b>106</b>	<b>100</b>	<b>98</b>	<b>111</b>	<b>96</b>	<b>88</b>	<b>99</b>	<b>99</b>	<b>96</b>	<b>85</b>	<b>97</b>	<b>97</b>
según PLAN		97		80		85		34		26		23		24		24		13		19		16		12
Fuera de Plan		2		3		4		59		64		74		76		87		75		80		69		85
<b>Total de intervenciones programadas</b>	<b>1183</b>																							
Intervenciones ejecutadas según plan	453																							
Intervenciones fuera de plan	678																							
Intervenciones totales ejecutadas	1141																							

UGOFE/ARGENTREN – LÍNEA ROCA AÑO 2014 - LOCOMOTORAS																								
Tipo de intervención	ENE		FEB		MAR		ABR		MAY		JUN		JUL		AGO		SEP		OCT		NOV		DIC	
	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.
A	3	3	5	5	8	9	8	6	9	9	9	9	8	5	8	4	8	6	8	6	9	7	9	3
AB	4	4	5	5	3	1	4	3	4	1	5	3	4	5	5	3	4	5	4	2	2	3	2	3
ABC	1	1	1	1	2	3	1	3	1	1	1	3	2	1	2	4	3	3	3	4	3	3	3	4
NS	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
N1	1	1	1	1	2	3	2	2	0	0	0	3	0	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0
N2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0
N4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RG	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>10</b>
Fuera de Plan		1		1		6		9		8		17		11		11		12		13		12		8
<b>Total de intervenciones programadas</b>	<b>182</b>																							
Intervenciones ejecutadas según plan	48																							
Intervenciones fuera de plan	109																							
Intervenciones totales ejecutadas	157																							





### UGOMS/COFESA LÍNEA MITRE AÑO 2014 - COCHES REMOLCADOS

Tipo de intervención	ENE		FEB		MAR		ABR		MAY		JUN		JUL		AGO		SEP		OCT		NOV		DIC	
	Pro	Eje.																						
A	5	0	5	0	0	0	5	0	2	0	0	0	24	0	3	0	1	0	24	0	3	1	1	0
AB	7	9	8	9	18	15	8	7	33	10	16	8	14	9	36	8	16	8	15	9	34	6	14	1
ABC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RP	4	0	3	0	3	0	3	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RPS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>33</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>35</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>38</b>	<b>16</b>	<b>39</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>39</b>	<b>17</b>	<b>37</b>	<b>26</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
Según Plan		9		9		15		7		12		8		9		8		8		9		7		0
Fuera de Plan		5		6		18		9		4		5		7		11		8		8		19		15

**Total de intervenciones programadas** 305

Intervenciones ejecutadas según plan 101

Intervenciones fuera de plan 77

Intervenciones totales ejecutadas 178

### UGOMS/COFESA LÍNEA MITRE AÑO 2014 - LOCOMOTORAS

Tipo de intervención	ENE		FEB		MAR		ABR		MAY		JUN		JUL		AGO		SEP		OCT		NOV		DIC	
	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.	Pro	Eje.
A	0	5	4	7	0	2	0	3	8	1	3	3	3	3	4	3	5	2	2	3	7	4	5	4
AB	4	1	4	1	4	3	4	0	5	3	7	0	7	2	9	3	5	2	9	1	6	0	6	2
ABC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0
NS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>6</b>
Según plan		0		4		3		0		3		0		3		4		2		1		0		4
Fuera de Plan		6		4		2		3		1		3		2		2		2		3		4		2

**Total de intervenciones programadas** 114

Intervenciones ejecutadas según plan 24

Intervenciones fuera de plan 34

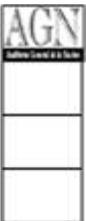
Intervenciones totales ejecutadas 58



# ANEXO V

## PLANILLAS ANEXO A RESOLUCIÓN CNRT N° 1770/08

Planillas de Vía y Obras



**CONSERVACIÓN DE VÍA Y OBRAS AÑO 20....**

Planilla A

CONCESIONARIO:

CORREDOR (llenar una planilla por corredor):

TOTAL KMS. DE VÍA DEL CORREDOR:

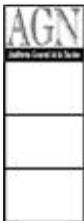
CICLO PREVISTO:

**VÍA (TRABAJOS EN REVISIÓN INTEGRAL Y FUERA DE REVISIÓN INTEGRAL)  
PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN**

	RI				FRI				
	de Km	a Km	Via*	Subtotal (km)	de Km	a Km	Via*	Subtotal (km)	
Sector									
Sector									
Sector									
Sector									
TOTAL (km.)					TOTAL (km.)				

Mes	de Km	a Km	Via*	Subtotal (km)	de Km	a Km	Via*	Subtotal (km)	
Enero				P				P	
				E				E	
Febrero				P				P	
				E				E	
Marzo				P				P	
				E				E	
Abril				P				P	
				E				E	
Mayo				P				P	
				E				E	
Junio				P				P	
				E				E	
Julio				P				P	
				E				E	
Agosto				P				P	
				E				E	
Setiembre				P				P	
				E				E	
Octubre				P				P	
				E				E	
Noviembre				P				P	
				E				E	
Diciembre				P				P	
				E				E	
TOTAL (km.)				P	TOTAL (km.)				P
TOTAL (km.)				E	TOTAL (km.)				E

\* Via: A=ascendente,D=descendente,U=única,G=general,L=local; etc. aclarar cualquier otro código que se utilice



**CONSERVACIÓN DE VÍA Y OBRAS AÑO 20...** Planilla A1

CONCESIONARIO:  
CORREDOR (leer una planilla por corredor)  
TOTAL KMS. DE VÍA DEL CORREDOR:  
CICLO PREVISTO:

**CONSERVACIÓN DE VÍA Y OBRAS AÑO 20...** Planilla B (general)

CONCESIONARIO:  
CORREDOR (leer una planilla por corredor)  
TOTAL ADV DEL CORREDOR EN VÍA PRINCIPAL:  
CICLO PREVISTO:

**VÍA (OTROS TRABAJOS)  
PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN**

ITEM	TRABAJO	de Km	a Km	Vía	Subtotal (km)
1	CONSERVACIÓN MECANIZADA PERSONA				
TOTAL (km)					

**APARATOS DE VÍA  
PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN**

RI			PRI		
Estación	ADV numero	Subtotal (km)	Estación	ADV numero	Subtotal (km)
continuar al dorso			continuar al dorso		

Mes	de Km	a Km	Vía	Subtotal (km)
Enero				
Febrero				
Marzo				
Abril				
Mayo				
Junio				
Julio				
Agosto				
Septiembre				
Octubre				
Noviembre				
Diciembre				
TOTAL (km)				
TOTAL (km)				

Mes	Estación	ADV numero	Subtotal (km)	Estación	ADV numero	Subtotal (km)
Enero						
Febrero						
Marzo						
Abril						
Mayo						
Junio						
Julio						
Agosto						
Septiembre						
Octubre						
Noviembre						
Diciembre						
TOTAL (km)				TOTAL (km)		
TOTAL (km)				TOTAL (km)		



Planillo B (Inverso)

Planillo C (Inverso)

B)			CBI		
Estación	ADY número	Subtotal (km)	Estación	ADY número	Subtotal (km)
TOTAL (km)			TOTAL (km)		

INTERVENCIÓN INTEGRAL			INTERVENCIÓN PARCIAL		
Programa	Cédulas	Observaciones	Programa	Cédulas	Observaciones
TOTAL (cantidad de PAN)			TOTAL (cantidad de PAN)		

CONSERVACIÓN DE VÍA Y OBRAS AÑO 20... Planillo G (Inverso)

CONSERVACIÓN DE VÍA Y OBRAS AÑO 20... Planillo H (Inverso)

CONCESIONARIO:  
CORREDOR (dejar una planilla por corredor).  
TOTAL PAN DEL CORREDOR:

CONCESIONARIO:  
CORREDOR (dejar una planilla por corredor).  
TOTAL DE OBRAS DE ARTE DEL CORREDOR:

PASOS A NIVEL PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN

OBRAS DE ARTE (REPARACIONES) PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN

INTERVENCIÓN INTEGRAL			INTERVENCIÓN PARCIAL		
Programa	Cédulas	Observaciones	Programa	Cédulas	Observaciones

REPARACIONES IMPORTANTES			REPARACIONES MENORES		
Mes	Máx	Últ.	Programa	Mes	Últ.

continuar al dorso

continuar al dorso

continuar al dorso

continuar al dorso

Mes	Programa	Cédulas	Subtotal (km)	Programa	Cédulas	Subtotal (km)
Enero						
TOTAL (cantidad de PAN)				TOTAL (cantidad de PAN)		
TOTAL (cantidad de PAN)				TOTAL (cantidad de PAN)		

Mes	Máx	Máx	Últ.	Subtotal (km)	Mes	Máx	Máx	Últ.	Subtotal (km)
Enero									
TOTAL (km de obras de arte)					TOTAL (km de obras de arte)				
TOTAL (km de obras de arte)					TOTAL (km de obras de arte)				

Nota: si a fin de mes el trabajo es en paño o nivel no está concluido, indicar el subtotal mensual completado en porcentaje.

Nota: si al final de mes la reparación de una obra de arte no está concluida, indicar el subtotal mensual completado en porcentaje.



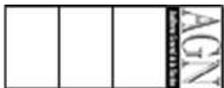


**FICHA TECNICA**  
 Tipo de Vehículo : (a) \_\_\_\_\_

Nº Unidad (b)	Fechas						OPERACION					ACCIDENTAL (d)	
	Entrada			Salida			MANTENIMIENTO PREVENTIVO						
	DD	MM	AA	DD	MM	AA	AB	ABC	NUM (C)	RP	RG		

- ( a ) Se hará una ficha por tipo de vehículo (locomotora, coche eléctrico, etc.).
- ( b ) En esta columna se indicarán los números de las unidades.
- ( c ) Aclarar el número de reparación efectuada ( Nº 1 - Nº 2 - Nº 4 ).
- ( d ) Detalle de la causa o avería sufrida.





## ANEXO VI

*Controles realizados por la SOFSE al Plan de Mantenimiento Infraestructura sector Obras Civiles Roca ramal: Ezeiza/Cañuelas - 2014*

ESTACIÓN	RUBRO	P/E	Programado/Ejecutado por nivel de intervención												OBSERVACIONES	
			Ene	Feb.	Mar	Abr.	Muy	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.		
EZEIZA	Edificio estación zona interior	P			4		4		4		4		4		X - Trabajo reemplazado por reparación de estaciones Chascomús y Altamirano	
		E			4		4		4		X	4	4			
	Andenes	P		5				5				5				
		E		5				5				5				
	Sanitarios Públicos	P		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		
		E		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		
U. FERROVIARIA	TODOS	P			3		3		5			5		X - Cambio de trabajos por PP Espinillo <b>Inspecciones: 22/08/2014</b>		
		E			3		X		5			X				
T. SUÁREZ	Edificio estación zona interior	P				4		4		4			5	22/09/14 - Edificio zona interior 17/12/14 - Se inspeccionó sanitarios - se encontró humedad en cielorraso		
		E				4		4		4			5		Baños	
	Edificio estación zona exterior	P					3		3		3				5	07/11/14 - Edificio zona exterior 17/12/14 - Zona Exterior
		E					3		3		4	4			3	
	Andenes	P			4				5				5			17/12/14 - Andenes 01/09/14 - Andenes
		E			4		1		1				5			
SPEGAZZINI	TODOS	P			4			4			4			4	X - Reemplazo por trabajo en estación Longchamps - PP Los Espinillos 07/11/14 - Sanitario cerrado al público, pintura deteriorada; presencia de carteles y grafitis	
		E			4			4			4			X		
MÁXIMO PAZ	TODOS	P				4			4			4		01/09/14 - (ilegible) 17/12/14 - Grafitis		
		E				4			4			4				
V. CASARES	TODOS	P			4			4			4			4	X - Reemplazo por trabajos en estación Longchamps - PP Los Espinillos 07/11/14 - Presencia de grafitis	
		E			4			4			4			X		



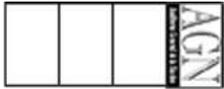


ESTACIÓN	RUBRO	P/E	Programado/Ejecutado por nivel de intervención												OBSERVACIONES	
			Ene	Feb.	Mar	Abr.	Muy	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.		
A. PETIÓN	TODOS	P					4			4			4		22/09/14 - Grafitis, sanitarios cerrados, baldosas borde anden por cemento alisado 17/12/14 - Grafitis, etc.	
		E					4			4			4			
KLOOSTERMAN	TODOS	P				4			4			4			X - Trabajo reemplazado por reparación de estación Jeppener	
		E				4			X			X				
R. LEVENE	TODOS	P		4				3	3	3				4	01/09/14 y 22/09/14 - Plataforma de tierra y presencia de grafitis	
		E		4				X	3	3				4		
CAÑUELAS	Acceso a Plataformas	P		3	3			4				4			X - Cambio de trabajo por Estación Brandsen	
		E		3	3			4				4				
	Edificio estación zona interior	P					4	4	4				5			
		E		4	4		X	4	4				X			
	Sanitarios Públicos	P		3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5		01/09/14 y 22/09/14- Grafitis, falta tapa de inodoros... 07/11/14 - Grafitis, faltan tapas de inodoro, mingitorio deteriorado 17/12/14 - Personal de Obras realizando trabajos de pintura
		E		3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5		

X= Las tareas o intervenciones que no se han realizado se debe, según lo informado por la empresa, a que se realizaron tareas en otras estaciones.

Controles realizados por la SOFSE al Plan de Mantenimiento Infraestructura sector Obras Civiles Roca ramal: Haedo/Temperley - 2014

ESTACIÓN	RUBRO	P/E	Programado/Ejecutado por nivel de intervención												OBSERVACIONES
			En e	Feb.	Mar	Abr.	Muy	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.	
H. ESPAÑOL	Edificio Estación Exterior	P		3	3	3				4			4		10/12/14- Presencia de grafitis 17/12/14- Presencia de grafitis
		E		3	3	3				X			4		
	Andenes	P			3	3	3				5				X- Trabajo reemplazado por reparación de estaciones Chascomús y Altamirano
		E		3	3	3	2				X				
S. CATALINA	TODOS	P				4			4			4		X- Trabajo reemplazado por reparación de estación Brandsen 19/09/14-Presencia de grafitis	
		E				X			4			X			



ESTACIÓN	RUBRO	P/E	Programado/Ejecutado por nivel de intervención												OBSERVACIONES
			Ene	Feb.	Mar	Abr.	Muy	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.	
JUAN XXIII	TODOS	P			4			4			4			4	X- Trabajo reemplazado por reparación en estaciones Chascomús y Altamirano. X- Reemplazo por trabajo en estación Longchamps y PP Los Espinillos; Construcción de rampa p/discapac
		E			4			4				X			
KM 34	TODOS	P						4			4			4	X- Trabajo reemplazado por reparación de estación Brandsen
		E						X			4			X	
P. TURNER	TODOS	P		4				4			4			4	X- Trabajo reemplazado por reparación de estación Brandsen
		E		4	4			X			X			X	
DE ELIA	TODOS	P					4			4			4		X - Trabajo reemplazado por reparación de estación Jeppener 19/09/14- Deterioro en borde de andén; grafitis; pintura con desgaste y deterioros
		E					X			4			X		
TABLADA	TODOS	P			4			4		4			4		X- Trabajo reemplazado por reparación en estaciones Chascomús, Altamirano y Brandsen. 19/09/14- Sin Observaciones
		E			4			4		4			X		
SAN JUSTO	TODOS	P					4		4		4		4		X- Trabajo reemplazado por reparación de estación Brandsen Pintura en refugio y andenes. 10/12/14- Revoques deteriorados; grafitis en gran cantidad 13/01/15 - Ilegible
		E					4		4		X		4		
ING. BRIAN	TODOS	P						4			4			4	X- Trabajo reemplazado por reparación de estación Brandsen. Pintura Bancos y Caños Pluviales. 19/09/14- cerramiento andén; grafitis; etc. 13/01/15- letra ilegible
		E						4			4			4	





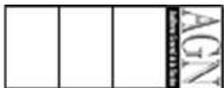
ESTACIÓN	RUBRO	P/E	Programado/Ejecutado por nivel de intervención											OBSERVACIONES	
			Ene	Feb.	Mar	Abr.	Muy	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.		Dic.
HAEDO	TODOS	P				4		4		4		4		4	19/09/14- Grafitis de antigua data; solado anden deteriorado 13/01/15- Deterioro en solado anden; sanitarios cerrados
		E				4		4		4		X		4	

X= Las tareas o intervenciones que no se han realizado se debe, según lo informado por la empresa, a que se realizaron tareas en otras estaciones.

Controles realizados por la SOFSE al Plan de Mantenimiento Infraestructura sector Obras Civiles Mitre ramal: Ballester/Zarate - 2014

ESTACIÓN	RUBRO	P/E	Programado/Ejecutado por nivel de intervención											OBSERVACIONES	
			Ene	Feb.	Mar	Abr.	Muy	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.		Dic.
BANCALARI		P					E4		E4		E4		E4		Sin controles de la SOFSE
		E					X		X		E4		E4		
PACHECO		P					E5	E3	E5	E5	E5	E5	E5	E3	
		E					X	X	X	E5	E5	E5	E5	E3	
BENAVIDEZ		P						E4		E4		E4		E4	
		E						X		E4		P		E4	
MASCHWITZ		P					E4		E4		E4	E4	E4		
		E					X		X		P	E4	X		
ESCOBAR		P					E5	E5	E3	E5	E5	E5	E5	E5	
		E					X	P	X	X	E5	E5	E5	E5	
RÍO LUJÁN		P						E4		E4		E4		E4	
		E						X		X		P		P	
OTAMENDI		P					E4		E4		E4		E4		
		E					X		X		P		X		
CAMPANA		P					E5	E5	E5	E5	E5	E5	E5	E5	
		E					X	X	E5	X	P	E4	E5	E5	
KM. 83,1		P						E4		E4		E4		E4	
		E						X		X		P			
ZÁRATE		P					E5	E5	E5	E5	E3	E5	E5	E5	
		E					X	X	X	X	X	X	E5	E5	

Según COFESA las desviaciones responden a la falta de personal, movilidad e instalaciones operativas asociadas al plan



Controles realizados por la SOFSE al Plan de Mantenimiento Infraestructura sector Obras Civiles Mitre ramal: Victoria/Capilla - 2014

ESTACIÓN	RUBRO	P/E	Programado/Ejecutado por nivel de intervención												OBSERVACIONES
			Ene	Feb.	Mar	Abr.	Muy	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.	
SCHWEITZER		P					E4		E4		E4		E4		
		E					X		X		X		E4		
EL TALAR		P						E4		E4		E4		E4	Estación intrusada
		E						X		E4		P		E4	
LÓPEZ CAMELO		P					E4		E4		E4		E4		
		E					X		X		P		E4		
GARÍN		P						E4		E4		E4		E4	
		E						X		X		E4		E4	
MAQUINISTA SAVIO		P					E4		E4		E4		E4		
		E					X		X		P		E4		
MATHEU		P						E4		E4		E4		E4	
		E						X		X		E4		E4	
ZELAYA		P					E4		E4		E4		E4		
		E					X		X		X		E4		
LOS CARDALES		P						E4		E4		E4		E4	Edificio de Estación intrusada; sanitarios en estado malo
		E						X		X		E4			
CAPILLA DEL SEÑOR		P					E5	E5	E5	E5	E5	E3	E5	E5	Estado general de la Estación regular y malo. Sanitario de hombres cerrado, usurpado
		E					X	X	X	X	P	P	E5	E5	

Según COFESA las desviaciones responden a la falta de personal, movilidad e instalaciones operativas asociadas al plan





*Análisis comparativos de los resultados obtenidos.*

LÍNEA ROCA	Ezeiza – Cañuelas	PLANIFICADO	75 Intervenciones	100%
		EJECUTADO SEGÚN PLAN	65 Intervenciones	59%
		FUERA DE PLAN	3 Intervenciones	
		<b>INSPECCIONES (sobre lo ejecutado)</b>	<b>17 inspecciones a estaciones</b>	<b>22,66%</b>
	Haedo – Temperley	PLANIFICADO	44 Intervenciones	100%
		EJECUTADO SEGÚN PLAN	26 Intervenciones	59%
		FUERA DE PLAN	2 Intervenciones	
		<b>INSPECCIONES (sobre lo ejecutado)</b>	<b>7 inspecciones a estaciones</b>	<b>15,91%</b>
LÍNEA MITRE	Ballester – Zarate	PLANIFICADO	57 Intervenciones	100 %
		EJECUTADO SEGÚN PLAN	20 Intervenciones	35 %
		FUERA DE PLAN	0 Intervenciones	
		<b>INSPECCIONES (sobre lo ejecutado)</b>	<b>No se efectuaron inspecciones a estaciones</b>	<b>0 %</b>
	Victoria – Capilla	PLANIFICADO	40 Intervenciones	100 %
		EJECUTADO SEGÚN PLAN	13 Intervenciones	32,5 %
		FUERA DE PLAN	0 Intervenciones	
		<b>INSPECCIONES (sobre lo ejecutado)</b>	<b>4 Inspecciones a estaciones</b>	<b>10,00 %</b>

## ANEXO VII

### CUADROS COMPARATIVOS DE INSPECCIONES – AÑO 2013 y 2014.

#### LÍNEA MITRE - INSPECCIONES DE VIA Y OBRAS – 2013/2014

Ubicación	Acta de Inspección N° (2013)	Acta de Inspección N° (2014)	Observaciones
Victoria/Cap. del Señor Progresiva km. 35,93	GST/VO/167/13 07/05/13  Nota GST N° 1108 20/05/13	GST/VO/030/14 22/1/14  Nota GST N° 271/14 27/01/14	El pavimento de los sectores vehiculares y peatonales se encuentra en muy mal estado
V. Ballester/Zárate Progresiva: J. L. Suarez – Bancalari.	GST/VO/548/13 28/11/13  Nota GST N° 3156 09/12/13	GST/VO/09/14 02/09/14  Nota GST N° 2840/14 20/10/14	Ambas plataformas piso muy desnivelado
V. Ballester/Zárate Progresiva: Estación Gral. Pacheco.	GST/VO/523/13 20/11/13  Nota GST N° 3048 02/12/13	GST/VO/574/14 03/09/14  Nota GST N° 2840/14 20/10/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Andén ascendente: Sector descubierto muy desnivelado.</li> <li>▪ Andén ascendente: Conexión a desagües deteriorado.</li> <li>▪ Acceso a ambas plataformas solados muy deteriorados.</li> </ul>
V. Ballester/Zárate Progresiva: Estación Ing. Maschwitz.	GST/VO/501/13 05/11/13  Nota GST N° 3021 28/11/13	GST/VO/666/14 10/10/14  Nota GST N° 2957/14 28/10/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Andén ascendente: Vigas deterioradas y desagües deteriorados.</li> <li>▪ Andén descendente: Columnas deterioradas y solado muy deteriorado.</li> </ul>



LÍNEA SARMIENTO - INSPECCIONES DE VIA Y OBRAS – 2013/2014

Ubicación	Acta de Inspección N° (2013)	Acta de Inspección N° (2014)	Falencias que persisten
Estación La Fraternidad	GST/VO/451/2013 07/10/13 Nota GST N° 2876 12/11/13	GST/VO/693/2014 22/10/14 Nota GST N° 3112/14 11/11/14	Ambas plataformas borde muy deteriorado.
Estación Gral. Rodríguez	GST/VO/188/13 03/06/13 Nota GST N° 1483 25/06/13	GST/VO/377/2014 13/06/14 Nota GST N° 1696/14 30/06/14	Ambas plataformas borde de andén en mal estado y cerramiento entre vía roto y faltante. Plataforma ascendente acceso muy deteriorado. Plataforma descendente deterioro generalizado del refugio.
Estación La Reja	GST/VO/187/13 03/06/13 Nota GST N° 1546 03/07/13	GST/VO/419/2014 30/06/14 Nota GST N° 1903/14 18/07/14	Ambas plataformas borde y piso muy deteriorado.
Estación Pablo Marín	GST/VO/304/13 28/05/13 Nota GST N° 1397 13/06/13	GST/VO/451/2014 11/07/14 Nota GST N° 2040/14 01/08/14	Ambas plataformas piso muy deteriorado en sector descubierto. Ambas plataformas piso muy deteriorado en sector refugio. Ambas plataformas cerramiento violentado en extremo este (desde PAN) Ambas plataformas acceso muy deteriorado en extremo este. Plataforma descendente canalones de techo agujereados.
Estación Francisco Álvarez	GST/VO/303/13 28/05/13 Nota GST N° 1396 13/06/13	GST/VO/441/2014 11/7/14 Nota GST N° 1902/14 01/08/14	Plataforma ascendente sector semicubierto faltante. Plataforma descendente piso deteriorado. Ambas plataformas cruce peatonal entre vías muy deteriorado.
Estación Merlo	GST/VO/445/13 04/10/13 Nota GST N° 2586 21/10/13	GST/VO/181/2014 28/03/14 Nota GST N° 1076/14 22/04/14	En ambas plataformas piso muy deteriorado.
Estación Lezica y Torrezuri	GST/VO/452/13 11/10/13 Nota GST N° 2879 12/11/13	GST/VO/692/2014 21/10/14 Nota GST N° 3111/14 11/11/14	Ambas plataformas acceso en extremo oeste muy deteriorado. Plataforma descendente piso muy deteriorado en el refugio.



LÍNEA MITRE - INSPECCIONES A PASOS A NIVEL – 2013/2014

Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten
El Talar / López Camelo Prog. 35/930 (Victoria- Capilla)	1278/2013 07/10/13  Nota GST 2696 30/10/13	963/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1246/14 06/08/14  GST N° 2386 (04/09/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Entorno deficiente (mínimo). Vía ascendente este sur lado derecho: Falta identificación de abrigo principal de actuación de reles. Brazo de barrera reflectivos faltantes. Entorno faltante Vía descendente oeste sur lado izquierdo: Entorno deficiente Vía descendente oeste norte lado derecho: Brazo de barrera reflectivos faltantes.
Garín /Savio Prog. 43/011 Victoria - Capilla del Señor	1279/13 08/10/13  Nota GST 2696 30/10/13	964/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1247/14 07/08/14  GST N° 2386 (04/09/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, no cumple la función específica. Vía ascendente este sur lado derecho: Brazos de barrera s Reflectivos escasos. Cruz de San Andrés deteriorada. Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, deteriorado, no cumple con la función específica Entorno faltante. Vía descendente este sur lado izquierdo: Entorno faltante. Vía descendente oeste norte lado derecho: Cruz de San Andrés despintada. Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, no cumple función específica.



Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten
Savio Prog. 46/215 Victoria - Capilla del Señor	1280/13 08/10/13  Nota GST 2696 30/10/13	965/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1248/14 07/08/14  GST N° 2386 (04/09/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, deteriorada. Vía ascendente este sur lado derecho: Abrigo principal de actuación de reles, falta identificación. Mecanismo de barrera fijado con alambre. Defensa de mecanismo de barrera deteriorado Brazos de barreras reflectivos faltantes. Entorno faltante. Vía descendente este sur lado izquierdo: Entorno faltante. Vía descendente oeste norte: Defensa de mecanismo de barrera deteriorado Brazos de barrera s reflectivos faltantes.
M. Savio/Matheu. Prog. 51/935	1509/13 17/12/13  Nota GST 3326 27/12/13	967/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1399/14 10/09/14  GST N°2620 (26/09/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Entorno faltante. Vía ascendente este sur lado derecho: Mecanismo de barrera fijado con bulón. Caja de empalme y cubierta de cables deteriorada. Mecanismo inclinado. Cruz de San Andrés deteriorada y despintada. Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, estructura deteriorada. Vía descendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, solado deteriorado. Entorno faltante. Vía descendente oeste norte: Abrigo principal de actuación de rieles, falta identificación. Mecanismo inclinado.
Matheu/Zelaya Prog. 52/492	1510/13 17/12/13  Nota GST 2696 30/10/13	968/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1400/14 10/09/14  GST N°2620 (26/09/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante. Visibilidad obstruida por maleza. Vía ascendente este sur lado derecho: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante. Entorno faltante. Vía descendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante. Entorno deficiente. Vía descendente oeste norte: Brazos de barrera, reflectivos faltantes. Entorno faltante.



Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten
Maschwitz/Escobar Prog. 46/667	1373/13 13/11/13  Nota GST 3072 04/12/13	956/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1460/14 30/09/14  GST N°2786 (10/10/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante. Entorno faltante. Vía ascendente este sur lado derecho: Señal fonoluminosa, falta visera y óptica rota. Mecanismo de barrera fijado con alambre. Brazos de barrera, reflectivos faltantes. Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante. Entorno faltante. Vía descendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante. Entorno faltante. Vía descendente oeste norte: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante. Entorno faltante
Maschwitz/Escobar Prog. 51/874	1376/13 14/11/13  Nota GST 2696 30/10/13	957/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1463/14 04/09/14  GST N°2786 (10/10/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Brazos de barrera, reflectivos faltantes. Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, no cumple función específica. Vía ascendente este sur lado derecho: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante. Vía descendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante. Vía descendente oeste norte: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante
Maschwitz/Escobar Prog. 52/013	1377/13 14/11/13  Nota GST 2696 30/10/13	958/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1464/14 04/09/14  GST N°2786 (10/10/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, estructura deteriorada. Vía ascendente este sur lado derecho: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, estructura deteriorada. Vía descendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, estructura deteriorada. Mejorar el entorno entre la defensa para impedir el ingreso distraído de peatones y la calle. Vía descendente oeste norte: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, estructura deteriorada. Brazo de barrera reflectivos escasos



Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten
Maschwitz/Escobar Prog. 52/152	1378/13 14/11/13  Nota GST 2696 30/10/13	959/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1465/14 04/09/14  GST N°2786 (10/10/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante. Vía ascendente este sur lado derecho: Brazo de barrera reflectivos escasos. Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, no cumple función específica. Vía descendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, no cumple función específica. Vía descendente oeste norte: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante
Escobar / Río Lujan Prog. 52/429	1380/13 14/11/13  Nota GST 2696 30/10/13	960/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1467/14 04/09/14  GST N°2786 (10/10/14)	Vía ascendente este sur lado derecho: Abrigo principal de actuación de reles, falta identificación, estado deteriorado. Mecanismo de barrera fijado con alambre. Brazo de barrera reflectivos escasos. Entorno faltante. Vía descendente este sur lado izquierdo: Entorno faltante. Vía descendente oeste norte: Mecanismo de barrera fijado con alambre. Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, faltante
Escobar / Río Luján Prog. 52/508	1381/13 14/11/13  Nota GST 2696 30/10/13	961/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1468/14 04/09/14  GST N°2786 (10/10/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, no cumple función específica. Vía ascendente este sur lado derecho: Brazo de barrera reflectivos faltantes. Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, no cumple función específica. Vía descendente este sur lado izquierdo: Brazo de barrera reflectivos faltantes. Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, no cumple función específica. Vía descendente oeste norte: Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, no cumple función específica
Escobar / Río Luján Prog. 52/708	1382/13 14/11/13  Nota GST 2696 30/10/13	962/14 03/06/14  GST N° 1587 (12/06/14)	1469/14 04/09/14  GST N°2786 (10/10/14)	Vía ascendente este sur lado izquierdo: Brazos de barrera, reflectivos faltantes. Brazos de barrera, no cumple longitud. Vía descendente oeste norte derecho: Brazos de barrera, reflectivos faltantes



LÍNEA ROCA - INSPECCIONES A PASOS A NIVEL – 2013/2014

Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten
Estación Hospital Español - Sta. Catalina. Prog. 20/875	177/13 05/02/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	553/14 22/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1157/14 08/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. este sur derecho: reflectivos/faroles faltantes y entorno deficiente.</li> <li>Vía desc oeste norte derecho: reflectivos/faroles faltantes</li> </ul>
Estación Sta. Catalina. Progresiva 21/712	178/13 05/02/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	554/14 22/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1158/14 08/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía Asc. Este sur izq: visibilidad obstruida por malezas.</li> <li>Vía asc. este sur derecho: cruz de San Andrés tapada por árbol</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: entorno faltante</li> </ul>
Km. 34. Prog. 26/391	180/13 05/02/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	556/14 23/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1160/14 10/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía Asc. Este sur izq: entorno faltante.</li> <li>Vía asc este sur derecho: brazos faltante</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: entorno deficiente</li> <li>Vía desc. Oeste nor dcho brazo falta</li> </ul>
Estación Apeadero Turner Km. 38. Prog. 27/848	181/13 06/02/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	557/14 23/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1161/14 10/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía Asc. Este sur izq: defensas para impedir el ingreso distraído de peatones despintada y entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: defensas para impedir el ingreso distraído de peatones despintada y entorno faltante.</li> </ul>
Estación Apeadero Km. 33/ De Elía. Camino de la Rivera Sud.	182/13 06/02/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	558/14 23/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1162/14 10/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>PAN no autorizado, protegido por personal de conducción que una vez liberado el mismo, sube a la locomotora nuevamente.</li> <li>Vía Asc. Este sur izq: entorno faltante.</li> <li>Vía asc este sur derecho: entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: entorno faltante.</li> </ul>
Estación La Tablada. Prog. 34/585	186/13 07/02/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	564/14 24/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1168/14 10/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía Asc. Este sur izq: entorno deficiente</li> <li>Vía asc este sur derecho: entorno faltante y brazos no cumplen con longitud.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: entorno faltante</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: brazos no cumplen con longitud</li> </ul>



Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten
Estación San Justo. Prog. 37/931	191/13 08/02/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	570/14 23/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1174/14 11/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía desc. Oeste norte izq: entorno faltante.</li> </ul>
Estación Ing. Brian. Prog. 40/101	194/13 13/02/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	573/14 25/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1172/14 11/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía desc. Oeste norte izq: entorno deficiente</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: reflectivos y faroles escasos.</li> </ul>
Estación Ing. Brian - Haedo. Prog. 40/778	196/13 13/02/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	575/14 25/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1179/14 24/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía Asc. Este sur izq: defensas para impedir el ingreso distraído de peatones despintada y entorno faltante.</li> <li>Vía asc este sur derecho: defensas para impedir el ingreso distraído de peatones despintada y entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: defensas para impedir el ingreso distraído de peatones despintada y entorno faltante. Reflectivos/faroles escasos y los brazos no cumplen con la longitud.</li> </ul>
Estación Haedo. Prog. 42/109	200/13 13/02/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	579/14 25/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1181/14 14/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc este sur derecho: reflectivos/faroles faltantes no se cumple con la longitud de brazos</li> </ul>
Haedo -Temperley	201/13 (Entre el 04/02/13 y el 13/02/13) Nota GST N° 414/13 26/02/13	580/14 (Entre el 21/04/13 y el 25/04/13) Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1183/14 (Entre el 07/07/13 y el 14/07/13) Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<p>PAN no autorizados: M. Soler-Riego y Núñez-San Lorenzo-Prof. Mariño -Inglaterra - S. de Liniers - Centro de Est. Juan XXIII - San Mateo - Varias entre Circunvalación Km. 21/7/12 Y Arlucea Km. 26/391</p> <p>Castrobarros - Gral. Piran - Juncal - Lino Lagos - Soldado Gómez - Soldado Soria - Soldado Interuchia - Hudson - Punta Est la Tablada - Merlo - San Pedro - Godoy Cruz - Naola - Chiclana - Gavilán - Helguera - Gibraltar - Agustín de Vedia - Adolfo Berro - Anatole France - Las Palmas - Cabrera - Paraguay - Indant - Achala - La Paz - Centro Est. San Justo - Arribeños - Labarden - J. del Campillo - Santander - Miro - Castellanos - Km.37/700 - M Cané - Bermúdez - Camacua - Cervantes -</p> <p>Garibaldi - Buchardo - Flora - El Ceibo - Int. Carrere</p>
Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten



Temperley - Hospital Español. Prog. 17/851	170/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	546/14 21/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1150 07/04/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía Asc. Este sur izq; entorno <b>deficiente</b></li> <li>Vía asc este sur derecho: defensas para impedir el ingreso distraído de peatones <b>deficiente</b> y entorno faltante</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq; defensas para impedir el ingreso distraído de peatones faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: entorno deficiente</li> </ul>
Estación Hospital Español - Sta. Catalina. Prog. 18/970	174/13 Nota GST N° 414/13 26/02/13	550/14 22/04/14 Nota GST N° 1387/14 26/5/14	1154/14 08/07/14 Nota GST N° 1050/14 22/07/14	Vía desc. Oeste norte izq; entorno faltante.

### LÍNEA SARMIENTO - INSPECCIONES A PASOS A NIVEL – 2013/2014

Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten
Estación Moreno. Progresiva 36/578	568/13 24/05/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	662/14 28/04/14 Nota GST N° 1252/14 13/5/14	1684/14 03/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. este sur izquierdo: abrigo principal de actuación de reles con falta de identificación; falta disco de contramano y disco prohibido girar a la derecha en la señalización pasiva.</li> <li>Vía asc. este sur derecho: con baja luminosidad en cabezas; brazos reflectivos con faltantes; falta disco de contramano y disco prohibido girar a la derecha en la señalización pasiva.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: lámparas con baja luminosidad en cabezas; brazos reflectivos con faltantes.</li> </ul>
Estación Francisco Álvarez. Progresiva 42/500	578/13 03/06/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	672/2014 29/04/14 Nota GST N° 1252/14 13/5/14	1694/14 04/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. este sur derecho: falta de identificación en el abrigo principal de actuación de reles; defensa de mecanismo despintado y reflectivos/faroles faltantes; cruz de San Andrés despintada, faltante de defensas para impedir el ingreso distraído de peatones y faltante de entorno.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: defensa de mecanismo despintado y reflectivos/faroles faltantes; cruz de San Andrés despintada, faltante de defensas para impedir el ingreso distraído de peatones y faltante de entorno.</li> <li>Vía asc. Este. Sur derecho: faltante de entorno.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izquierdo: faltante de entorno</li> </ul>



Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten
Estación La Fraternidad. Progresiva 55/280	595/13 16/05/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	705/14 06/05/14 Nota GST N° 1252/14 13/5/14	1711/14 07/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. Este sur izq: defensas para impedir el ingreso distraído de peatones deteriorada, despintada.</li> <li>Vía asc. Este sur derecho: lámparas con baja luminosidad; abrigo principal de actuación de reles con falta de identificación; barrera de accionamiento, defensa de mecanismo despintada; faltante de brazos reflectivos; defensas para impedir el ingreso distraído de peatones faltante y con entorno deficiente.</li> <li>Vía desc. Oeste sur izq: defensas para impedir el ingreso distraído de peatones faltante</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: ópticas rotas y lámparas con baja luminosidad; reflectivos/faroles faltantes.</li> </ul>
Estación Luján. Progresiva 66/026	602/13 17/05/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	712/14 07/05/14 Nota GST N° 1252/14 13/5/14	1720/14 10/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. Este sur izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante.</li> <li>Vía asc. Este sur derecho: reflectores/faroles faltantes; defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: reflectores/faroles faltantes; defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante.</li> </ul>
Estación Jáuregui. Progresiva 73/025	606/13 17/05/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	716/14 07/05/14 Nota GST N° 1252/14 13/5/14	1724/14 10/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. Este sur izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante.</li> <li>Vía asc. Este sur derecho: lámparas con baja luminosidad; reflectores/ faroles faltantes; defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante; cruz de San Andrés despintada.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: lámparas con baja luminosidad; reflectores/ faroles faltantes; defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante;</li> </ul>



Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten
Estación Olivera. Progresiva 81/125	612/13 20/05/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	722/14 08/05/14 Nota GST N° 1252/14 13/5/14	1730/14 12/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. Este sur izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes y deteriorados; entorno faltante.</li> <li>Vía asc. Este sur derecho: óptica rota, falta de identificación en el abrigo principal de actuación de reles; reflectores/ faroles faltantes; defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante; cruz de San Andrés despintada.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: reflectores/ faroles faltantes; defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes y deteriorado; entorno faltante; cruz de San Andrés despintada.</li> </ul>
Estación La Reja. Progresiva 40/153	575/13 03/06/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	669/14 29/04/14 Nota GST N° 1252/14 13/5/14	1691/14 04/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. Este sur izq: entorno faltante.</li> <li>Vía asc. Este sur derecho: falta identificación en el abrigo principal de actuación de reles; reflectores/ faroles faltantes; defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos deteriorado; entorno faltante; cruz de San Andrés despintada.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: entorno faltante.</li> </ul>
Estación Las Malvinas. Progresiva 49/025	585/13 05/06/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	679/2014 30/04/14 Nota GST N° 1252/14 13/5/14	1701/14 05/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. Este sur derecho: falta de identificación en abrigo principal de actuación de reles; faltante de reflectivos/faroles; cruz de San Andrés despintada.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: faltante de reflectivos/faroles;</li> </ul>
Estación Gowland. Progresiva 90/397	619/13 21/05/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	780/14 21/05/14 Nota GST N° 1545/14 09/07/14	1737/14 13/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. Este sur izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos faltante; entorno deficiente.</li> <li>Vía asc. Este sur derecho: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos faltante; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos faltante; entorno deficiente.</li> </ul>



Ubicación	Acta de inspección N° Año 2013	Acta de inspección N° Año 2014	Acta de inspección N° Año 2014	Falencias que persisten
Estación Mercedes. Progresiva 95/545	626/13 22/05/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	787/14 22/05/14 Nota GST N° 1545/14 09/07/14	1744/14 14/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. Este sur izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos faltante; entorno faltante.</li> <li>Vía asc. Este sur derecho: baja luminosidad en lámparas; falta de identificación en abrigo principal de actuación de relés; reflectivos/ faroles faltantes; defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos faltante; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos con faltantes; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: baja luminosidad en lámparas; reflectivos/ faroles faltantes; defensas para impedir el ingreso de peatones distraídos faltante; entorno faltante.</li> </ul>
Estación Mercedes. Progresiva 96/207	627/13 23/05/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	788/14 23/05/14 Nota GST N° 1545/14 09/07/14	1745/14 17/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. Este sur izq: entorno faltante.</li> <li>Vía asc. Este sur derecho: reflectivos/ faroles faltantes; brazo no cumple con longitud; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: ópticas rotas; reflectivos/ faroles faltantes; brazo no cumple con longitud; entorno faltante.</li> </ul>
Estación Gral. Rodríguez. Progresiva 50/924	588/13 15/05/13 Nota GST N° 1398 13/06/13	698/14 05/05/14 Nota GST N° 1252/14 13/5/14	1704/14 06/11/14 Nota GST N° 3282/14 01/12/14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía asc. Este sur izq: defensas para impedir el ingreso distraído de peatones deteriorado; entorno faltante.</li> <li>Vía asc. Este sur derecho: baja luminosidad en lámparas, falta de identificación en abrigo principal de actuación de relés; cruz de san Andrés despintada; defensas para impedir el ingreso distraído de peatones deteriorado; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte izq: defensas para impedir el ingreso distraído de peatones deteriorado; entorno faltante.</li> <li>Vía desc. Oeste norte derecho: baja luminosidad en lámparas, falta de identificación en abrigo principal de actuación de relés; cruz de san Andrés despintada; defensas para impedir el ingreso distraído de peatones deteriorado; entorno faltante.</li> </ul>







# SERVICIO DIÉSEL BALLESTER - ZÁRATE

**POR OBRAS DE RENOVACIÓN DE VÍAS SE MODIFICARÁN LOS HORARIOS DE TRENES A PARTIR DEL LUNES 17/03/14**

Las obras permitirán ofrecer mayores niveles de confort y seguridad a todos los pasajeros



## HORARIOS Servicio Villa Ballester - Zárate

**Lunes a sábados hábiles**

**Trenes a Zárate** | **Trenes a Villa Ballester**

TREN N°	VILLA BALLESTER	BANCALES	PROVINCIA	BERNABÉ	MACCHINETTI	ESCORIBAN	RÍO USUÁN	OTAMENDI	CAPPANA	KM. 83	ZÁRATE
2501	07:14	07:33	07:50	08:03	08:12	08:24	08:43	08:53	09:08	09:12	09:33
2503	10:03	10:22	10:39	10:52	11:01	11:13	11:32	11:42	11:57	12:01	12:22
2505	12:54	13:13	13:30	13:43	13:52	14:04	14:23	14:33	14:48	14:52	15:13
2507	15:44	16:03	16:20	16:33	16:42	16:54	17:13	17:23	17:38	17:42	18:03
2509	18:32	18:51	19:08	19:21	19:30	19:42	20:01	20:11	20:26	20:30	20:51

TREN N°	ZÁRATE	KM. 83	CAPPANA	OTAMENDI	RÍO USUÁN	ESCORIBAN	MACCHINETTI	BERNABÉ	PROVINCIA	BANCALES	VILLA BALLESTER
2500	06:01	06:22	06:26	06:41	06:51	07:10	07:22	07:31	07:44	08:01	08:20
2502	10:07	10:28	10:32	10:47	10:57	11:16	11:28	11:37	11:50	12:07	12:26
2504	12:57	13:18	13:22	13:37	13:47	14:06	14:18	14:27	14:40	14:57	15:16
2506	15:49	16:10	16:14	16:29	16:39	16:58	17:10	17:19	17:32	17:49	18:08
2508	18:39	19:00	19:04	19:19	19:29	19:48	20:00	20:09	20:22	20:39	20:58

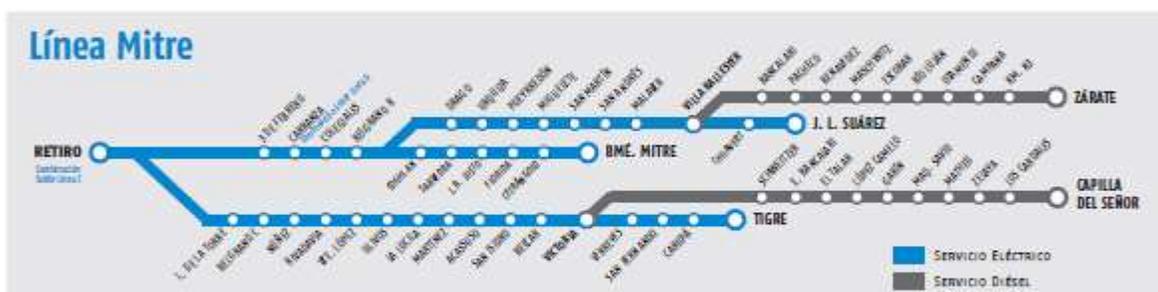




# SERVICIO DIÉSEL VICTORIA - CAPILLA

## POR OBRAS DE RENOVACIÓN DE VÍAS SE MODIFICARÁN LOS HORARIOS DE TRENES A PARTIR DEL LUNES 17/03/14

Las obras permitirán ofrecer mayores niveles de confort y seguridad a todos los pasajeros



### HORARIOS Servicio Victoria - Capilla del Señor

**Lunes a sábados hábiles**

**Trenes a Matheu / Capilla del Señor**

TREN N°	VICTORIA	SCHWITZER	EL TALAR	LÓPEZ CASTEL	GABIN	MAG. SARD	MATHEU	TIGRE	LOS CASCALES	CAPILLA DEL SEÑOR
2001	02:52	03:03	03:26	03:37	03:56	04:08	04:26			
2003	03:18	03:29	03:52	04:03	04:22	04:34	04:55	05:08	05:45	06:21
2005	07:33	07:44	08:07	08:18	08:39	08:51	09:10	09:23	10:00	10:36
2007	10:48	10:59	11:22	11:33	11:52	12:04	12:25	12:38	13:15	13:51
2009	15:02	15:13	15:36	15:47	16:08	16:20	16:39	16:52	17:29	18:05
2011	18:14	18:25	18:48	18:59	19:18	19:30	19:51	20:04	20:41	21:17
2013	22:29	22:40	23:03	23:14	23:35	23:47	00:05			

**Trenes a Victoria**

TREN N°	CAPILLA DEL SEÑOR	LOS CASCALES	TIGRE	MATHEU	MAG. SARD	GABIN	LÓPEZ CASTEL	EL TALAR	SCHWITZER	VICTORIA
2000				00:25	00:44	00:56	01:15	01:26	01:49	02:00
2002				04:56	05:15	05:27	05:46	05:57	06:20	06:31
2004	06:41	07:17	07:54	08:07	08:26	08:40	08:59	09:10	09:33	09:44
2006	10:56	11:32	12:09	12:24	12:43	12:55	13:14	13:25	13:48	13:59
2008	14:11	14:47	15:24	15:37	15:56	16:10	16:29	16:40	17:03	17:14
2010	18:25	19:01	19:38	19:53	20:12	20:24	20:43	20:54	21:17	21:28
2012	21:37	22:13	22:50	23:03	23:22	23:36	23:55	00:06	00:29	00:40



## ANEXO IX

### PROCEDIMIENTOS IN SITU – RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO

**LÍNEA MITRE RAMAL VILLA BALLESTER/ZÁRATE:** entre el PAN Don Bosco y PAN César Díaz.

<b>PAN – DON BOSCO</b>		
		
Defensa para impedir ingreso distraído de peatón faltante.	Defensa para impedir ingreso distraído de peatón faltante. Sin demarcación del sendero peatonal	Brazo de barrera roto. Sin las bandas reflectivas correspondientes.

<b>PAN – 25 DE MAYO</b>		
		
Estructura deteriorada de defensa para impedir el ingreso distraído de peatones.	Estructura deteriorada de defensa para impedir el ingreso distraído de peatones.	Sendero peatonal sin demarcación.



**PAN – DR. M. TRAVI**

			
Defensa para impedir ingreso distraído de peatones no cumple función específica. Sin demarcación del solado.	Pavimento entre vías en mal estado.	Roldana de mecanismo de barrera con rotura (como consecuencia se sale del lugar el cable que acciona la barrera).	Tapa de mecanismo de barrera sobresaliente en sendero peatonal sin demarcación y desnivelado.

**PAN – E. TAPIA DE CRUZ**

			
Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones faltante. Solado desnivelado sin demarcación	Falta candado para tapa de mecanismo de funcionamiento de barrera (atado con alambre).	Brazo de barrera sin bandas reflectivas.	Paso vehicular con baches.



**PAN – J. MANUEL ESTRADA**

			
Defensa para impedir el ingreso distraído de peatones, no cumple función específica.	Sendero peatonal deteriorado y sin demarcación.	Brazo de barrera sin las bandas reflectivas correspondientes.	Solado de sendero peatonal deteriorado y defensa para ingreso distraído de peatones no cumple función específica.

**PAN – CÉSAR DÍAZ**

			
Falta protección de barreras.	Contrapeso de barrera sostenido con barrilla de hierro sin fijación.	Sendero peatonal sin demarcación.	Entorno faltante en laberinto.

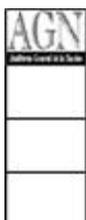


**LÍNEA MITRE RAMAL VICTORIA/CAPILLA DEL SEÑOR:**

A: Entre estación Victoria y estación Schweitzer.

TRAMO ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER		
		
Solado de acceso deteriorado y largo recorrido.	Acceso peatonal con senderos deteriorados.	Gran cantidad de material ferroso (tirafondos, clavos ganchos y anclas), extraídos de los durmientes reemplazados, y arrojados entre las vías.

TRAMO ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER		
		
Muchos durmientes deteriorados, en los que se han colocado nuevos tirafondos de sobre medida (22mm)	Se ha colocado tirafondos y los mismos no apoyan correctamente sobre el riel.	Durmientes flojos, de los viejos, y también de los nuevos. Durmientes nuevos que no apoyan sobre la tierra, sostenidos del riel por los tirafondos.



TRAMO ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER

		
Se han detectado cupones de riel flojos, y aplastados.	Se han detectado cupones de riel flojos, y roto.	Se han detectado juntas aplastadas, desniveladas y sin las fijaciones correspondientes.

TRAMO ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER

		
Se han observado juntas desniveladas, con más de 10 mm de desnivel.	Se ha observado el faltante de balasto en todo el recorrido.	Se han detectado sectores en los que puede observarse que se acumula agua en la zona de vía.



TRAMO ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER

<p>Hay PAN no autorizados. Lugares en los que las personas pasan sobre las vías. Con los riesgos que eso incluye, y el deterioro de la zona de vía.</p>	<p>Hay PAN no autorizados. Lugares en los que las personas pasan sobre las vías. Con los riesgos que eso incluye, y el deterioro de la zona de vía.</p>	<p>Paso a Nivel Calle Sobremonte. Se observa deterioros en el pavimento, el laberinto roto, sin cerco perimetral</p>

TRAMO ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER

<p>En acceso a Tigre. Se observa deterioros en el pavimento, el laberinto abandonado, sin entorno ni demarcación.</p>	<p>Se observa la ausencia de cerco perimetral a lo largo del tramo recorrido. Favoreciendo esto la aparición de Pasos a Nivel NO habilitados</p>	<p>Se observa deterioros en el pavimento del sendero peatonal, sin cerco perimetral. Sin entorno, lo que permite que el peatón pase por los costados</p>

TRAMO ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER



Estación Schweitzer. Faltan luminarias en la zona de andenes.  
Solado de andenes desnivelados.



Estación Schweitzer. Solado de andenes desnivelados.

B. Entre estación Victoria y estación Capilla del Señor

TRAMO ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



TRAMO ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE VICTORIA – SCHWEITZER – EL TALAR



ENTRE EL TALAR Y MATHEU



ENTRE MATHEU Y CAPILLA



ENTRE MATHEU Y CAPILLA



ENTRE MATHEU Y CAPILLA



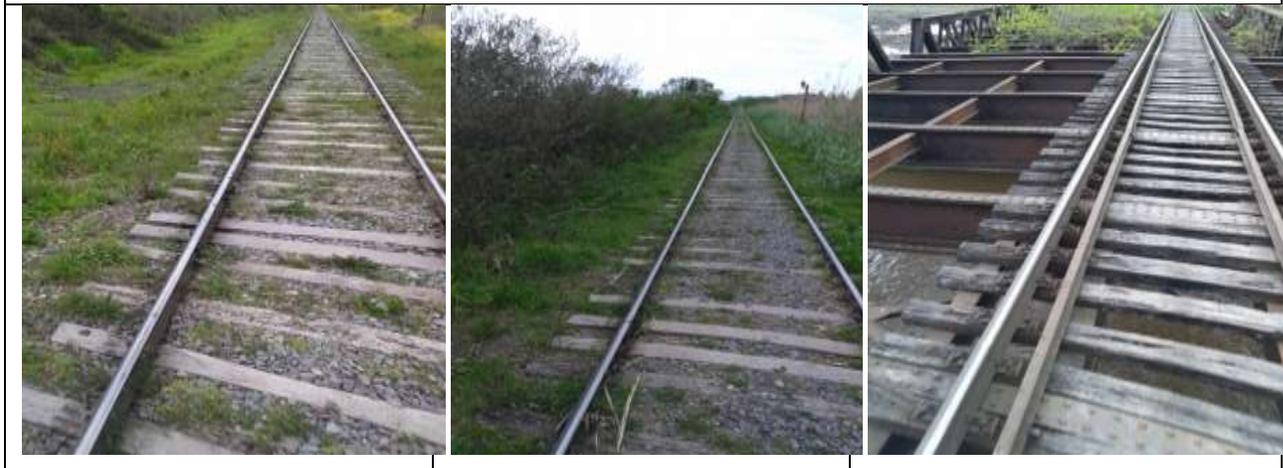
ENTRE MATHEU Y CAPILLA



ENTRE MATHEU Y CAPILLA



ENTRE MATHEU Y CAPILLA



ENTRE MATHEU Y CAPILLA



ENTRE MATHEU Y CAPILLA

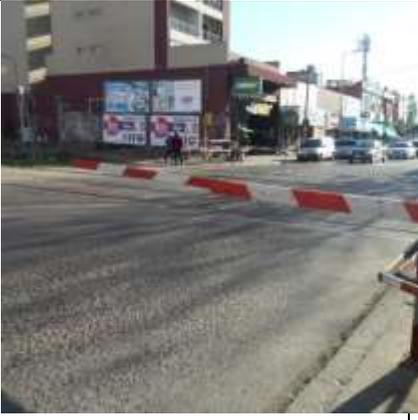


ENTRE MATHEU Y CAPILLA



**LÍNEA ROCA RAMAL HAEDO/TÉMPERLEY:** entre la ESTACIÓN HAEDO y la ESTACIÓN SAN JUSTO.

ESTACIÓN HAEDO	ACCESO A ESTACIÓN	LABERINTO
<p>Solado deteriorado.</p>	<p>Acceso peatonal con senderos deteriorados (Acceso no habilitado)</p>	<p>El laberinto, y las líneas de</p> <p>encuentro</p>

SIN BANDAS REFLECTIVAS	CERRAMIENTO ROTO	PAN CHACABUCO
		
<p>Los brazos de barreras no poseen las bandas reflectivas correspondientes</p>	<p>Falta un tramo de tejido del cerramiento, posibilitando el paso por un lugar no habilitado.</p>	<p>En el momento de la inspección, la campanilla descendente no funciona. Entorno lado descendente izquierdo faltante.</p>

PAN CALLE CHACABUCO	PAN CALLE FLORA	PAN CALLE BOUCHARD
		
<p>Es un paso peatonal regularizado pero con señalización tapada por maleza (mal exhibida).</p>	<p>Se trata de un paso peatonal no habilitado, con acceso inducido por mejora (AIM) (la mejora consiste en un sendero de cemento)</p>	<p>Se trata de un paso peatonal con acceso inducido por mejora (AIM), que comunica el barrio con una plaza.</p>

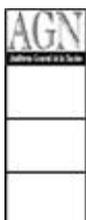


<p>AUSENCIA DE CERRAMIENTO</p>	<p>PAN CALLE GUIDO SPANO</p>	<p>AUSENCIA DE CERRAMIENTO</p>
		
<p>Se ha observado la ausencia total de cerramiento a lo largo del recorrido.</p>	<p>Se trata de un paso peatonal que exhibe laberintos y calzada peatonal en buenas condiciones.</p>	<p>Puede observarse otro tramo del recorrido con ausencia total de cerramiento.</p>
<p>PAN CALLE GARIBALDI</p>	<p>PAN CALLE CERVANTES</p>	<p>PAN CALLE TRIUNVIRATO</p>
		
<p>Paso peatonal con acceso inducido por mejora (AIM). Ausencia total de cerramiento.</p>	<p>Se trata de un paso peatonal no inducido por mejoras, y no habilitado.</p>	<p>Sonora ascendente lado derecho faltante. Luminosa sí funciona. Barrera con escasa reflexiva. Faltan entornos. Solados deteriorados.</p>

PAN CALLE CAMACUÁ	PAN CALLE BERMUDEZ	PAN EN ESTACIÓN BRIAN
		
Se trata de un Paso peatonal no habilitado. Sin acceso inducido por mejora. Ausencia total de cerramiento.	Se trata de un paso peatonal no habilitado. Sin acceso inducido por mejora. Se observa además ausencia de cerramiento.	Laberintos y losetas de paso peatonal en buenas condiciones. Entorno de estación se encuentra bien delimitado.
ESTACIÓN BRIAN	PAN CALLE AMÉRICA	PAN CALLE MIRÓ
		
Solado de andén desnivelado.	Se observa retardo fono luminoso y retardo en la bajada de los brazos de barreras.	Paso peatonal no habilitado. Acceso Inducido por Mejoras. Ausencia de cerramientos.



PAN CALLE SANTANDER	PAN CALLE CAMPILLO	PAN CALLE LABARDEN
<p>Paso peatonal no habilitado. Acceso Inducido por Mejoras. Ausencia de cerramientos.</p>	<p>Paso peatonal no habilitado. No inducido por mejoras. Ausencia de cerramientos.</p>	<p>Paso peatonal no habilitado. No inducido por mejoras. Ausencia total de cerramientos.</p>
PAN CALLE ARRIBENOS	PAN CALLE FLORENCIA VARELA	
<p>Paso peatonal no habilitado. No inducido por mejora. Ausencia total de cerramiento</p>	<p>Paso peatonal y vehicular en Estado general bueno.</p>	<p>Escasa visibilidad de señalización pasiva y activa debido a cartelera oficial de gas natural y de vialidad. Barrera lado ascendente presenta brazo deteriorado.</p>



### ESTACIÓN SAN JUSTO



Estado edilicio en general en buen estado de conservación



Estado edilicio en general en buen estado de conservación.

**LÍNEA ROCA RAMAL EZEIZA/CAÑUELAS:** entre la ESTACIÓN MÁXIMO PAZ y la ESTACIÓN TRISTÁN SUÁREZ

ESTACIÓN MÁXIMO PAZ	CENTRO ESTACIÓN MÁXIMO PAZ	PUNTA NORTE ESTACIÓN M. PAZ
<p>El edificio de la Estación en buen estado de conservación, pero con grafitis en las paredes del refugio.</p>	<p>Solado entre vías un poco deteriorado. Existe cerramiento, pero el portón permanece siempre abierto.</p>	<p>Laberinto despintado. Se trata de un PAN no habilitado (Ver Acta SEN N° 828/15)</p>



PAN CALLE SARMIENTO	FALTA TOTAL DE CERRAMIENTO	CAMBIO DE DURMIENTES
<p>Faltan bandas reflectivas en brazos de barrera. Laberinto despintado y entorno deficiente (Ver Acta SEÑ N° 827/15).</p>	<p>Se observa a lo largo del recorrido la Falta Total de cerramiento (FTC).</p>	<p>Cuadrilla realizando cambio de durmientes.</p>

CAMBIO DE DURMIENTES	ESTADO DE LAS VÍAS	PAN CALLE SARMIENTO
<p>Cuadrilla realizando cambio de durmientes.</p>	<p>Velocidad permitida dado el estado de la vía. Cercano a Estación Máximo Paz.</p>	<p>Falta banda reflexiva. Laberintos despintados (Ver Acta SEÑ N° 827/15)</p>

**PASO PEATONAL NO HABILITADO**



Paso peatonal no habilitado entre Estaciones Máximo Paz y Carlos Spegazzini, sin nombre de calle. Falta Total de Cerramiento.

<b>PASO PEATONAL NO HABILITADO</b>	<b>OBRA DE ARTE</b>	<b>PASO PEATONAL NO HABILITADO</b>
		
<p>Paso peatonal no habilitado entre Estaciones Máximo Paz y Carlos Spegazzini, sin nombre de calle. Falta Total de Cerramiento.</p>	<p>Acumula agua y basura.</p>	<p>Paso peatonal no habilitado entre Estaciones Máximo Paz y Carlos Spegazzini, sin nombre de calle. Falta Total de Cerramiento.</p>



**PASO PEATONAL NO HABILITADO**



Paso peatonal no habilitado entre Estaciones Máximo Paz y Carlos Spegazzini, sin nombre de calle. Falta Total de Cerramiento.

**PASO PEATONAL NO HABILITADO**



Paso peatonal no habilitado entre Estaciones Máximo Paz y Carlos Spegazzini, sin nombre de calle. Falta Total de Cerramiento.



<b>CENTRO ESTACIÓN SPEGAZZINI</b>	<b>PAN CALLE PITÁGORAS</b>	<b>PASO PEATONAL NO HABILITADO</b>
		
<p>Paso peatonal con portón permanentemente abierto.</p>	<p>(Ver Acta SEÑ N° 825/15)</p>	<p>Paso peatonal no habilitado entre Estaciones Carlos Spegazzini y Tristán Suárez, sin nombre de calle. Falta Total de Cerramiento.</p>

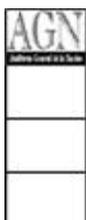
<b>PASO PEATONAL NO HABILITADO</b>		
		
<p>Paso peatonal no habilitado entre Estaciones Carlos Spegazzini y Tristán Suárez, sin nombre de calle. Falta Total de Cerramiento.</p>		



PAN CALLE HAITÍ (DON PEDRO)	ESTACIÓN UNIÓN FERROVIARIA	PASO PEATONAL centro de estación
<p>Paso peatonal con entorno faltante. Zona de vía, entre durmientes acumula agua. Faltan bandas reflectivas en brazos de barrera.</p>	<p>Borde de andenes despintados.</p>	<p>Bordes de andenes despintados, solado entre vías deteriorado y portón en cerramiento central abierto.</p>

**LÍNEA SARMIENTO RAMAL MORENO/MERCEDES:** entre la ESTACIÓN P.P. MARIN y ESTACIÓN GRAL. RODRÍGUEZ

ESTACIÓN P.P. MARIN		
<p>Ausencia total de cerramiento en zona de Estación.</p>	<p>Garita con grafitis, pintura de borde de andén despintado y ausencia de cerramiento en zona de estación.</p>	<p>Paso a Nivel NO HABILITADO en punta ascendente de Estación.</p>

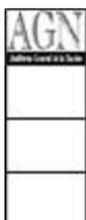


<b>ESTACIÓN P.P. MARIN</b>		<b>PASOS NO HABILITADOS</b>
		
Solado deteriorado en estación.	Grafitis en paredes y falta de limpieza en refugio.	Paso NO HABILITADO y Ausencia total de cerramiento.
<b>ZONA DE VÍA</b>	<b>PASO VEHICULAR</b>	<b>PASO VEHICULAR</b>
		
Ausencia total de cerramientos entre estaciones Marín y Las Malvinas	Paso a Nivel Vehicular entre estación P.P. Marin y Las Malvinas (Km 48/12) – Renovado	Barrera trabada con madera (situación constatada en más de una barrera).



AUSENCIA DE CERRAMIENTOS	ESTACIÓN LAS MALVINAS	PASO VEHICULAR
		
<p>Ausencia total de cerramientos en zonas de vías.</p>	<p>Acceso a Estación con solado deteriorado y ausencia de cerramiento en zona de estación.</p>	<p>Barrera bloqueada con madera en Paso Vehicular entre estaciones Las Malvinas y Gral. Rodríguez.</p>

ESTACIÓN LAS MALVINAS	ESTACIÓN LAS MALVINAS	ESTACIÓN GRAL. RODRÍGUEZ
		
<p>Borde de andén despintado y ausencia total de cerramiento en zona de estación.</p>	<p>Paredes de refugio de Estación empapeladas y falta de limpieza.</p>	<p>Proceso de renovación de vías en cercanías de la Estación.</p>



**ESTACIÓN GRAL. RODRÍGUEZ**



Ausencia total de cerramiento.



Proceso de renovación de vías.



Cerramiento lateral en zona de Estación.

**ESTACIÓN GRAL. RODRÍGUEZ**



Paso a nivel NO HABILITADO en centro de Estación.



Solado deteriorado en sendero peatonal de Paso a Nivel punta ascendente de Estación.



Pavimento deteriorado entre rieles de Paso a Nivel Vehicular punta ascendente de Estación.



**ESTACIÓN GRAL. RODRÍGUEZ**

		
Falta de mantenimiento en refugio de Estación.	Túnel clausurado.	Tramo en proceso de renovación de vías y pasos a nivel.

**LÍNEA SARMIENTO RAMAL MERLO/LOBOS: cercanía de la ESTACIÓN GRAL. LAS HERAS**

ESTACIÓN LAS HERAS	PUNTA ASC. ESTACIÓN LAS HERAS	
		
Buen estado de conservación del edificio de la Estación.	Pavimento deteriorado entre rieles.	Sendero peatonal deteriorado. Defensa impedir ingreso distraído de peatón faltante. Sin demarcación del sendero peatonal



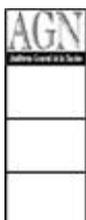
<b>PUNTA ASC. ESTACIÓN LAS HERAS</b>	<b>ESTADO DE LOS DURMIENTES</b>	<b>ESTADO DE VÍAS</b>
		
<p>Sin demarcación del sendero peatonal y solado deteriorado.</p>	<p>Durmientes renovados colocados en forma no paralela, y se ha constatado que están flojos.</p>	<p>Juntas de dilatación con exceso de separación.</p>

<b>ESTADO DE VÍAS</b>	<b>DURMIENTES DETERIORADOS</b>	<b>PASO A NIVEL – NO HABILITADOS</b>
		
<p>Se puede observar en la fotografía que el riel no apoya sobre el durmiente.</p>	<p>Permanecen gran cantidad de durmientes deteriorados.</p>	<p>Existe gran cantidad de Pasos a Nivel NO HABILITADOS.</p>



ESTADO DE VÍAS	ESTADO DE LOS DURMIENTES	PASO A NIVEL – TIJERETA
		
<p>Unión de rieles sin fijaciones</p>	<p>Durmientes que no apoyan sobre la tierra, están colgados por las fijaciones del riel</p>	<p>Pavimento entre rieles deteriorado. Sin demarcación de paso peatonal, ni defensas para el ingreso distraído de peatones.</p>

ESTADO DE VIAS	SANITARIOS	PUNTA DESC. ESTACIÓN LAS HERAS
		
<p>Rieles desgastados por su antigüedad.</p>	<p>Sanitarios de la Estación LAS HERAS clausurado.</p>	<p>Paso a nivel en construcción, punta descendente</p>



ESTADO DE VÍAS	PASO A NIVEL	PASO A NIVEL
		
<p>Zona de vía que acumula agua, punta descendente de Estación Las Heras.</p>	<p>Sendero peatonal en calle sin nombre con solado deteriorado.</p>	<p>Sendero peatonal en calle sin nombre, con solado deteriorado.</p>

PASO A NIVEL – VEHICULAR	ESTADO DE VÍA	ESTADO DE VÍA
		
<p>Pavimento entre vías deteriorado.</p>	<p>Zona de vía descendente de Estación LAS HERAS. Con balasto de tierra.</p>	<p>Balasto de piedra con durmientes de quebracho colorado en juntas.</p>



**PASO A NIVEL – NO HABILITADOS**



Existencia de pasos a nivel NO HABILITADOS y ausencia total de cerramiento

## ANEXO X

### CERRAMIENTOS PERIMETRALES

<b>LÍNEA MITRE</b>					
Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
2528	GST/VO/5 58/14	26/08/ 14	<b>Ballester/Zár ate</b> Progresiva: Gral. Pacheco – Benavidez	Cerramien os	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>En km. 33 de poste 7 a poste 8, falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</i></li> <li>▪ <i>En km. 33 de poste 8 a poste 10, deterioros leves en cerramiento perimetral en lado ascendente.</i></li> <li>▪ <i>En km. 33 de poste 8 a poste 10, falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> </ul>
	GST/VO/5 60/14	27/08/ 14	<b>Ballester/Zár ate</b> Progresiva: Benavidez – Maschwitz	Cerramien os	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>En km. 41 de poste 4 a poste 8, deterioros leves en cerramiento perimetral en lado ascendente.</i></li> <li>▪ <i>En km. 41 de poste 8 a poste 9, cerramiento perimetral volcado y/o aplastado en lado ascendente.</i></li> <li>▪ <i>En km. 41 de poste 3 a poste 8, falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> </ul>
2841	GST/VO/5 73/14	02/09/ 14	<b>Ballester/Zár ate</b> Progresiva: j. l. Suarez – Bancalari.	Cerramien os	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>En km. 23 de poste 10 a poste 11, deterioros leves en cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> <li>▪ <i>En km. 26 de poste 5 a poste 7, falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> </ul>
<b>LÍNEA ROCA</b>					
Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
1004	GST/VO/1 89/14	1/4/14	<b>Ezeiza - Cañuelas</b> Estaciones Unión Ferroviaria - T. Suarez	Cerramien os	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>En Km 35 de poste 1 a poste 12 y de Km 36 de poste 1 a poste 8 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</i></li> <li>▪ <i>En Km. 37 poste 9, falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</i></li> <li>▪ <i>En Km 35 poste 12 cerramiento perimetral volcado y/o aplastado en lado descendente.</i></li> <li>▪ <i>En Km 36 de poste 1 a 2 falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> <li>▪ <i>En Km 36 de poste 3 a 5 falta total de cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> <li>▪ <i>En Km 36 de poste 6 falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> <li>▪ <i>En Km 36 de poste 8 falta total de cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> <li>▪ <i>En Km 36 de poste 10 a 12 falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> <li>▪ <i>En Km 37 de poste 2 a 3 falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> <li>▪ <i>En Km 37 de poste 5 a poste 10 falta total de cerramiento perimetral en lado descendente.</i></li> </ul>



Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
1005	GST/VO/187/14	31/3/14	<b>Ezeiza - Cañuelas</b> Estaciones Ezeiza - Unión Ferroviaria.	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 32 de poste 39 a poste 51 y de Km 33 de poste 1 a poste 2 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 32 poste 3 falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 32 poste 4 cerramiento perimetral en lado ascendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 33 de poste 5 a poste 15 y de Km 34 de poste 1 a poste 12 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 32 de poste 38 a poste 54 y de Km 33 de poste 1 a poste 9 falta total de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> </ul>
1006	GST/VO/191/14	3/4/14	<b>Ezeiza - Cañuelas</b> Estaciones T. Suarez - Spegazzini	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 38 de poste 7 a poste 12, de Km 39 de poste 1 a poste 12 y de Km 40 de poste 1 a poste 2 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 40 de poste 3 a 5 cerramiento perimetral en lado ascendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 40 de poste 6 a poste 12 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 40 de poste 12 a Km 41 y de Km 41 poste 1 cerramiento perimetral en lado ascendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 41 poste 2 falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 41 poste 3 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 41 poste 4 falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 38 de poste 4 a poste 8, falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 38 de poste 9 a poste 12 y de Km 39 poste 1 a poste 6, falta total de cerramiento perimetral en lado descendente</li> <li>▪ En Km 39 poste 7 a poste 8, cerramiento perimetral en lado descendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 40 de poste 4 a poste 5 falta total de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 40 de poste 12 a Km 41 y de Km 41 poste 1 a poste 4 falta total de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> </ul>



Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
1319	GST/VO/2 12/14	19/5/1 4	<b>Ezeiza - Cañuelas</b> Estaciones Spegazzini - Máximo Paz	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 41 de poste 7 a Km 42 y de Km 42, poste 1 falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 42 de poste 2 a poste 3 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 42 poste 4 falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 42 poste 5 a poste 12 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 42 poste 12 a Km 43 falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 43 de poste 1 a Km 45 poste 1 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 41 postes 7, 8 y 12 falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 42 postes 8, 9 y 12 falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> <li>▪ De Km 43 poste 1 a Km 45 poste 1 falta total de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> </ul>
1319	GST/VO/2 14/14	11/4/1 4	<b>Ezeiza - Cañuelas</b> Estaciones Máximo Paz- V. Casares	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 45 de poste 6 a poste 12 falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ De Km 46 poste 12 a Km 45 poste 1 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 46 de poste 2 a poste 3 falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ De Km 46 de poste 4 a Km 47 poste 9 falta total de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ De Km 47 de poste 10 a Km 48 poste 6 falta parcial de cerramiento perimetral en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 48 poste 7 cerramiento perimetral en lado descendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 45 de poste 5 a poste 7 falta total de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 45 de poste 7 a poste 8 falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 46 de poste 5 a Km 47 poste falta parcial de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 48 de poste 7 a extremo de andén falta total de cerramiento perimetral en lado descendente.</li> </ul>



Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
1638	GST/VO/361/14	5/6/14	<b>Ezeiza - Cañuelas</b> Estaciones Petión - Levene	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 52 postes 4 a 5, 7 a 8 y 12 a Km 53 con deterioros leves en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 52 poste 5 a poste 6 falta total de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 52 de poste 6 a poste 7 y de poste 10 a poste 11 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 53 poste 1 con deterioros leves en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 53 de poste 1 a poste 10 con falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 52 poste 3 a poste 11 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 52 poste 11 a Km 53 poste 2 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> </ul>
1638	GST/VO/363/14	6/6/14	<b>Ezeiza - Cañuelas</b> Estaciones Kloosterman - Levene	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 53 de postes 12 a Km 54 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 54 poste 1 falta parcial de cerramiento y volcado y/o aplastado en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 54 de poste 1 a poste 9, de poste 10 a 11 y de poste 12 a Km 55 poste 1 falta parcial de cerramiento y en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 55 poste 1, poste 5 a poste 6, poste 10 a poste 12 falta parcial de cerramiento y volcado y/o aplastado en lado ascendente</li> <li>▪ En Km 55 de poste 1 a poste 4, de poste 6 a poste 9 y de poste 12 a Km 56 deterioros leves en cerramiento lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 56 de postes 1 a poste 4, poste 5 a Km 57 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 56 de postes 7 a poste 8 deterioros leves en cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 57 de postes 11 a Km 58 deterioros leves en cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 58 de poste 1 a poste 5, de poste 6 a poste 9 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 58 de poste 5 a poste 6, de poste 9 a poste 10 cerramientos en lado ascendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 58 de poste 1 a poste 2, de poste 10 a Km 59 deterioros leves en cerramientos en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 53 de poste 12 a Km 55 poste 12 deterioros leves en cerramiento lado descendente.</li> <li>▪ En Km 55 de poste 5 a poste 9 los arbustos impiden ver el estado del cerramiento.</li> <li>▪ En Km 55 de poste 11 a 12 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 56 de poste 1 a poste 7 y de poste 8 a km 57 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 56 de poste 7 a poste 8 deterioros leves en cerramiento lado descendente.</li> <li>▪ En Km 57 de poste 1 a poste 11 y de poste 12 a Km 58 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 58 de poste 1 a poste 2, de poste 5 a poste 6 y de poste 9 a Km 59 deterioros leves en cerramiento lado descendente.</li> <li>▪ En Km 58 de poste 2 a 5, poste 6 a poste 8 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 58 de 8 a poste 9 cerramiento en lado descendente volcado y/o aplastado.</li> </ul>



Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
1796	GST/VO/372/14	10/6/14	Ezeiza - Cañuelas Estaciones Levene - Cañuelas	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 59 de poste 1 a poste 3 deterioros leves en cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 59 de poste 3 a poste 3 y de poste 13 a km 60 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 59 de poste 9 a poste 13 falta total de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 60 de poste 1 a poste 3 y de poste 8 a poste 10 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 60 de poste 3 a poste 8, de poste 10 a poste 12 y de poste 13 a Km 61 deterioros leves en cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 60 de poste 12 a poste 13 cerramiento en lado descendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 61 de poste 1 a poste 2 y de poste 8 a poste 9 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 61 de poste 2 a poste 5 y de poste 9 a km 62 falta total de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 61 de poste 5 a poste 8 deterioros leves en cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 62 de poste 1 a Km 63 falta total de cerramientos en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 63 de poste 1 a poste 2 falta total de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 63 de poste 2 a poste 3, de poste 4 a poste 5, de poste 7 a poste 9, de poste 12 a Km 64 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 63 de poste 3 a poste 4, de poste 5 a poste 7 deterioros leves en cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 63 de poste 9 a poste 10 cerramientos en lado ascendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 64 poste 1 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 59 de poste 1 a poste 5 deterioros leves en cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 59 de poste 12 a Km 60 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 60 de poste 1 a poste 2, de poste 8 a 10, de poste 11 a Km 61 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 60 de poste 2 a poste 3 cerramiento en lado descendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 60 de poste 3 a poste 8, de poste 10 a poste 11 deterioros leves en cerramiento de lado descendente.</li> <li>▪ En Km 61, poste 1, poste 3 a poste 5, poste 6 a poste 10, poste 11 a poste 12 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 61 de poste 2 a poste 3 cerramiento en lado descendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 61 de poste 12 a Km 62 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 62 de poste 1 a poste 8 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 62 de poste 8 a poste 10 y de poste 12 a Km 63 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 62 de poste 10 a poste 12 deterioros leves en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 63 de poste 1 a poste 2, de poste 3 a poste 4 y de poste 7 a 8 deterioros leves en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 63 de poste 2 a poste 3, de poste 4 a poste 5, de poste 9 a Km 64 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 64 poste 1 deterioros leves en lado descendente.</li> </ul>



Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
1796	GST/VO/3 74/14	11/6/1 4	<b>Ezeiza - Cañuelas</b> Estaciones Cañuelas - Fin de concesión	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 64 de poste 7 a poste 8 y de poste 9 a poste 10 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 64 de poste 8 a poste 9 deterioros leves en cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 64 de poste 2 a poste 4, de poste 5 a poste 9 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 64 de poste 9 a poste 10 deterioros leves en cerramiento en lado descendente.</li> </ul>
	GST/VO/3 76/14	12/6/1 4	<b>Ezeiza - Cañuelas</b> Estaciones Casares - Petión	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 49 de poste 3 a poste 7 y de poste 8 a Km 50 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 49 de poste 7 a poste 8 deterioros leves en cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 50 de poste 1 a poste 4 y de poste 6 a poste 12 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 50 de poste 4 a poste 6 y de poste 12 a km 51 deterioros leves en cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 51 de poste 1 a poste 4, de poste 5 a poste 8 y de poste 9 a poste 12 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 51 de poste 4 a poste 5, de poste 8 a poste 9 falta total de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 49 de poste 3 a poste 6 y de poste 8 a Km 50 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 49 de poste 6 a poste 7 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 50 a poste 1 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 50 de poste 1 a poste 5, de poste 6 a poste km 51 poste 11 deterioros leves en cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 50 de poste 5 a poste 6 cerramientos en lado descendente volcados y/o aplastados.</li> <li>▪ En Km 51 de poste 11 a Km 52 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> </ul>



## LÍNEA SARMIENTO

Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
1238	GST/VO/2 32/14	16/4/1 4	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Marcos Paz y Las Heras	Cerramientos	Falta total, parcial y volcadura y/o aplastamiento del cerramiento, haciendo notar que entre km 48 palo 1 y km 50 palo 8 corresponde atender con mayor celeridad por tratarse de zona urbanizada y por ende con latente riesgo de intrusión o cruce de vías.
	GST/VO/2 34/14	21/4/1 4	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Marcos Paz y Las Heras	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 55 de poste 1 a poste 12 deterioros importantes en cerramiento lado ascendente.</li> <li>▪ En km 55 de poste 12 a Km 56 cerramiento en lado ascendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 56 de poste 1 a poste 3 y de poste 6 a poste 12 deterioros leves en cerramiento en lado ascendente</li> <li>▪ En Km 55 de poste 7 a 8 cerramiento en lado descendente volcado y/o aplastado.</li> <li>▪ En Km 55 de poste 8 a poste 11 y de poste 12 a Km 56 deterioros leves en cerramiento lado descendente.</li> <li>▪ En Km 56 de poste 3 a poste 6 y de poste 7 a poste 12 deterioros leves en cerramiento lado descendente.</li> <li>▪ En km 57 de poste 6 a poste 9 cerramientos en lado descendente volcado y/o aplastado.</li> </ul>
	GST/VO/2 36/14	22/4/1 4	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Marcos Paz y Las Heras	Cerramientos	Falta total, parcial y volcadura y/o aplastamiento del cerramiento
	GST/VO/2 38/14	23/4/1 4	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Marcos Paz y Las Heras	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 62, de poste 9 a poste 10 falta total de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 65 de poste 12 a 13 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 62 de poste 7 a poste 9, de poste 11 a poste 12 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 62 de poste 12 a km 63 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 63 de poste 1 a Km 64 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 64 de poste 1 a poste 2, de poste 5 a poste 10 y de poste 13 a km 65 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 64 de poste 2 a poste 5, de poste 10 a poste 13 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 65 de poste 1 a poste 7 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 65 de poste 7 a poste 9 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 65 de poste 9 a poste 10 falta deterioros leves en cerramiento en lado descendente.</li> </ul>



Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
2867	GST/VO/6 19/14	23/9/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Moreno y Las Malvinas	Cerramientos	Falta total del cerramiento en distintos puntos de la sección indicados en planillas, haciendo notar que corresponde atender los mismos con mayor celo por tratarse de zona urbanizada y por ende con latente riesgo de intrusión o cruce de vías.
	GST/VO/6 32/14	26/9/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Moreno y Las Malvinas	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 40 de poste 2 a poste 4 falta parcial de cerramientos en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 41 de poste 8 a poste 11 cerramiento volcado y/o aplastado y faltas parciales en lado ascendente</li> <li>▪ En Km 42 de poste 0 a 1, de poste 4 a 8 cerramiento volcado y/o aplastado y faltas parciales en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 42 de poste 1 a poste 4 falta total de cerramientos en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 42 de poste 8 a poste 9 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 40 de poste de a poste 4 cerramiento volcado y/o aplastado y faltas parciales en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 41 de poste de a poste 8 a poste 11 cerramiento volcado y/o aplastado y faltas parciales en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 42 de poste 0 a poste 1 cerramiento volcado y/o aplastado y faltas parciales en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 42 de poste 1 a poste 2, de poste 4 a poste 5 y de poste 7 a poste 9 falta parcial de cerramientos en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 42 de poste 2 a poste 4, de poste 5 a poste 7 falta total de cerramientos en lado descendente.</li> </ul>
	GST/VO/6 34/14	29/9/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Moreno y Las Malvinas	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 44 de poste 4 a poste 5 falta total de cerramientos en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 44 de poste 5 a poste 6 falta parcial de cerramientos en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 45 de poste 1 a poste 2 falta total de cerramientos en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 44 de poste 2 a poste 5 falta parcial de cerramientos en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 45 de poste 1 a poste 3 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 45 de poste 3 a poste 4 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> </ul>
	GST/VO/6 36/14	30/9/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Moreno y Las Malvinas	Cerramientos	Falta total del cerramiento en distintos puntos de la sección indicados en planillas, haciendo notar que corresponde atender los mismos con mayor celo por tratarse de zona urbanizada y por ende con latente riesgo de intrusión o cruce de vías.
3139	GST/VO/6 60/14	8/10/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Merlo y Marcos Paz	Cerramientos	Falta total del cerramiento en distintos puntos de la sección indicados en planillas, haciendo notar que corresponde atender los mismos con mayor celo por tratarse de zona urbanizada y por ende con latente riesgo de intrusión o cruce de vías.
	GST/VO/6 62/14	9/10/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Merlo y Marcos Paz	Cerramientos	Falta total del cerramiento en distintos puntos de la sección indicados en planillas, haciendo notar que corresponde atender los mismos con mayor celo por tratarse de zona urbanizada y por ende con latente riesgo de intrusión o cruce de vías.



	GST/VO/6 87/14	21/10/ 14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Merlo y Marcos Paz	Cerramien os	Falta total del cerramiento en distintos puntos de la sección indicados en planillas, haciendo notar que corresponde atender los mismos con mayor celo por tratarse de zona urbanizada y por ende con latente riesgo de intrusión o cruce de vías.
--	-------------------	--------------	--	-----------------	---



Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
3139	GST/VO/689/14	22/10/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Merlo y Marcos Paz	Cerramientos	Falta total del cerramiento en distintos puntos de la sección indicados en planillas, haciendo notar que corresponde atender los mismos con mayor celo por tratarse de zona urbanizada y por ende con latente riesgo de intrusión o cruce de vías.
	GST/VO/698/14	23/10/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Merlo y Marcos Paz	Cerramientos	Falta total del cerramiento en distintos puntos de la sección indicados en planillas, haciendo notar que corresponde atender los mismos con mayor celo por tratarse de zona urbanizada y por ende con latente riesgo de intrusión o cruce de vías.
3466	GST/VO/758/14	17/11/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Las Malvinas y La Fraternidad.	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 50 de poste 15 a Km 51 cerramiento volcado y/o aplastado y faltas parciales en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 51 de poste 1 a poste 3 cerramiento volcado y/o aplastado y faltas parciales en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 50 de poste 9 a poste 15 cerramiento volcado y/o aplastado y faltas parciales en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 50 de poste 15 a Km 51 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 51 de poste 0 a poste 4 falta total de cerramiento en lado descendente</li> </ul>
	GST/VO/760/14	18/11/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Las Malvinas y La Fraternidad.	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 53 de poste 4 a poste 7 cerramiento volcado y/o aplastado y faltas parciales en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 55 de poste 7 a poste 9 falta total de cerramiento en lado descendente.</li> </ul>
3474	GST/VO/760/14	20/11/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Las Heras y Zapiola.	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 66 de poste 13 a Km 67 deterioros leves en cerramiento lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 67 de poste 4 a poste 5 falta parcial de cerramiento en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 68 de poste 3 a poste 9 y de poste 11 a 13 deterioros leves en cerramiento lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 68 de poste 9 a poste 11 y de poste 13 a Km 69 deterioros leves y en cerramiento y cerramientos volcados y/o aplastados lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 69 de poste 0 a poste 1 deterioros leves en lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 67 de poste 3 a poste 5 falta parcial y cerramientos volcados y/o aplastados en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 67 de poste 5 a poste 6 deterioros leves en cerramientos lado descendente.</li> <li>▪ En Km 67 de poste 7 a poste 8 falta total de cerramientos en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 69 de poste 4 a Km 70 falta parcial y cerramientos volcados y/o aplastados en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 70 de poste 0 a poste 6 y de poste 9 a Km 71 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 70 de poste 6 a poste 9 falta parcial y cerramientos volcados y/o aplastados en lado descendente.</li> </ul>



Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
3474	GST/VO7 85//14	25/11/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Las Heras y Zapiola.	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 76 de poste 0 a poste 3 deterioros leves en cerramiento lado ascendente.</li> <li>▪ En km 71 de poste 0 a poste 1 y de poste 10 a Km 72 falta parcial en cerramiento lado descendente.</li> <li>▪ En Km 71 de poste 2 a poste 10 falta parcial y cerramientos volcados y/o aplastados en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 72 de poste 0 a poste 9 falta parcial y cerramientos volcados y/o aplastados en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 73 de poste 0 a poste 2 falta parcial y cerramientos volcados y/o aplastados en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 73 de poste 2 a poste 4, de poste 6 a poste 7 y de poste 10 a Km 74 deterioros leves en cerramientos lado descendente.</li> <li>▪ En Km 74 de poste 0 a poste 3 falta parcial y cerramientos volcados y/o aplastados en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 74 de poste 3 a poste 6 y de poste 7 a poste 8 deterioros leves en cerramientos lado descendente.</li> <li>▪ En Km 76 de poste 0 a poste 3 deterioros leves en cerramientos lado descendente.</li> </ul>
	GST/VO7 87/14	26/11/14	<b>Merlo - Lobos</b> Entre estaciones Las Heras y Zapiola.	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 76 de poste 7 a Km 77 deterioros leves en cerramientos lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 77 de poste 0 a poste 2 deterioros leves en cerramientos lado ascendente.</li> <li>▪ En km 79 de poste 2 a poste 8 deterioros leves en cerramientos lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 76 de poste 10 a Km 77 deterioros leves y cerramientos volcados y/o aplastados lado descendente.</li> <li>▪ En Km 77 de poste 0 a poste 2, de poste 5 a poste 8 deterioros leves y cerramientos volcados y/o aplastados lado descendente.</li> <li>▪ En Km 77 de poste 2 a poste 5 cerramientos volcados y/o aplastados lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 77 de poste 8 a Km 78 deterioros leves en cerramientos lado descendente.</li> <li>▪ En Km 78 de poste 0 a poste 2 y de Km 13 a Km 79 deterioros leves en cerramientos lado descendente.</li> <li>▪ En Km 78 de poste 2 a poste 6 falta parcial de cerramientos en lado descendente.</li> <li>▪ En Km 78 de poste 6 a poste 10 deterioros leves y cerramientos volcados y/o aplastados lado descendente.</li> <li>▪ En km 78 de poste 10 a poste 13 cerramientos volcados y/o aplastados lado descendente.</li> <li>▪ En Km 79 de poste 0 a poste 2 deterioros leves y cerramientos volcados y/o aplastados lado descendente</li> <li>▪ En Km 79 de poste 2 a poste 5 deterioros leves en cerramientos lado descendente.</li> <li>▪ En Km 79 de poste 5 a poste 6 falta parcial de cerramiento en lado descendente.</li> </ul>



Nota GST N°	Acta de Insp. N°	Fecha del Acta	Ubicación	Rubro inspeccionado	Observaciones
3474	GST/VO/801/14	28/11/14	Merlo - Lobos Entre estaciones Las Heras y Zapiola.	Cerramientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Km 81 de poste 5 a poste 8 deterioros leves en cerramientos lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 83 de poste 5 a poste 9 deterioros leves en cerramientos lado ascendente.</li> <li>▪ En Km 80 de poste 11 a poste 12 y de poste 13 a Km 81 deterioros leves y cerramientos volcados y/o aplastados lado descendente.</li> <li>▪ En Km 81 de poste 0 a poste 3 cerramientos volcados y/o aplastados lado descendente.</li> <li>▪ En km 81 de poste 3 a poste 8 deterioros leves en cerramientos lado descendente.</li> <li>▪ En Km 81 de poste 8 a poste 9 y de poste 10 a poste 12 deterioros leves y cerramientos volcados y/o aplastados lado descendente.</li> <li>▪ En Km 82 de poste 0 a poste 3 y de poste 5 a poste 6 deterioros leves y cerramientos volcados y/o aplastados lado descendente.</li> <li>▪ En Km 82 de poste 3 a poste 5 cerramientos volcados y/o aplastados lado descendente.</li> <li>▪ En Km 83 de poste 1 a poste 9 deterioros leves en cerramientos lado descendente.</li> </ul>



ANEXO XI  
PLIEGOS DE CONDICIONES GENERALES

Artículo 3.

5. Proveerá los recursos necesarios para cumplir con los plazos de ejecución de la obra establecidos en el cronograma.

6. Será responsable de los daños causados por defectos en los materiales que utilice en la prestación de los trabajos, como así también por los retrasos en que incurra.

17. Correrá con los gastos correspondientes en el caso de interrupción en los trabajos como consecuencia de huelga u otros conflictos de su personal, cuando esta situación obligue a la EMPRESA a efectuarlos con su propio personal o por terceros. En este supuesto, la EMPRESA descontará los costos incurridos imputables de cualquier crédito pendiente de pago a favor del ADJUDICATARIO, de la Garantía de Cumplimiento de la Obra y/o Servicio o de los Fondos de Reparación. Los trabajos así ejecutados se considerarán incluidos en el alcance de la adjudicación a los efectos de la garantía técnica.

18. Resarcirá a la EMPRESA de todo daño derivado de su incumplimiento y lo eximirá de cualquier responsabilidad que se le haya atribuido como consecuencia inmediata o mediata de la ejecución y/o inejecución, total o parcial de la Obra y/o Servicio Adjudicado, como así también por los accidentes que como consecuencia directa o indirecta de los servicios de su personal pudieran ocurrirle a éste, o a terceros.

Artículo 5. El programa de ejecución de los trabajos, indicando los plazos parciales de cada tarea y los enlaces entre las mismas, permitirá establecer un adecuado control y seguimiento de las obras y será la base para la medición y certificación de las obras.

Se aclara que el plazo contractual está considerado sobre la base de una prestación de personal, herramental y equipos adecuados al trabajo a realizar. De comprobarse demoras por insuficiencia de las prestaciones correspondientes, se exigirá incrementar las cantidades o adecuar el equipamiento, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades previstas. La falta de cumplimiento de estas obligaciones dará lugar a la aplicación de las penalidades establecidas.



Artículo 17.UGOFE podrá aplicar al ADJUDICATARIO las siguientes multas:

1) Por mora en el cumplimiento del Cronograma de Obras e Inversiones: el 1%0 (Uno por mil) diario del precio total de la ADJUDICACIÓN por el incumplimiento del Cronograma de Obras e Inversiones aprobado, en lo referente al inicio y/o terminación de los trabajos y/o plazos parciales o totales. Si el ADJUDICATARIO recuperara el atraso que dio origen a la aplicación de multas por:

1) Demora en el inicio, el importe de las mismas le será reintegrado con la Recepción Provisoria.

2) Por incumplimiento de una "Orden de Servicio": el 1 %0 (Uno por mil) diario del precio total de la ADJUDICACION.

3) Por negarse a recibir una "Orden de Servicio": el 1%0 (Uno por mil) diario del precio total de la ADJUDICACION.

4) Por afectación del servicio ferroviario en forma voluntaria o involuntaria, causada directa o indirectamente al normal funcionamiento del Servicio de UGOFE: el 1%0 (Uno por mil) del precio total de la ADJUDICACION por hora afectada.

La aplicación de las multas precedentes se hará en forma acumulativa. Las mismas se liquidarán incluyendo el IVA correspondiente.

Las multas se podrán descontar de los certificados y/o garantías o seguros afectados al cumplimiento de ejecución de la ADJUDICACION.

La aplicación de multas es independiente y adicional al derecho a resarcimiento económico por los daños y perjuicios que el hecho causare a UGOFE. El tope máximo de multas que UGOFE le aplique al ADJUDICATARIO por todo concepto será de 10% (diez por ciento) respecto al precio total de Adjudicación.

Artículo 19.La Garantía de Cumplimiento de Obra y/o Servicio deberá cubrir: \* La no ejecución en tiempo y forma del suministro y/o trabajos objeto de Adjudicación.

Artículo 23. La EMPRESA podrá resolver la RELACION por culpa del ADJUDICATARIO, ejecutando automáticamente la Garantía de Cumplimiento de Obra y/o Servicio, en los siguientes casos:



- a) El incumplimiento del ADJUDICATARIO de cualquiera de las obligaciones establecidas y firmadas en los pliegos y la Oferta.-
- d) Cuando el ADJUDICATARIO abandonare la ejecución de los trabajos.
- e) Cuando el ADJUDICATARIO se atrasare sin causa justificada en más de 50 días corridos.



## ANEXO XII COMENTARIOS DE LOS AUDITADOS

### 1.- DESCARGO PRODUCIDO POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE

#### SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO. RESPUESTA A LA ACTUACIÓN AGN N° 502/14 EX-2017-06886898-APN-DMENYD#MTR

#### OBJETIVO:

Por el presente informe se expresan los comentarios a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación, en el marco de la Actuación N° 502/14, caratulada “*Secretaría de Transporte (ST) – SOF SE – Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) – Ferrocarriles – Mantenimiento, Seguridad Operativa, Cumplimiento del Programa Operativo e Inversiones realizadas por el Estado Nacional - Gestión*”, correspondientes a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, a la Secretaría de Gestión de Transporte y/o al Ministerio de Transporte.

#### COMENTARIOS:

#### 4.4. OBSERVACIONES RELACIONAS CON LOS ASPECTOS LEGALES

**4.4.2. La falta de dictado por parte de la ST, de un régimen de penalidades aplicable a la operación de los servicios ferroviarios a cargo de UGOMS y UGOFE, permitió que, entre enero y mayo de 2013 no fueran aplicadas penalidades ante los incumplimientos en que incurrió el operador.**

Atento a que UGOMS y UGOFE dejaron de operar los servicios de transporte ferroviario de las líneas Roca, San Martín, Belgrano Sur, Mitre y Sarmiento, los que quedaron bajo la operación directa de OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, la observación se considera NO REGULARIZABLE.

En efecto, entre agosto de 2013 y febrero de 2015 tuvieron lugar los cambios en la prestación de servicios que llevaron a la situación actual:

- Mediante Resolución N° 848 del ex Ministerio del Interior y Transporte, en fecha 14 de agosto de 2013, se asignó a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, la prestación de los servicios de transporte ferroviario, correspondientes a las Líneas GENERAL ROCA, GENERAL SAN MARTIN y BELGRANO SUR en los términos del artículo 7° de la Ley N° 26.352. Asimismo, se transfirió el Acuerdo de Operación celebrado con la UNIDAD DE



GESTION OPERATIVA FERROVIARIA DE EMERGENCIA SOCIEDAD ANONIMA (UGOFE S.A.), asignándose la prestación de los Servicios de Transporte ferroviario, correspondientes a los Grupos de Servicios 4, 5 y 7 correspondientes a las Líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur.

- Por medio de la Resolución N° 1083 del ex Ministerio del Interior y Transporte, de fecha 11 de septiembre de 2013, se asignó a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO la prestación de los servicios de transporte ferroviario correspondientes a las Línea Mitre y Sarmiento y se dispuso la transferencia del Acuerdo de Operación de los servicios urbanos, celebrado con la UNIDAD DE GESTION OPERATIVA MITRE SARMIENTO SOCIEDAD ANONIMA UNIDAD DE GESTION OPERATIVA MITRE SARMIENTO SOCIEDAD ANONIMA (UGOMS S.A.).

- Asimismo, por Resolución N° 1244 del ex Ministerio del Interior y Transporte , de fecha 24 de octubre de 2013, se instruyó a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO para que instrumente las medidas necesarias a los efectos de rescindir el Acuerdo de Operación de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros - Grupos de Servicios 1 y 2 Líneas SARMIENTO y MITRE y sus Addendas, en lo atinente a la operación integral, administración y explotación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de la Línea SARMIENTO.

- Por Resolución N° 31 de fecha 24 de octubre de 2013, el Presidente de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO rescindió el citado Acuerdo de Operación, asumiendo en consecuencia esta sociedad la operación en forma directa de la Línea Sarmiento.

- El 10 de febrero de 2014, se suscribieron Acuerdos para la operación de los Servicios ferroviarios Urbanos de Pasajeros de las Líneas Belgrano Sur y Roca entre la SOF S.E. y Argentren S.A. y de las Líneas Mitre y San Martín entre SOF S.E. y CORREDORES FERROVIARIOS S.A., mediante las que se encomendó a dichas sociedades la gestión y gerenciamiento por cuenta y orden de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO de las Líneas mencionadas.

- Cabe agregar que, por Resolución N° 171 del ex Ministerio del Interior y Transporte, de fecha 27 de febrero de 2015, se instruyó a la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO para que instrumente las medidas necesarias a los efectos de rescindir los Acuerdos de Operación cuyo modelo fuera aprobado por la Resolución N° 41 del 7 de febrero de 2014 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, suscriptos con fecha 10 de febrero de 2014 entre dicha sociedad y las empresas CORREDORES FERROVIARIOS SOCIEDAD ANÓNIMA y ARGENTREN SOCIEDAD ANÓNIMA por medio de los cuales estas últimas asumieron la gestión y gerenciamiento, por cuenta y orden de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, de la operación integral de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros correspondientes a las Líneas



MITRE y GENERAL SAN MARTÍN y GENERAL ROCA y BELGRANO SUR, respectivamente.

#### **4.5. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LAS INVERSIONES FERROVIARIAS.**

##### ***4.5.1. Las inversiones no fueron programadas dentro del marco de una planificación estratégica ferroviaria.***

Las competencias asignadas al MINISTERIO DE TRANSPORTE por el Decreto N° 13/15, fueron ordenadas mediante el Decreto N° 8/16, que asigna las responsabilidades, dando creación a la Secretaría de Planificación del Transporte, cuyo fin específico es entender en la elaboración, propuesta y ejecución de la políticas nacionales, planes y proyectos estratégicos en las distintas modalidades de transporte, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución.

En virtud de lo expuesto anteriormente, actualmente y desde el reordenamiento de las responsabilidades del Ministerio de Transporte, las inversiones son planificadas por la mencionada Secretaría, por lo que, si bien la observación resulta NO REGULARIZABLE con relación a las inversiones analizadas en el marco de la auditoría realizada, se considera en sentido amplio REGULARIZADA desde el punto de vista organizacional y funcional.

##### ***4.5.2. En la programación de las inversiones se incumplen las previsiones relativas al sistema nacional de inversiones públicas, relacionadas con el registro, clasificación, tratamiento, análisis, evaluación previa y control de los proyectos de inversión.***

###### ***4.5.2.1. Las inversiones analizadas no se incluyeron en el Plan Nacional de Inversiones Públicas y no se registraron oportunamente en el banco de proyectos de inversión pública (BAPIN).***

Actualmente, los proyectos son ingresados al Banco de inversión pública (BAPIN). A continuación se detallan algunos que fueron ingresados de ese modo:

- Puesta en valor FC Sarmiento- Soterramiento Sarmiento: BAPIN 71275
- Puesta en valor Línea Mitre- Renovación integral: BAPIN 71424
- Las fichas asociadas al Préstamo para la electrificación del Roca (ficha proyecto 900.082): obra 51: ficha BAPIN 62062 y 62070, obra 52: ficha BAPIN 67176, obra 53: ficha BAPIN 62063, obra 54: ficha BAPIN 62066; obra 55: ficha BAPIN 62068, obra 56: ficha BAPIN 62072, obra 57: ficha BAPIN 62067, obra 58: ficha BAPIN 62069.



Al igual que en el caso anterior, en virtud que la observación se refiere específicamente a las inversiones analizadas en el marco de la auditoría realizada, se considera que la observación es NO REGULARIZABLE.

***4.5.2.2. Los proyectos de inversión analizados no fueron formulados, tramitados y evaluados de acuerdo con los principios, métodos y criterios establecidos por el Sistema Nacional de Inversiones Públicas (SNIP).***

En virtud de que la observación se refiere específicamente a las inversiones analizadas en el marco de la auditoría realizada, se considera que la observación es NO REGULARIZABLE. No obstante, se tendrá en cuenta lo observado para los futuros proyectos de inversión a ejecutar.

**4.6. OBSERVACIONES RELACIONADAS CON LA NORMATIVA, SU IMPLEMENTACIÓN Y DELEGACIÓN DE FUNCIONES.**

***4.6.1. La Comisión de Análisis de Precios de Obras y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios fue creada formalmente pero nunca se conformó ni entró en funcionamiento.***

Luego del dictado de la Resolución N° 870/12 del ex Ministerio del Interior y Transporte, se llevaron adelante acciones de gestión, que tornaron innecesaria la intervención y el funcionamiento de la COMISIÓN DE ANÁLISIS DE PRECIOS DE OBRAS Y PROVISIÓN DE SERVICIOS Y BIENES FERROVIARIOS.

Respecto a la realización de las obras de infraestructura y a la provisión de servicios y bienes ferroviarios, se encomendó su contratación a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS S.E. (ADIFSE), a la sociedad OPERADORA FERROVIARIA S.E. (SOFSE) y a BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA S.A. (BCyL), cada una en el marco de sus respectivas competencias, en un todo de acuerdo a lo previsto en la Ley N° 26.352 y su normativa modificatoria y complementaria y en el Decreto N° 566/13.

Las tres sociedades fortalecieron sus equipos técnicos y ejecutan proyectos y obras de renovación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura para poner en valor el sistema ferroviario nacional.

Mediante el dictado de las Resoluciones MIyT Nros. 848/13, 1083/13, 1093/13, 1126/13, 1342/13 y 1590/14, se asignó a la SOFSE la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros metropolitanos y de larga distancia.

Mediante el Decreto N° 2229/13, modificatorio del Decreto N° 1438/12, se crearon distintas Direcciones dependientes de la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DEL TRANSPORTE de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex Ministerio del Interior y Transporte, a las que se les atribuyeron las competencias que la Resolución N° 870/12 encomendaba a la



## COMISIÓN DE ANÁLISIS DE PRECIOS DE OBRAS Y PROVISIÓN DE SERVICIOS Y BIENES FERROVIARIOS.

Debido al fortalecimiento del rol de la ADIFSE, la SOFSE y BCyL, como así también, la reasignación de las competencias y funciones a través del Decreto N° 2229/13, originalmente atribuidas a la COMISIÓN DE ANÁLISIS DE PRECIOS DE OBRAS Y PROVISIÓN DE SERVICIOS Y BIENES FERROVIARIOS, mediante Resolución MIyT N° 1918/14 se deja sin efecto la Resolución MIyT N° 870/12, por lo que la observación se considera NO REGULARIZABLE.

### ***4.6.2. La Comisión de Coordinación de las Políticas Integrales del Sistema Ferroviario Nacional y su Infraestructura Asociada, creada mediante Resolución Conjunta N° 109/13-MEyFP y 3/13MIyT, no ha sido constituida.***

Las competencias asignadas al MINISTERIO DE TRANSPORTE por el Decreto N° 13/15, fueron ordenadas mediante el Decreto N° 8/16, que asigna las responsabilidades, dando creación a la Secretaría de Planificación de Transporte, cuyo fin específico es entender en la elaboración, propuesta y ejecución de la políticas nacionales, planes y proyectos estratégicos en las distintas modalidades de transporte, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución.

Asimismo, en el marco de la SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, la SUBSECRETARIA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE asumió como objetivos:

- Intervenir en la propuesta de diseño de la política presupuestaria de la Jurisdicción.
- Participar en la propuesta del Plan Nacional de Transporte, incluyendo aéreo, automotor, fluvial, marítimo y ferroviario, su evaluación y revisión.
- Supervisar el control y fiscalización de las compensaciones tarifarias relacionadas con los servicios de transporte que se prestan a través de los diferentes modos.
- Intervenir en las gestiones atinentes a compensaciones tarifarias al transporte y cualquier tipo de pago y/o erogaciones en cumplimiento de proyectos, obras, programas, planes y acciones con intervención de la Secretaria de Gestión de Transporte.
- Intervenir en la gestión económica y financiera de las erogaciones, autorizaciones de pago y/o compensaciones financiadas con Fondos Fiduciarios.
- Intervenir en la ejecución de los planes, programas y proyectos relacionados con las compensaciones tarifarias al transporte y el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

En tal sentido, los objetivos asumidos por la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte y la Secretaría de Planificación de Transporte, abarcan a los enunciados en la Resolución Conjunta N° 109/13- MEyFP y 3/13-MIyT por lo que se considera que la observación es NO REGULARIZABLE.



#### ***4.6.3. La Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) no cuenta con la aprobación formal de los instrumentos exigidos para la implementación de las medidas previstas en el convenio.***

A través del Decreto N° 26/15 se designaron a los representantes del ESTADO NACIONAL en el Directorio y en el Comité Ejecutivo de la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO. En función de la asunción de la nueva gestión gubernamental a nivel nacional el 10 de diciembre de 2015, resultó necesario adecuar la organización ministerial de gobierno a los objetivos propuestos para cada área de gestión, jerarquizando y reorganizando funciones.

A través del Decreto N° 13 de fecha 10 de diciembre de 2015, modificatorio del Artículo 1° de la Ley N° 22.520 (Texto ordenado por el Decreto N° 438/92 y sus modificatorios) se jerarquizó a la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE creándose el MINISTERIO DE TRANSPORTE.

En virtud de la modificación en la estructura de transporte, los representantes designados en la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO a través del citado Decreto N° 26/15, no desarrollaron las funciones que tenían asignadas al momento de su designación. En consecuencia, mediante el Decreto 965 del 28 de agosto de 2016, se dejó sin efecto el Decreto N° 26 de fecha 7 de enero de 2015 y se designaron los integrantes del Directorio y el Comité Ejecutivo en representación del ESTADO NACIONAL.

El Artículo 2° designa al Secretario de Gestión de Transporte del MINISTERIO DE TRANSPORTE, Ing. Héctor Guillermo KRANTZER como miembro del Directorio de la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO, en representación del ESTADO NACIONAL, con carácter “Ad-Honorem” y sin perjuicio de las funciones que actualmente desempeña.

El Artículo 3° designa al Secretario de Planificación de Transporte, Ing. Germán BUSSI y a la Secretaria de Obras de Transporte, Lic. María Manuela LÓPEZ MENÉNDEZ, ambos del MINISTERIO DE TRANSPORTE, como miembros del Comité Ejecutivo de la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO en representación del ESTADO NACIONAL, con carácter “Ad Honorem” y sin perjuicio de las funciones que actualmente desempeñan.

El 8 de junio de 2016 los gobiernos de la Nación, la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires relanzaron la Agencia Metropolitana de Transporte con el fin de coordinar políticas de movilidad y seguridad vial entre los tres gobiernos.

Las obras que serán coordinadas por la Agencia, incluyen el lanzamiento de la Red de Expresos Regionales (iniciada), el soterramiento del ferrocarril Sarmiento (iniciada), la electrificación del Roca en el tramo Quilmes-La Plata (iniciada) y los nuevos Metrobus como el finalizado en La Matanza y el iniciado en Tres de Febrero, entre otras obras. Las mismas fueron iniciadas y/o se encuentran finalizadas.

En tal sentido, la observación se considera REGULARIZADA.

Buenos Aires, junio de 2017.



## 2.- DESCARGO PRODUCIDO POR LA CNRT

"2017 - Año de las Energías Renovables"

**CNRT** | CONTROL DEL TRANSPORTE

N.I.G.CTF N° 1130

EXP-S02:0028610/2017

BUENOS AIRES, 27 ABR 2017



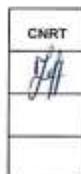
DE : GERENCIA DE CONTROL TÉCNICO FERROVIARIO  
 A : SECRETARÍA GENERAL DE LA CNRT  
 Dr. Gumersindo Colussi

**Ref.: Actuación AGN N° 502/14 "Secretaría de Transporte (ST) - SOFSE - Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) - Ferrocarriles - Mantenimiento, Seguridad Operativa, Cumplimiento del programa Operativo e Inversiones realizadas por el Estado Nacional - Gestión"**

Me dirijo a usted con relación a su PROVEIDO N° 61, a los efectos de emitir la opinión de esta Gerencia de Control Técnico Ferroviario respecto al Proyecto de Informe de la AGN sobre la Actuación de referencia.

Se entiende que la Gerencia de Control de Gestión Ferroviaria hará lo propio con los temas específicos de su incumbencia.

Se destaca que el periodo auditado abarca del 1° de enero del año 2013 hasta el 31 de diciembre de 2014, y muchas de las observaciones involucran a empresas ferroviarias que ya no existen (UGOMS, UGOFE, COFESA, ARGENTREN), con procedimientos sancionatorios cambiantes (Resoluciones MIT 511/13 y 41/14) que han quedado inconclusos en todos los casos por razones ajenas a la CNRT.





Los Planes de Mantenimiento se suelen asociar a situaciones estables con visiones de mediano y largo plazo. En un escenario tan dinámico y cambiante, es esperable encontrar falta de presentación de planes, incumplimientos administrativos, subejecuciones, etc.

También se hace notar que el foco de la Auditoría está puesto sobre los ramales secundarios con tracción Diésel de las Líneas Mitre, Sarmiento y Roca, que son los que más han sufrido las malas gestiones de las empresas Trenes de Buenos Aires SA (TBA) y Transportes Metropolitanos Gral Roca SA (TMR), sobre los cuales la CNRT ha advertido en tiempo y forma a la Autoridad de Aplicación que su estado era malo y adolecía de falencias estructurales de compleja y lenta resolución.

1. Planes de Mantenimiento

Sin pretender restarle importancia a la existencia de Planes de Mantenimiento, su no presentación o incluso el no tenerlo plasmado por escrito, de ninguna manera significa que un ferrocarril no hace nada en el terreno o que la CNRT no puede controlar nada, y mucho menos que está en riesgo la seguridad de las personas.

Es por ello que la CNRT centró su poder de inspección principalmente en los aspectos relacionados con la seguridad y la conservación de los tramos muestreados aleatoriamente, con el fin de verificar que las condiciones de circulación sean las mínimas necesarias y que se hayan adoptado las medidas de mitigación acordes al deterioro imperante, y en menor medida el cumplimiento de la programación del mantenimiento que, en los ramales secundarios de tracción Diésel en el escenario cambiante precedentemente plasmado, está más cerca de una expresión de deseos que de reales posibilidades fácticas.

2. Mantenimiento de la vía

Las inspecciones se programan en función de la importancia de los servicios y de los cambios que se espera ver. Por ejemplo, la situación de la vía en el ramal Victoria – Capilla del Señor no cambia si no es por trabajos de mejoramiento o renovación encarados por la ADIF. De poco sirve que la CNRT vaya a ver cada 15 días una vía que se sabe está al borde de su vida útil.

Por otro lado, no se comparte la afirmación efectuada en los puntos 4.1.3 y 4.1.3.1 en el sentido de que los controles de los planes de mantenimiento eran escasos y/o extemporáneos para "garantizar" el real cumplimiento de las tareas programadas por los operadores, ya que la CNRT no "garantiza" tareas sino que controla, advierte, pide mitigaciones, sanciona e informa a la Autoridad de Aplicación. Los únicos que pueden "garantizar" la realización de tareas son los propios ferrocarriles.

CNRT

AGN

**CNRT** | CONTROL DEL TRANSPORTE



3. Mantenimiento del Material Rodante

Se ha heredado de la administración estatal de Ferrocarriles Argentinos una filosofía de mantenimiento basada únicamente en ciclos en función del kilometraje recorrido o, en algunos pocos casos, por el paso del tiempo (vagones de cargas). La periodicidad y la profundidad de las tareas a cumplir en cada ciclo parten de recomendaciones de los propios fabricantes, las cuales fueron luego ajustadas por la práctica de Ferrocarriles Argentinos, llegándose al caso de que una misma locomotora mereciera ciclos y tareas distintas en un ferrocarril que en otro.

La realidad muestra que ya desde la época de Ferrocarriles Argentinos se ha debido convivir con importantes diferimientos en el mantenimiento, y ello no presupone en sí mismo una condición peligrosa.

En definitiva, la evaluación subjetiva del riesgo de poner en servicio una unidad de Material Rodante con mantenimiento diferido, pasa por los responsables técnicos de cada empresa, y es una decisión dinámica que depende de una serie de evaluaciones que cambian de contexto día a día y del conocimiento profundo que se tiene el propio operador del comportamiento del material a lo largo de los años.

Por todo ello no se comparte la afirmación efectuada por la AGN en el punto 4.1.2.1 en el sentido que los desvíos en el mantenimiento inciden directamente sobre la seguridad operativa de las unidades.

4. Pasos a Nivel no habilitados

La AGN asigna la misma importancia en su informe a un paso a nivel vehicular no habilitado que a uno peatonal no habilitado, sin discriminar, presentando abultadas cantidades totales.

Por supuesto que existen una infinidad de paso peatonales no autorizados en los ramales secundarios de tracción Diésel donde no existe cerramiento de la zona de vía desde hace más de 50 años, y su normalización requiere de obras y gestiones que llevarán décadas resolver, pero existen muy pocos cruces vehiculares no autorizados y, apenas los detecta un inspector de la CNRT, se intima de inmediato a su efectivo cierre.

Saluda a usted atentamente.

*Horacio Faggiani*  
 Ing. Horacio Faggiani  
 Gerente de  
 Control Técnico Ferroviario  
 CNRT

CNRT
<i>FF</i>

AGN

**INFORME DE LA AUDITORIA GENERAL DE LA NACION - ACTUACION AGN Nº 502/14**



Respuesta a los temas correspondientes a la Gerencia de Control de Gestión Ferroviaria.

4.3.1. Los operadores de las líneas Mitre (COFESA) y Roca (ARGENTREN) han efectuado la presentación de los programas operativos de servicio correspondientes al año 2014 fuera de los tiempos establecidos en los acuerdos de operación. Sin perjuicio de lo observado en 4.4.1, y más allá de esta situación, los servicios en este periodo, fueron prestados en función de un programa operativo que no tuvo aprobación formal por parte de SOFSE y cuya aprobación por la CNRT se produjo el 21/10/14, es decir, a poco más de dos meses de la finalización del mismo.

Cabe aclarar que la CNRT no tenía la atribución de aprobar el programa anual operativo de servicio, tal como afirma el informe de la Auditoría. El artículo 8º del acuerdo de operación aprobado por la Resolución 41/2014, sometía a consideración y aprobación de la SOFSE dicho programa, previa intervención de la CNRT. Por lo expuesto, en el caso mencionado, la CNRT intervino en el análisis de los planes operativos de servicios de las Líneas Roca, Belgrano Sur, Mitre y San Martín, emitiendo su opinión mediante la nota CNRT (I) Nº 2205/14 del 21/10/14 dirigida a la SOFSE.

4.3.2. Se verificaron incumplimientos de los requisitos establecidos por la resolución CNRT (I) Nº 338/11 para la presentación de las programaciones de servicios por parte de los operadores ferroviarios.

Si bien esta CNRT ha dejado constancia en los informes sobre la inobservancia por parte de los operadores del cumplimiento de ciertos requisitos estipulados por la resolución de referencia, a los efectos de ser evaluados por la superioridad, se destaca que recientemente se ha reiterado a todos los operadores ferroviarios de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires la plena vigencia de la Resolución CNRT (I) 338/2011 por medio de las notas GCGF Nº 756/2017 a 762/2017, todas fechadas el 27/04/17.

Vertical table with 4 rows. The first row is labeled 'CNRT'. The second row contains a handwritten signature. The third and fourth rows are empty.

4.3.7. La CNRT no ha confeccionado las observaciones al informe mensual operativo de la línea Sarmiento, entre 24/10/13 y el 30/09/14:

A priori se debe señalar que no existía al momento ninguna normativa que estableciera un procedimiento de control con una sociedad del propio Estado





"2017 - AÑO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES"

CNRT CONTROL DEL TRANSPORTE



Nacional, tal cual estaba expresamente normado, tanto en los contratos de concesión como en el periodo comprendido entre el 7 de junio y el 23 de octubre de 2013, abarcados por el régimen sancionatorio establecido por la resolución 511/2013.

En ese escenario, comprendido entre el 24/10/2013 y el 30/9/2014, al carecerse de régimen sancionatorio resultaba procedente únicamente la realización de observaciones a los informes mensuales operativos, hasta tanto se concretara la aprobación de un sistema sancionatorio integral. Este accionar, en dicha oportunidad no pudo formalizarse ante la imposibilidad material de efectuar observaciones por no poder contar para el análisis con la información básica incluida en los informes mensuales operativos, a pesar de varias notas emitidas reclamando los mismos.

En ese sentido, ante la necesidad de poder contar con información precisa de la operación de los servicios de la Línea Sarmiento, se emitió nota GCF.003669 del 02/12/13 solicitando a la SOFSE la remisión de los Informes Mensuales Operativos correspondientes, situación que se reiteró para periodos posteriores por nota N.GCF.000172 y nota N.GCF.1202.

Recién en el mes de marzo de 2015, a partir de que la SOFSE comenzó a remitir los informes mensuales operativos, se puede proceder a realizar las primeras observaciones sobre el servicio brindado por el Operador estatal de la línea en cuestión, las cuales correspondieron al período Octubre de 2014 por medio de la Nota GCF.726/2015.

En relación a las causas de alteraciones al servicio, remitidas en los informes mensuales enviados por la SOFSE, se informa que se ha considerado al momento de su análisis que al ser rubricadas por funcionarios públicos, por ser esta una empresa del Estado Nacional, contaban con presunción de veracidad. No obstante, a raíz de las observaciones efectuadas en esta oportunidad, se comenzará a requerir mayor detalle cuando los analistas consideren que los partes enviados pudieran contener algún error de atribución de causa. Por otra parte, cabe aclarar que los analistas también se suplen con la información de detalle procedente de la mesa de control del Departamento de Fiscalización Ferroviaria, para establecer la veracidad de los hechos informados y determinar asignación de un hecho puntual como causa propia o ajena.

Actualmente, los servicios operados por la SOFSE se controlan de acuerdo a lo establecido por la Resolución CNRT N°1367/16, de fecha 19/12/16, mediante la cual se aprobó el "Procedimiento Administrativo Sancionatorio" conforme el marco de control vigente, siendo éste el que se está aplicando en la actualidad.



**4.4.5. Las sociedades del estado-ADIFSE y SOFSE- y la CNRT, no cuentan con el cupo mínimo de personas con discapacidad establecido por la ley 22.431.**

En relación a esta observación se deja constancia que por medio de nota GCF N°495 del 14/02/13, se ha instruido a todos los operadores ferroviarios en



**CNRT** | CONTROL DEL TRANSPORTE



actividad en aquella fecha, a que los mismo cumplan con la obligación de ocupar personas discapacitadas que reúnan condiciones de idoneidad para el cargo, en una proporción no inferior al cuatro por ciento (4 %) de la totalidad de su personal, de acuerdo a lo indicado en el Artículo 8° de la Ley 22.431.

  
Dr. FERRANDO J. CORTES  
Gerente de la Compañía Nacional Ferroviaria  
COMPAÑÍA NACIONAL FERROVIARIA S.A. CONTROL DEL TRANSPORTE

CNRT
<i>h</i>





NOTA G.A.R.H. N° 213

BUENOS AIRES, 19 MAYO 2017

Ref.: S02 28610/17

A: SECRETARIA GENERAL

Me dirijo a Usted en respuesta a su nota INT. SEC. GRAL Nro. 88/17 de fec 9/5/17, mediante la cual se solicita que esta Gerencia se expida sobre la observación formula en el Proyecto de Auditoría de Gestión de la Auditoría General de la Nación, referido a q entre otros CNRT no cuenta con cupo minimo de personas con discapacidad establecido por ley 22431.

En tal sentido se informa mediante el siguiente cuadro el porcentaje de agen de planta y contratados con discapacidad certificada:

DETALLE	CNRT
Agentes planta permanente	84
Agentes planta transitoria	926
Agentes contratados	3
Total de agentes en el organismo	1013
Total de agentes planta permanente con discapacidad certificada	1
Total de agentes planta transitoria con discapacidad certificada	12
Total de agentes contratados con discapacidad certificada	0
Porcentaje de agentes con discapacidad certificadas sobre la totalidad de agentes del organismo.	1,28 %

Atentamente.

  
Lic. RICARDO MOLTENI  
GERENTE DE ADMINISTRACION Y RR.HH  
COMISION NACIONAL DE  
REGULACION DEL TRANSPORTE



### 3.- DESCARGO PRODUCIDO POR ADIFSE

"2017 - Año de las Energías Renovables"

TRENES ARGENTINOS  
INFRAESTRUCTURA

 Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

NOTA ADIF P N° - 626

BUENOS AIRES, 09 JUN 2017

Ref.: Proyecto de Informe de Auditoría de gestión referido a "Secretaría de Transporte (ST) - SOF SE - Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) - Ferrocarriles - Mantenimiento, Seguridad Operativa, Cumplimiento del Programa Operativo e Inversiones realizadas por el Estado Nacional - Gestión".

#### SEÑOR AUDITOR GENERAL

Me dirijo a usted en respuesta a vuestra Nota N° 47/17-AG7 - Nota N° 09/17 DCST - Ref.: ACT. N° 502/14 AGN a efectos de hacerle saber que a instancias del Directorio de ADIF las diferentes Gerencias con incumbencias en el asunto han tomado conocimiento del Proyecto de Informe de Auditoría de la referencia, y hemos tomado nota y razón de las observaciones y recomendaciones proyectadas a sus efectos.

Adicionalmente, le hacemos presente que tal como surge del Punto 1. OBJETO DE AUDITORÍA del Proyecto, el periodo auditado abarca desde el 1° de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2014, periodo que resulta ajeno a la actual composición del Directorio de la Sociedad.

Saludo a usted cordialmente.

  
GUILLERMO FIAC  
Presidente  
ADIFSE



SEÑOR AUDITOR GENERAL  
AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN  
Dr. Alejandro M. NIEVA  
S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D



Av. José Ramos Mejía 1022 Pto E°  
C1024JG Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina  
Tel. 0054-9-4389-3332 / 3058 - Fax 0054-9-4312-0294



#### 4.- DESCARGO PRODUCIDO POR SOFSE

<b>TRENES ARGENTINOS</b> <b>OPERACIONES</b>		 2017 Año de las energías renovables
	1210/17	NOTA 91/17 AG7 NOTA. N° 37/17 DCST Ref. ACT. N° 502/14 AGN
	21 JUN 2017	

BUENOS AIRES, 19/06/2017  
NOTA PRES N° 88

SR. AUDITOR GENERAL:

Me dirijo a Usted, en relación a la Nota N° 91/17 AGN y Nota 37/17 DCST del ACT. N° 502/14 AGN, respecto de la cual la Gerencia General Operativa de esta Operadora Ferroviaria, ha manifestado tomar debido conocimiento.

Sobre el particular, y en coincidencia con lo manifestado por la Gerencia General Operativa, se informa que habiendo asumido la presidencia de esta Operadora y a raíz de diversos relevamientos llevados a cabo, se han detectado diversas falencias, por lo cual he instruido a las diferentes áreas y dependencias de la misma para que arbitren todos los medios necesarios para la regularización y cumplimiento de las normas que rigen la actividad.

Por último es importante destacar que es prioridad de esta gestión brindar un servicio público que respete los más altos estándares de calidad en estricto cumplimiento de las normas de seguridad vigentes.

Sin otro particular, saludo a Usted muy atentamente.

  
MARCELO ORPILI  
PRESIDENTE  
OPERADORA FERROVIARIA S.E.

AL SEÑOR AUDITOR GENERAL  
DE LA AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN,  
DR. GABRIEL MIHURA ESTRADA  
S. / D.





MEMORANDUM GGO N°

A: Cdor. Marcelo ORFILA  
PRESIDENCIA

DE: Cdor. Javier HIBBERT  
GERENCIA GENERAL OPERATIVA

FECHA: 19 de junio de 2017

ASUNTO: Asesoramiento en comunicación

REF.: Nota N° 91/17 – AG7 Nota N° 37/17 DCST Ref: ACT. N° 502/14 AGN

Me dirijo a Usted, a efectos de manifestarle que luego de haber analizado el Proyecto de Informe de Auditoría referido a: "Secretaría de Transporte (ST) – SOF SE – Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) – Ferrocarriles – Mantenimiento, Seguridad Operativa, Cumplimiento del Programa Operativo e Inversiones realizadas por el Estado Nacional – Gestión", esta Gerencia General ha tomado el debido conocimiento de las cuestiones allí planteadas, y en lo que respecta al ámbito de su competencia específica se han arbitrado las medidas tendientes al cumplimiento en tiempo y forma la normativa aplicable.

Sin otro particular, saludo a Usted muy atentamente.



## ANEXO XIII

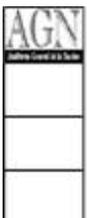
### ANALISIS DE LOS COMENTARIOS DEL AUDITADO

A los fines de poner en conocimiento los aspectos observados en la Actuación N° 502/14, se envió a los organismos auditados el Proyecto de Informe en vista a través de las siguientes notas:

- Nota 07/17 DCST – 45/17 AG7 del 07/03/17 enviada al MT con copia a la SSTF. Con fecha 11/05/17 el MT a través de la NOTA N° PV-2017-08535588-APN-DIP#MTR solicita una prórroga. Por medio de la NOTA 33/17-AG7 se lo otorga hasta el 12/06/17.
- Nota 08/17 DCST – 46/17 AG7 del 07/03/17 enviada a la CNRT.
- Nota 09/17 DCST – 47/17 AG7 del 07/03/17 enviada a la ADIFSE. La Actuación en vista es reenviada a través de Nota 41/17 DCST del 05/06/17, debido a su extravío.
- Nota 10/17 DCST – 48/17 AG7 del 07/03/17 enviada a la SOFSE. La S.E solicita una prórroga, la cual es otorgada hasta el 19/06/17 a través de la Nota 37/17 DCST-91/17 AG7.

Transcurridos los plazos establecidos y habiendo tomado conocimiento de los aspectos observados en el informe, los organismos auditados efectuaron sus aclaraciones y comentarios a través de las siguientes notas:

- MT Exp-2017-06886898 de fecha 14/06/17.
- CNRT Nota SD CNRT N° 171/17 de fecha 10/05/17.
- ADIFSE Nota ADIF P N° 626/17 de fecha 06/06/17.
- SOFSE NOTA PRES N° 86 de fecha 21/06/17.



#### 1. CRITERIOS DE EXPOSICIÓN

El análisis de los comentarios se efectúa teniendo en cuenta el siguiente criterio:

- 1) Organismo que efectúa el comentario.

- Número de observación.
- Comentario del auditado.
- Análisis del comentario.

A continuación se efectúan los análisis correspondientes:

## **2. COMENTARIO PRODUCIDO POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE (Exp-2017-06886898)**

### **✓ Observación de la AGN**

**4.4.2. La falta de dictado por parte de la ST, de un régimen de penalidades aplicable a la operación de los servicios ferroviarios a cargo de UGOMS y UGOFE, permitió que, entre enero y mayo de 2013 no fueran aplicadas penalidades ante los incumplimientos en que incurrió el operador.**

En los Acuerdos de Gerenciamiento Operativo de Emergencia se estableció que la Secretaría de Transporte dictaría el Régimen de Penalidades aplicable a los incumplimientos relacionados con la prestación de los servicios ferroviarios por parte de dichos operadores<sup>167</sup>.

Tal como ha sido observado en los Informes aprobados por las Resoluciones AGN N° 237/10 y N° 5/16<sup>168</sup>, la falta de cumplimiento oportuno de dicha obligación por parte de la Secretaría de Transporte ha implicado la falta de aplicación de sanciones por los incumplimientos incurridos por UGOFE y UGOMS en la prestación de los servicios a su cargo.

En efecto, habiéndose verificado por la CNRT numerosos incumplimientos relacionados con cancelaciones y demoras de los servicios programados, como así también con el mantenimiento de material rodante y de la infraestructura ferroviaria, dicho organismo se ha visto imposibilitado de



<sup>167</sup> A través de la Resolución N° 354/07 del 28/06/07, se convoca a la UGOFE, para la operación integral del servicio ferroviario del Grupo de Servicios N° 4 (Roca). Posteriormente con fecha 03/07/12 se suscribe el Acuerdo de Operación de los Servicios Ferroviarios de los Grupos 1 y 2 (Líneas Mitre y Sarmiento) con UGOMS.

<sup>168</sup> Resolución N° 5/16.

aplicar las correspondientes sanciones por la omisión de la Secretaría de Transporte de dictar el mencionado Régimen de Penalidades. De esta forma, los controles efectuados y las irregularidades detectadas por la CNRT durante ese período carecen de efectividad por no tener impacto sancionatorio.

Cabe destacar que la situación descripta, se mantuvo de esta manera hasta el dictado de la Resolución MIyT N° 511/13<sup>169</sup> de fecha 06/06/13, cuyo art. 1° aprobó finalmente el Régimen de Penalidades aplicable a los servicios ferroviarios operados por UGOFE S.A. y por UGOMS S.A.

### ✓ Comentario del auditado:

*“Atento a que UGOMS y UGOFE dejaron de operar los servicios de transporte ferroviario de las líneas Roca, San Martín, Belgrano Sur, Mitre y Sarmiento, los que quedaron bajo la operación directa de OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, la observación se considera NO REGULARIZABLE.*

*En efecto, entre agosto de 2013 y febrero de 2015 tuvieron lugar los cambios en la prestación de servicios que llevaron a la situación actual:*

- Mediante Resolución N° 848 del ex Ministerio del Interior y Transporte, en fecha 14 de agosto de 2013, se asignó a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, la prestación de los servicios de transporte ferroviario, correspondientes a las Líneas GENERAL ROCA, GENERAL SAN MARTIN y BELGRANO SUR en los términos del artículo 7° de la Ley N° 26.352. Asimismo, se transfirió el Acuerdo de Operación celebrado con la UNIDAD DE GESTION OPERATIVA FERROVIARIA DE EMERGENCIA SOCIEDAD ANONIMA (UGOFE S.A.), asignándose la prestación de los Servicios de Transporte ferroviario, correspondientes a los Grupos de Servicios 4, 5 y 7 correspondientes a las Líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur.*



<sup>169</sup>En aplicación de esta norma, la CNRT comenzó a calcular mensualmente las penalidades aplicables a los incumplimientos de dichos operadores ocurridos a partir del 24 de junio de 2013 hasta el 10 de febrero de 2014, momento en el cual se suscribieron los nuevos Acuerdos de Operación con ARGENTREN S.A. y CORREDORES FERROVIARIOS S.A. Conforme lo dispuesto por el artículo 9 de la Resolución N° MIyT 511/2013, dichas penalidades consistían en un porcentaje a detraer de la remuneración a percibir mensualmente por las operadoras.

- *Por medio de la Resolución N° 1083 del ex Ministerio del Interior y Transporte, de fecha 11 de septiembre de 2013, se asignó a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO la prestación de los servicios de transporte ferroviario correspondientes a las Línea Mitre y Sarmiento y se dispuso la transferencia del Acuerdo de Operación de los servicios urbanos, celebrado con la UNIDAD DE GESTION OPERATIVA MITRE SARMIENTO SOCIEDAD ANONIMA UNIDAD DE GESTION OPERATIVA MITRE SARMIENTO SOCIEDAD ANONIMA (UGOMS S.A.). Asimismo, por Resolución N° 1244 del ex Ministerio del Interior y Transporte, de fecha 24 de octubre de 2013, se instruyó a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO para que instrumente las medidas necesarias a los efectos de rescindir el Acuerdo de Operación de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros - Grupos de Servicios 1 y 2 Líneas SARMIENTO y MITRE y sus Addendas, en lo atinente a la operación integral, administración y explotación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de la Línea SARMIENTO.*
- *Por Resolución N° 31 de fecha 24 de octubre de 2013, el Presidente de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO rescindió el citado Acuerdo de Operación, asumiendo en consecuencia esta sociedad la operación en forma directa de la Línea Sarmiento.*
- *El 10 de febrero de 2014, se suscribieron Acuerdos para la operación de los Servicios ferroviarios Urbanos de Pasajeros de las Líneas Belgrano Sur y Roca entre la SOF S.E. y Argentren S.A. y de las Líneas Mitre y San Martín entre SOF S.E. y CORREDORES FERROVIARIOS S.A., mediante las que se encomendó a dichas sociedades la gestión y gerenciamiento por cuenta y orden de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO de las Líneas mencionadas.*
- *Cabe agregar que, por Resolución N° 171 del ex Ministerio del Interior y Transporte, de fecha 27 de febrero de 2015, se instruyó a la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO para que instrumente las medidas necesarias a los efectos de rescindir los Acuerdos de Operación cuyo modelo fuera aprobado por la Resolución N° 41 del 7 de febrero de 2014 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, suscriptos con fecha 10 de febrero de 2014 entre dicha sociedad y las empresas CORREDORES FERROVIARIOS SOCIEDAD ANÓNIMA y ARGENTREN SOCIEDAD ANÓNIMA por medio de los cuales estas últimas asumieron la gestión*



y *gerenciamiento, por cuenta y orden de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, de la operación integral de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros correspondientes a las Líneas MITRE y GENERAL SAN MARTÍN y GENERAL ROCA y BELGRANO SUR, respectivamente*”.

### ✓ **Análisis del comentario.**

La respuesta se limita a detallar los cambios producidos en relación con los operadores de los servicios ferroviarios, señalando que en la nueva situación la observación se considera no regularizable.

En consonancia con lo expuesto, y atento a que la observación *in comento* se refiere a un período de tiempo anterior a la asunción de la operación por parte de la SOFSE, se mantiene lo observado en el punto 4.4.2., sin realizar recomendaciones al respecto.

### ✓ **Observación de la AGN**

#### **4.5.1. Las inversiones no fueron programadas dentro del marco de una planificación estratégica ferroviaria.**

Se verificó que, por la inexistencia de un Plan Estratégico Ferroviario, las inversiones previstas para estos ramales, en el período analizado, se evalúan y deciden de manera aislada, escasamente fundada y sin tener en vista objetivos estratégicos de largo plazo.

De esta forma los proyectos presentan inconvenientes en su ejecución o modificaciones sobrevinientes por cuestiones que tendrían que haber sido previstas (ver 4.5.2.2)

Por otra parte, existen obras que carecen de la suficiente justificación que avale su realización prioritaria, en relación con otras obras cuya necesidad resulta evidente (ver 4.5.3).

Más allá de esto, la inexistencia de una planificación estratégica de la política pública de transporte y, específicamente la relacionada con el sector de transporte ferroviario, implicaba un incumplimiento de la normativa aplicable en la materia.



Al respecto, la propia Ley de Reordenamiento del Sistema Ferroviario Nacional, destaca como una de las principales competencias de la autoridad de aplicación “la planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios, y su desarrollo”<sup>170</sup>.

De la misma forma, la necesidad de un Plan Estratégico de Transporte, se desprende de lo establecido en el Convenio Tripartito suscripto en octubre de 2012 entre el Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, destinado a la creación de la ATM. Este Convenio tiene por objeto la constitución de un organismo interjurisdiccional consultivo, de coordinación y de planificación en materia de transporte y su infraestructura, para el Área Metropolitana de Buenos Aires.

En ese sentido, el Convenio establece un plazo de ciento cincuenta (150) días para que la ATM elabore un Plan Quinquenal Director de Transporte definiendo las políticas y las estrategias públicas, y los proyectos de inversión y desarrollo a cumplir por las distintas jurisdicciones<sup>171</sup>.

Agrega posteriormente, que la ejecución de obras, proyectos o actuaciones y/o cualquier otra acción que lleven a cabo las jurisdicciones que forman parte de la ATM, ya sea en forma conjunta o separada, deberán encontrarse adecuadas a los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan Director de Transporte.

Por último, el Decreto 1004/14<sup>172</sup> crea el IAT, en el ámbito del MIyT, con el objeto de elaborar un Plan Estratégico del Transporte y asesorar al Ministerio en esta materia. Si bien a la fecha de cierre de los trabajos de campo del presente estudio, se han verificado leves avances en la elaboración del Plan Estratégico, estos se produjeron fuera del período auditado y, por lo tanto, no han tenido impacto en las inversiones previstas para dichos períodos, las cuales se programaron y/o ejecutaron sin el correspondiente marco estratégico.



### ✓ Comentario del auditado:

<sup>170</sup> Ley 26.352, Artículo 14 inc. a) (B.O. 26/03/08).

<sup>171</sup> Convenio Tripartito, Artículo 6°.

<sup>172</sup> Del 23/06/14.

*“Las competencias asignadas al MINISTERIO DE TRANSPORTE por el Decreto N° 13/15, fueron ordenadas mediante el Decreto N° 8/16, que asigna las responsabilidades, dando creación a la Secretaría de Planificación del Transporte, cuyo fin específico es entender en la elaboración, propuesta y ejecución de la políticas nacionales, planes y proyectos estratégicos en las distintas modalidades de transporte, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución.*

*En virtud de lo expuesto anteriormente, actualmente y desde el reordenamiento de las responsabilidades del Ministerio de Transporte, las inversiones son planificadas por la mencionada Secretaría, por lo que, si bien la observación resulta NO REGULARIZABLE con relación a las inversiones analizadas en el marco de la auditoría realizada, se considera en sentido amplio REGULARIZADA desde el punto de vista organizacional y funcional”.*

### ✓ **Análisis del comentario**

Con relación a la observación realizada en el marco de la presente auditoría, el comentario producido no agrega elementos de juicio que ameriten una modificación de lo observado, por lo que se mantiene la observación en todos sus términos.

No obstante, en la respuesta se informa que, con posterioridad al período auditado, se han producido cambios en las competencias y responsabilidades respecto de la planificación de inversiones, cuyo resultado podrá ser evaluado en futuras auditorías.

---

### ✓ **Observación de la AGN**

**4.5.2. En la programación de las inversiones se incumplen las previsiones relativas al sistema nacional de inversiones públicas, relacionadas con el registro, clasificación, tratamiento, análisis, evaluación previa y control de los proyectos de inversión.**



**4.5.2.1. Las inversiones analizadas no se incluyeron en el Plan Nacional de Inversiones Públicas y no se registraron oportunamente en el banco de proyectos de inversión pública (BAPIN).**

Se verificó que las inversiones previstas para estos ramales en el período auditado, no fueron incluidas en el Plan Nacional de Inversiones Públicas (PNIP) elaborado por la Dirección Nacional de Inversiones Públicas (DNIP), en los términos de la Ley 24.354<sup>173</sup>.

Por otra parte, el registro en el BAPIN de los Proyectos de Inversión analizados, fue realizado con posterioridad al requerimiento de esta AGN, encontrándose dichos proyectos totalmente ejecutados o próximos a finalizar. Debe señalarse, que la ley mencionada adopta una concepción amplia de la Inversión Pública, entendiendo por tal *“la aplicación de recursos en todo tipo de bienes y actividades que incrementen el patrimonio de las entidades que integran el Sector Público, con el fin de iniciar, ampliar, mejorar, modernizar, reponer o reconstruir la capacidad productora de bienes o prestadora de servicios”*<sup>174</sup>.

Al respecto, la Circular DNIP N° 01/08 aclara que también deben ser consideradas como Inversión todas las tareas de refacción o reparación efectuadas sobre bienes preexistentes, que deriven en una ampliación de la vida útil de estos, remarcando que dichas tareas se encuentran alcanzadas por el Sistema Nacional de Inversiones Públicas (SNIP). Esto implica, que las obras ferroviarias que tengan las características indicadas, deberían cumplir todas las exigencias y procedimientos establecidos en dicho Sistema.

Por otra parte, es competencia de cada organismo integrante del Sector Público Nacional, la función de preparar la propuesta del plan de inversiones del área y remitir toda la información requerida por la DNIP en su carácter de Órgano Responsable del Sistema, a efectos de elaborar el Plan Nacional de Inversiones Públicas<sup>175</sup>. Teniendo en cuenta, que el organismo que tiene a cargo la planificación y ejecución de las obras en cuestión es la ADIFSE, esta es responsable de preparar y elevar la propuesta de Plan de Inversiones en los términos y condiciones previstos por el SNIP. Sin embargo, del análisis de la información requerida y de los relevamientos realizados, surge que la



<sup>173</sup>Sistema Nacional de Inversiones Públicas.

<sup>174</sup> Ley 24354, Artículo 2°, inc. C), párr. 2°.

<sup>175</sup> Ley 24.354, Artículo 6°.

ADIFSE no ha remitido el plan de inversiones de su área a la DNIP, ni el resto de la información requerida en el marco del SNIP.

Consecuentemente, se ha verificado que los proyectos de inversión analizados no se encuentran incluidos en los Planes Nacionales de Inversiones Públicas 2012/2014, 2013/2015 y 2014/2016. Asimismo, como se menciona seguidamente, dichos proyectos fueron registrados en el BAPIN en forma tardía y con posterioridad a la consulta de esta auditoría.

A continuación se detallan los proyectos analizados con su estado de avance y su correspondiente fecha de registro en el BAPIN:

- “Mejoramiento de vías del Ferrocarril Sarmiento – Tramo Marcos Paz - Lobos”

Este proyecto se registró en el BAPIN el 25/11/15 con el número NAC 777 00/00/70188. Según lo informado por ADIFSE, al 31/07/15 las obras tenían un avance físico del 82% (primer tramo) y del 84% (segundo tramo) y un avance financiero del 68% y del 75% respectivamente. El primer tramo cuenta con recepción provisoria en fecha 30/11/15, mientras que el segundo se recibió el 17/06/15.

- “Mejoramiento de vías del Ferrocarril Mitre - Tramo Victoria – Capilla del Señor”

Este proyecto se registró en el BAPIN en fecha 25/11/15 con el número NAC 777 00/00/70183. Al 31/07/15 la obra presentaba un avance físico del 100% y un avance financiero del 85%, contándose con recepción provisoria el 01/07/15.

- “Renovación de Vías del Ferrocarril Sarmiento – Tramo Merlo – Marcos Paz”

Este proyecto se registró en el BAPIN en fecha 25/11/15 con el número NAC 777 00/00/70186. Al 31/07/15 el proyecto tenía un avance físico del 84% y un avance financiero del 58%. Al 21/12/15 la obra aún no había finalizado<sup>176</sup>.



✓ **Comentarios del auditado:**

---

<sup>176</sup>Nota ADIF GA N° 4272/15.

*“Actualmente, los proyectos son ingresados al Banco de inversión pública (BAPIN). A continuación se detallan algunos que fueron ingresados de ese modo:*

- *Puesta en valor FC Sarmiento- Soterramiento Sarmiento: BAPIN 71275*
- *Puesta en valor Línea Mitre- Renovación integral: BAPIN 71424*
- *Las fichas asociadas al Préstamo para la electrificación del Roca (ficha proyecto 900.082): obra 51: ficha BAPIN 62062 y 62070, obra 52: ficha BAPIN 67176, obra 53: ficha BAPIN 62063, obra 54: ficha BAPIN 62066; obra 55: ficha BAPIN 62068, obra 56: ficha BAPIN 62072, obra 57: ficha BAPIN 62067, obra 58: ficha BAPIN 62069.*

*Al igual que en el caso anterior, en virtud que la observación se refiere específicamente a las inversiones analizadas en el marco de la auditoría realizada, se considera que la observación es NO REGULARIZABLE”.*

### ✓ **Análisis del comentario**

En cuanto a los proyectos analizados en la presente auditoría, al tiempo que se menciona que la situación informada es no regularizable, no se adjuntan nuevos elementos que conmuevan lo observado, por lo tanto se mantiene la observación.

Por otra parte, en la respuesta se detallan algunos proyectos ingresados actualmente en el BAPIN, lo cual podrá ser objeto de revisión en futuras auditorías.

---

### ✓ **Observación de la AGN**

**4.5.2.2.** *Los proyectos de inversión analizados no fueron formulados, tramitados y evaluados de acuerdo con los principios, métodos y criterios establecidos por el Sistema Nacional de Inversiones Públicas (SNIP).*



De la normativa aplicable al SNIP, se desprenden un conjunto de requisitos que deben cumplir los proyectos presentados por los organismos del Sector Público Nacional para ser incluidos en el Plan Nacional de Inversiones Públicas. A tal efecto, la formulación y tramitación de los proyectos, deben realizarse siguiendo los principios, métodos y criterios establecidos por la Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo (SPEyPD) y por la DNIP.

En primer lugar, para cada uno de los proyectos de inversión, se tiene que presentar la información requerida por el BAPIN. Además, la DNIP, en su calidad de Órgano Responsable del Sistema, puede solicitar la información adicional que considere necesaria para poder llevar a cabo una adecuada evaluación.

Si bien los datos del BAPIN se requieren para todos los proyectos de inversión, las exigencias son mayores con aquellos proyectos que superen los montos límite establecidos por la DNIP, en cumplimiento de lo establecido por el artículo 11° de la Ley 24.354 de Inversión Pública Nacional. En efecto, para este tipo de proyectos se requiere la presentación de determinados estudios especiales, y en base a esa información, la DNIP produce un Informe Técnico y un Proyecto de Dictamen que se eleva a la SPEyPD proponiendo la calificación del proyecto de inversión.<sup>177</sup> Esta propuesta tiene tres calificaciones posibles: aprobado, aprobado con observaciones o se devuelve el proyecto para su reformulación. En base a dicha propuesta, la SPEyPD emite un Dictamen de Calificación Técnica que, en caso de ser favorable, permitirá al organismo ejecutor, iniciar las contrataciones, adquisiciones y tareas previstas en el proyecto.

En relación con el período auditado, el monto límite fijados por la SPEyPD fue de cincuenta millones de pesos (\$50.000.000) a partir de la Resolución SPEyPD N° 28/2012, de fecha 21/03/12.

Si se considera, que todos los proyectos analizados superan estos límites, tendrían que contar con los correspondientes Estudios de Pre-factibilidad, que indica la norma. Sin embargo, se ha verificado que dichos estudios no han sido presentados a la DNIP, y tampoco surge de las actuaciones que hayan sido elaborados para las obras analizadas. Al respecto se ha constatado en las actuaciones, distintas notas por medio de las cuales la propia ADIFSE, hace referencia a la necesidad de que la documentación sea presentada a la DNIP para que, previo a la aprobación del proyecto, pueda

<sup>177</sup> Res. SPEyPD N° 125/2012, Art. 5°,



obtenerse el dictamen positivo de la Secretaría de Política Económica<sup>178</sup>. A pesar de ello, este procedimiento no fue cumplido.

Esta situación, no solo implica un incumplimiento formal de los procedimientos y metodologías establecidos para la formulación de los Proyectos de Inversión, sino que constituye un factor de riesgo para la ejecución de las inversiones proyectadas. En efecto, la falta de un adecuado análisis previo, de los aspectos económicos, financieros y técnicos de los proyectos, puede tener un impacto negativo en los resultados de las inversiones previstas.

Por otra parte, la Resolución SPEyPD N° 125/2012<sup>179</sup> aprueba la Guía para la Presentación de Proyectos de Inversión. Esta guía establece requisitos de información en cuanto a la identificación del proyecto, objetivos estratégicos, montos, plazos, financiamiento, aspectos presupuestarios, organismos intervinientes, localización y alcance geográfico, justificación, beneficiarios, descripción técnica, alternativas analizadas, evaluación socioeconómica, costos, marco legal, riesgos e impacto ambiental.

En el caso particular de los proyectos examinados, los mismos no fueron presentados a la DNIP y la SPEyPD para su análisis, por lo que estos organismos, se vieron imposibilitados de llevar a cabo el control y evaluación de la metodología aplicada.

Asimismo, en los expedientes de las obras en cuestión, no consta que se les haya dado el trámite correspondiente a un Proyecto de Inversión, a pesar de que las mismas encuadran estrictamente en los términos de la Ley 24.354 y sus normas complementarias. Esto implica que no se han realizado los análisis y evaluaciones establecidos por el SNIP, incumpliendo los requisitos exigidos por la normativa aplicable y, en particular, los previstos en la mencionada “Guía para la presentación de Proyectos de Inversión”.

Tampoco se da cumplimiento al artículo 7° de la Ley 24.354 en cuanto dispone que, cada jurisdicción o entidad del Sector Público Nacional tiene la función específica de “*identificar, registrar y mantener actualizado el inventario de proyectos de inversión pública del área*”.



<sup>178</sup> Nota ADIF s/n°, de fecha 18/10/13, del Subgerente de Administración de Contratos de Obra al Gerente de Desarrollo de Infraestructura y Nota ADIF s/n° de fecha 21/10/13, del Gerente de Desarrollo de Infraestructura al Gerente de Administración (Carpeta N° 285-ADIF-2013, “Mejoramiento de Vía, Marcos Paz – Lobos”).

<sup>179</sup> Resolución SPEyPD N° 125/2012, Artículo 7°.

Es necesario resaltar, que la elaboración de los proyectos en función de estos criterios y metodologías, otorga un marco formal y de contenidos mínimos dentro de los cuales se puede llevar a cabo el control dispuesto por el art. 5° inc. b) de la Ley 24.354. El incumplimiento de estos procedimientos, impide o 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.

En tal sentido, se ha verificado que las inversiones analizadas presentan inconsistencias que son consecuencia directa de la deficiente evaluación previa. Esto queda demostrado por la significatividad de las modificaciones introducidas durante la ejecución de las obras, generadas por causas preexistentes al inicio de las mismas y que se tendrían que haber tenido en cuenta en su planificación.

#### ✓ **Comentario del auditado:**

*“En virtud de que la observación se refiere específicamente a las inversiones analizadas en el marco de la auditoría realizada, se considera que la observación es NO REGULARIZABLE. No obstante, se tendrá en cuenta lo observado para los futuros proyectos de inversión a ejecutar”*

#### ✓ **Análisis del comentario**

Teniendo en cuenta lo expresado: “...que la observación es NO REGULARIZABLE”, y ante la ausencia de elementos de juicio que motiven modificar lo observado, se mantienen los términos de la misma.

Por otra parte en relación a: “...se tendrá en cuenta lo observado para los futuros proyectos de inversión a ejecutar”, se verificará su implementación en futuras actuaciones.



#### ✓ **Observación de la AGN**

**4.6.1. La Comisión de Análisis de Precios de Obras y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios fue creada formalmente pero nunca se conformó ni entró en funcionamiento.**

Según el artículo 2° de la Resolución N° 870/12 del Ministerio del Interior y Transporte, el Secretario de Transporte coordinará el funcionamiento de la Comisión, la que estará integrada por dos (2) representantes de cada una de sus subsecretarías con incumbencia técnica, jurídica y económica en materia ferroviaria y por dos (2) representantes de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

En vista de las competencias asignadas a la Comisión y su pertinencia para el objeto de la auditoría, se requirió tanto a la CNRT<sup>180</sup> como al MIyT<sup>181</sup> que informen sobre la designación de sus representantes y sobre el cumplimiento de las funciones establecidas en la norma. Como respuesta a dicho requerimiento, la CNRT informa que en la Gerencia de Concesiones Ferroviarias no obran referencias a la designación de representantes para integrar la Comisión en cuestión<sup>182</sup> y que no se le ha solicitado intervención en dictámenes de costos de obras y /o provisión de servicios y bienes ferroviarios<sup>183</sup>.

Por su parte el MIyT informa<sup>184</sup>, que: “...la Comisión de Análisis de Precios de Obra y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios no ha sido integrada formalmente, en razón de las consideraciones expuestas por la Subsecretaría de Regulación Normativa del Transporte en la Nota S.S.R.N.T. N° 409/14 cuyos términos se comparten...”. En tal sentido, la Subsecretaría informa que con posterioridad al dictado de la norma que creó la Comisión se han llevado adelante acciones de gestión y dictado de normas que “*tornaron innecesaria e inconveniente*” la constitución y funcionamiento de la Comisión. Así, en lo que respecta a la realización de las obras de infraestructura y la provisión de servicios y de bienes ferroviarios, la Subsecretaría informa, que su contratación fue encomendada a la Administración de Infraestructura Ferroviaria S.E. (ADIFSE), a la Operadora Ferroviaria S. E. (SOFSE) y a Belgrano Cargas y Logística S.A. (BCyLSA), cada una en el marco de sus competencias. Para el cumplimiento de estas funciones, según surge de la respuesta recibida, las tres sociedades



<sup>180</sup> Notas N° 301/14 CSERyEPSP - Nota N° 110/14 DCST y N°346/14 CSERyEPSP - Nota N° 123/14 DCST.

<sup>181</sup> Nota N° 303/14 CSERyEPSP.

<sup>182</sup> Nota CNRT (I) N° 2627/14.

<sup>183</sup> Nota CNRT (I) N° 14/15.

<sup>184</sup> Nota S.T. N° 5466/14 - Expediente EXP-S02:0166177/12014 – respuesta a requerimiento AGN N° 303/14-CSERYEPS.

mencionadas “...fortalecieron sus equipos técnicos y están ejecutando importantes proyectos y obras de renovación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura...”, además de la transferencia gradual a la SOFSE de las competencias relacionadas con la prestación de servicios. Asimismo, la respuesta señala que por Decreto N° 2229/13 del 18/12/13, se atribuyeron competencias a distintas Direcciones dependientes de la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte, incluyendo las que ya se encontraban asignadas a la Comisión en cuestión. En función de tales circunstancias, la respuesta agrega que la Comisión devino abstracta y perdió su razón de ser, debiendo considerarse “derogada tácitamente” la norma de su creación. Sin perjuicio de esto, reconocen que para una mejor práctica normativa se considera conveniente dejar sin efecto expresamente la Resolución MIyT N° 870/12, motivo por el cual adjuntan un proyecto de Resolución elevado al Ministro del Interior y Transporte a tales fines<sup>185</sup>.

Teniendo en cuenta los argumentos vertidos en la respuesta del MIyT, se desprenden los siguientes comentarios:

En primer término, la Ley 26.352 es de febrero de 2008 y el Decreto N° 752 que aprueba los Estatutos de ADIFSE y SOFSE es de mayo del mismo año, lo que implica que las funciones asignadas a dichas sociedades ya se encontraban fijadas desde ese momento. Por tal motivo, la decisión adoptada cinco años después de “avanzar con la implementación de la ley” y de fortalecer esas sociedades, no sería un argumento válido para justificar el incumplimiento de la Resolución N° MIyT N° 870/2012. En efecto, esta resolución fue emitida con un objetivo específico y “de vital importancia” según se expresa en los propios considerandos de la norma. Por lo tanto, no se observa ningún impedimento para el funcionamiento simultáneo de la Comisión de Análisis de Precios de Obras y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios con las sociedades mencionadas, sino que, por el contrario, se resalta el carácter vital e indispensable atribuido a dicha Comisión en los considerandos de la resolución que la crea.

Por otra parte, la Resolución N° 870/12, que crea la Comisión, es de fecha 05/12/12, mientras que el Decreto N° 2229/13 fue dictado por el PEN en fecha 18/12/13. Si interpretamos –como se pretende en la respuesta recibida– que la Resolución citada se encuentra derogada tácitamente por el Decreto, igualmente la Comisión tendría que haber sido conformada en forma efectiva desde su

---

<sup>185</sup> A través de la Resolución N° 1918/14 del 30/12/14, se deja sin efecto la Resolución N° 870/12.



creación formal, con la correspondiente designación de miembros de los dos organismos que la integrarían y, tendría que haber ejercido las funciones asignadas, al menos, hasta el dictado del Decreto N° 2229/13 producido más de un año después. Según consta en las respuestas recibidas, esto no se produjo; por lo tanto, se incumplió durante ese período la Resolución mencionada. Las observaciones en materia de contrataciones realizadas en el presente informe, demuestran con claridad lo oportuno que hubiera sido la intervención de una Comisión como la creada por la Res. ST N°870/12, la que finalmente no se materializó.

En lo referido a la “derogación tácita”, no sería estrictamente aplicable ya que la Comisión creada por la Resolución MIyT N° 870/12 debía estar integrada en forma conjunta por representantes de la Secretaría de Transporte y de la CNRT, mientras que las dependencias que, según este argumento, se hicieron cargo de esas funciones solo están integradas por personal de la Secretaría. Esto es importante si tenemos en cuenta que los propios considerandos de la norma de creación de la comisión expresan que *“se torna indispensable perfeccionar el trabajo interdisciplinario de las áreas de la ST con incumbencia en la materia y la CNRT, lo cual coadyuvará a hacer más eficiente la gestión de las contrataciones y la asignación de recursos que el Estado Nacional tiene previsto para la realización de las obras de infraestructura y material rodante de acuerdo a los programas que se establezcan para el sistema ferroviario”*. Asimismo, la doctrina y jurisprudencia circunscriben la derogación tácita de normas a aquellos casos en que haya contradicción o incompatibilidad manifiesta entre normas sucesivas, de suerte tal que resulte imposible aplicar ambas simultáneamente<sup>186</sup>. En el caso analizado, las normas en cuestión no son materialmente excluyentes sino que -independientemente de la supuesta superposición de funciones que se aduce- nada impide que tanto la Comisión como las dependencias de la Subsecretaría ejerzan sus funciones en forma efectiva y hasta complementaria, mientras no se la deje sin efecto en forma expresa.



---

<sup>186</sup>Procuración del Tesoro de la Nación (conforme al. Dictamen 209:237): En materia de derogación tácita de normas, la doctrina y la jurisprudencia admiten la forma tácita de derogación de las normas jurídicas, pero la circunscriben a aquellos casos en que haya contradicción o incompatibilidad manifiesta entre normas sucesivas. (conforme al Dictamen 216:1; 209:370; 233:460): La derogación de las leyes no se presume, debiendo entenderse que para que se configure la derogación tácita la norma posterior debe ser manifiestamente incompatible con la anterior, de suerte tal que resulte imposible aplicar ambas simultáneamente.

Por último, la situación descripta pone de manifiesto la falta de planificación integral y estratégica en materia de transporte ferroviario, lo cual generó la necesidad de adoptar decisiones imprevistas para cubrir vacíos o corregir incoherencias. En este caso concreto, lo que se observa es la falta de claridad en la asignación de funciones de suma importancia y la ausencia de coordinación entre los organismos competentes, lo que conlleva el posible incumplimiento de dichas funciones o, al menos, la falta de eficiencia y eficacia en las acciones desarrolladas.

✓ **Comentario del auditado:**

*“Luego del dictado de la Resolución N° 870/12 del ex Ministerio del Interior y Transporte, se llevaron adelante acciones de gestión, que tornaron innecesaria la intervención y el funcionamiento de la COMISIÓN DE ANÁLISIS DE PRECIOS DE OBRAS Y PROVISIÓN DE SERVICIOS Y BIENES FERROVIARIOS.*

*Respecto a la realización de las obras de infraestructura y a la provisión de servicios y bienes ferroviarios, se encomendó su contratación a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS S.E. (ADIFSE), a la sociedad OPERADORA FERROVIARIA S.E. (SOFSE) y a BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA S.A. (BCyL), cada una en el marco de sus respectivas competencias, en un todo de acuerdo a lo previsto en la Ley N° 26.352 y su normativa modificatoria y complementaria y en el Decreto N° 566/13.*

*Las tres sociedades fortalecieron sus equipos técnicos y ejecutan proyectos y obras de renovación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura para poner en valor el sistema ferroviario nacional.*

*Mediante el dictado de las Resoluciones MIyT Nros. 848/13, 1083/13, 1093/13, 1126/13, 1342/13 y 1590/14, se asignó a la SOFSE la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros metropolitanos y de larga distancia.*

*Mediante el Decreto N° 2229/13, modificatorio del Decreto N° 1438/12, se crearon distintas Direcciones dependientes de la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DEL TRANSPORTE de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex Ministerio del Interior y Transporte, a*



*las que se les atribuyeron las competencias que la Resolución N° 870/12 encomendaba a la COMISIÓN DE ANÁLISIS DE PRECIOS DE OBRAS Y PROVISIÓN DE SERVICIOS Y BIENES FERROVIARIOS.*

*Debido al fortalecimiento del rol de la ADIFSE, la SOFSE y BCyL, como así también, la reasignación de las competencias y funciones a través del Decreto N° 2229/13, originalmente atribuidas a la COMISIÓN DE ANÁLISIS DE PRECIOS DE OBRAS Y PROVISIÓN DE SERVICIOS Y BIENES FERROVIARIOS, mediante Resolución MIyT N° 1918/14 se deja sin efecto la Resolución MIyT N° 870/12, por lo que la observación se considera NO REGULARIZABLE”.*

#### ✓ **Análisis del comentario**

El Ministerio responde que la observación es no regularizable. Detalla asimismo distintas modificaciones en las competencias y funciones relacionadas con el tema en cuestión, las cuales han sido tenidas en cuenta al momento de elaborar la observación. Por lo tanto, se mantienen los términos de la misma, entendiéndose conveniente incorporar al texto de la observación la mención a la norma que terminó derogando a la Comisión a la que se alude, por lo que quedaría redactada de la siguiente manera:

**“4.6.1. La Comisión de Análisis de Precios de Obras y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios creada formalmente por Resolución MIyT N° 870/12, nunca llegó a conformarse ni entró en funcionamiento, siendo finalmente derogada mediante su similar N° 1918/14**

---



#### ✓ **Observación de la AGN**

**4.6.2. La Comisión de Coordinación de las Políticas Integrales del Sistema Ferroviario Nacional y su Infraestructura Asociada, creada mediante Resolución Conjunta N° 109/13-MEyFP y 3/13-MIyT, no ha sido constituida.**

Teniendo en cuenta las misiones y funciones de esta Comisión, se realizó un requerimiento de información que fue respondido por Nota N° 2517/14<sup>187</sup> de la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte de fecha 15/12/14, por medio de la cual se informa que por la necesidad de adoptar otras medidas de carácter urgente “*se ha postergado la implementación de la referida comisión cuyas funciones se vinculan a cuestiones macro que hacen a la implementación de las políticas ferroviarias...*”

Como se desprende de los fundamentos de la citada Resolución Conjunta, la creación de la Comisión era considerada necesaria para el cumplimiento de los fines del Sistema Ferroviario Nacional. Por tal motivo, su falta de funcionamiento puede considerarse como otro indicador de las deficiencias de planificación estratégica de la política ferroviaria y del transporte en general.

En efecto, el carácter “prioritario y urgente” asignado a una serie de medidas (compra de Material Rodante, inversiones en infraestructura, etc.) adoptadas por la autoridad competente en la materia, no justifica el incumplimiento de una norma que establece la necesidad de constituir una Comisión que tiene por misión principal coordinar las políticas que otorguen consistencia a la implementación de ese tipo de acciones.

✓ **Comentario del auditado:**

*“Las competencias asignadas al MINISTERIO DE TRANSPORTE por el Decreto N° 13/15, fueron ordenadas mediante el Decreto N° 8/16, que asigna las responsabilidades, dando creación a la Secretaría de Planificación de Transporte, cuyo fin específico es entender en la elaboración, propuesta y ejecución de la políticas nacionales, planes y proyectos estratégicos en las distintas modalidades de transporte, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución.*”

<sup>187</sup> Expediente EXP-S02:0166177/12014 – respuesta a requerimiento AGN N° 303/14-CSERYEPS.



*Asimismo, en el marco de la SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, la SUBSECRETARIA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE asumió como objetivos:*

- *Intervenir en la propuesta de diseño de la política presupuestaria de la Jurisdicción.*
- *Participar en la propuesta del Plan Nacional de Transporte, incluyendo aéreo, automotor, fluvial, marítimo y ferroviario, su evaluación y revisión.*
- *Supervisar el control y fiscalización de las compensaciones tarifarias relacionadas con los servicios de transporte que se prestan a través de los diferentes modos.*
- *Intervenir en las gestiones atinentes a compensaciones tarifarias al transporte y cualquier tipo de pago y/o erogaciones en cumplimiento de proyectos, obras, programas, planes y acciones con intervención de la Secretaría de Gestión de Transporte.*
- *Intervenir en la gestión económica y financiera de las erogaciones, autorizaciones de pago y/o compensaciones financiadas con Fondos Fiduciarios.*
- *Intervenir en la ejecución de los planes, programas y proyectos relacionados con las compensaciones tarifarias al transporte y el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).*

*En tal sentido, los objetivos asumidos por la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte y la Secretaría de Planificación de Transporte, abarcan a los enunciados en la Resolución Conjunta N° 109/13- MEyFP y 3/13-MIyT por lo que se considera que la observación es NO REGULARIZABLE”.*

### ✓ **Análisis del comentario**

Sin perjuicio del reordenamiento de funciones y responsabilidades que, según lo informado por el Ministerio, se produjeron con posterioridad al período auditado, se reconoce que la situación observada es no regularizable, razón por la cual se mantiene la observación en todos sus términos



### ✓ **Observación de la AGN**

**4.6.3. La Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) no cuenta con la aprobación formal de los instrumentos exigidos para la implementación de las medidas previstas en el convenio.**

De acuerdo a la información suministrada por el MIyT<sup>188</sup>, el Convenio Tripartito<sup>189</sup> se encuentra aprobado por todas las jurisdicciones involucradas, sin haberse designado aun, al momento de finalización de las labores de campo, sus autoridades.

Esto implica que, sin perjuicio de los trabajos informales que se estén llevando a cabo en forma conjunta, todavía no se ha concretado formalmente la elaboración de los instrumentos previstos en dicho convenio. En particular, se debe mencionar la falta de cumplimiento del artículo 6° del convenio, el cual exige en primer lugar la elaboración de un Plan Director de Transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires, de carácter quinquenal, que defina las políticas y cuestiones estratégicas públicas, y los proyectos de inversión y desarrollo a cumplir por las distintas jurisdicciones para alcanzar los objetivos y metas propuestos. El mismo artículo prevé que hasta tanto se encuentre definido el Plan, las partes se comprometen a la definición de una agenda de temas prioritarios que por la razón explicada tampoco ha sido elaborada formalmente.

Cabe destacar la relevancia que tiene la definición de estos criterios y objetivos funcionales en el Plan Director de Transporte, ya que los mismos constituyen los parámetros a los cuales debería ajustarse la ejecución de obras, proyectos o actuaciones que lleven a cabo –en forma conjunta o separada- las jurisdicciones que integran la ATM.

✓ **Comentario del auditado:**

*“A través del Decreto N° 26/15 se designaron a los representantes del ESTADO NACIONAL en el Directorio y en el Comité Ejecutivo de la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO. En función de la asunción de la nueva gestión gubernamental a nivel nacional el 10 de diciembre de 2015,*



<sup>188</sup> Nota ST N° 4945 del 01/12/14 – Expediente EXP-S02:0166177/12014 – respuesta a requerimiento AGN N° 303/14-CSERYEPS.

<sup>189</sup> De fecha 03/10/2012.

resultó necesario adecuar la organización ministerial de gobierno a los objetivos propuestos para cada área de gestión, jerarquizando y reorganizando funciones.

A través del Decreto N° 13 de fecha 10 de diciembre de 2015, modificatorio del Artículo 1° de la Ley N° 22.520 (Texto ordenado por el Decreto N° 438/92 y sus modificatorios) se jerarquizó a la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE creándose el MINISTERIO DE TRANSPORTE.

En virtud de la modificación en la estructura de transporte, los representantes designados en la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO a través del citado Decreto N° 26/15, no desarrollaron las funciones que tenían asignadas al momento de su designación. En consecuencia, mediante el Decreto 965 del 28 de agosto de 2016, se dejó sin efecto el Decreto N° 26 de fecha 7 de enero de 2015 y se designaron los integrantes del Directorio y el Comité Ejecutivo en representación del ESTADO NACIONAL.

El Artículo 2° designa al Secretario de Gestión de Transporte del MINISTERIO DE TRANSPORTE, Ing. Héctor Guillermo KRANTZER como miembro del Directorio de la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO, en representación del ESTADO NACIONAL, con carácter “Ad-Honorem” y sin perjuicio de las funciones que actualmente desempeña.

El Artículo 3° designa al Secretario de Planificación de Transporte, Ing. Germán BUSSI y a la Secretaria de Obras de Transporte, Lic. María Manuela LÓPEZ MENÉNDEZ, ambos del MINISTERIO DE TRANSPORTE, como miembros del Comité Ejecutivo de la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO en representación del ESTADO NACIONAL, con carácter “Ad Honorem” y sin perjuicio de las funciones que actualmente desempeñan.

El 8 de junio de 2016 los gobiernos de la Nación, la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires relanzaron la Agencia Metropolitana de Transporte con el fin de coordinar políticas de movilidad y seguridad vial entre los tres gobiernos.

Las obras que serán coordinadas por la Agencia, incluyen el lanzamiento de la Red de Expresos Regionales (iniciada), el soterramiento del ferrocarril Sarmiento (iniciada), la electrificación del Roca en el tramo Quilmes-La Plata (iniciada) y los nuevos Metrobus como el finalizado en La Matanza y el iniciado en Tres de Febrero, entre otras obras. Las mismas fueron iniciadas y/o se encuentran finalizadas.



*En tal sentido, la observación se considera **REGULARIZADA**”.*

### ✓ **Análisis del comentario**

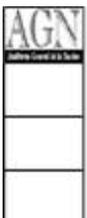
El Ministerio informa la adopción de distintas medidas sobre el funcionamiento de la Agencia de Transporte Metropolitano, relacionadas con la designación de representantes del Estado Nacional, el relanzamiento de la Agencia y las obras que serán coordinadas por la misma. El ente auditado considera que en virtud de ello la observación ha sido regularizada. Atento a que dichas modificaciones tuvieron lugar una vez concluidas las tareas de campo, su efectivo cumplimiento podrá ser objeto de verificación en futuras auditorías, manteniéndose la observación en todos sus términos para el período auditado.

## **3. COMENTARIO CNRT      NOTA SD CNRT N° 171/17**

### ✓ **Observación de la AGN**

**4.4.2. La falta de dictado por parte de la ST, de un régimen de penalidades aplicable a la operación de los servicios ferroviarios a cargo de UGOMS y UGOFE, permitió que, entre enero y mayo de 2013 no fueran aplicadas penalidades ante los incumplimientos en que incurrió el operador.**

En los Acuerdos de Gerenciamiento Operativo de Emergencia se estableció que la Secretaría de Transporte dictaría el Régimen de Penalidades aplicable a los incumplimientos relacionados con la prestación de los servicios ferroviarios por parte de dichos operadores<sup>190</sup>.



<sup>190</sup> A través de la Resolución N° 354/07 del 28/06/07, se convoca a la UGOFE, para la operación integral del servicio ferroviario del Grupo de Servicios N° 4 (Roca). Posteriormente con fecha 03/07/12 se suscribe el Acuerdo de Operación de los Servicios Ferroviarios de los Grupos 1 y 2 (Líneas Mitre y Sarmiento) con UGOMS.

Tal como ha sido observado en los Informes aprobados por las Resoluciones AGN N° 237/10 y N° 5/16<sup>191</sup>, la falta de cumplimiento oportuno de dicha obligación por parte de la Secretaría de Transporte ha implicado la falta de aplicación de sanciones por los incumplimientos incurridos por UGOFE y UGOMS en la prestación de los servicios a su cargo.

En efecto, habiéndose verificado por la CNRT numerosos incumplimientos relacionados con cancelaciones y demoras de los servicios programados, como así también con el mantenimiento de material rodante y de la infraestructura ferroviaria, dicho organismo se ha visto imposibilitado de aplicar las correspondientes sanciones por la omisión de la Secretaría de Transporte de dictar el mencionado Régimen de Penalidades. De esta forma, los controles efectuados y las irregularidades detectadas por la CNRT durante ese período carecen de efectividad por no tener impacto sancionatorio.

Cabe destacar que la situación descripta, se mantuvo de esta manera hasta el dictado de la Resolución MIyT N° 511/13<sup>192</sup> de fecha 06/06/13, cuyo art. 1° aprobó finalmente el Régimen de Penalidades aplicable a los servicios ferroviarios operados por UGOFE S.A. y por UGOMS S.A.

#### **4.4.3. La CNRT no ha aplicado en forma efectiva y oportuna las penalidades correspondientes, a los incumplimientos detectados en relación a los planes de mantenimiento anual 2014.**

El Anexo II del modelo de Acuerdo aprobado por la Resolución MIyT N° 41/14 establece el Régimen de Penalidades aplicable a los incumplimientos en que incurriesen las operadoras ferroviarias en el marco de los Acuerdos de Operación.

Este régimen, en su artículo 12°, dispone la aplicación de penalidades por incumplimientos del Plan de Mantenimiento Anual, graduándolas según pongan en riesgo o no la seguridad del servicio, de los pasajeros, del personal afectado o de terceros en general, mientras que en su artículo 11° establece una penalidad por el incumplimiento de la obligación de custodiar, mantener y conservar los bienes



<sup>191</sup> Resolución N° 5/16.

<sup>192</sup>En aplicación de esta norma, la CNRT comenzó a calcular mensualmente las penalidades aplicables a los incumplimientos de dichos operadores ocurridos a partir del 24 de junio de 2013 hasta el 10 de febrero de 2014, momento en el cual se suscribieron los nuevos Acuerdos de Operación con ARGENTREN S.A. y CORREDORES FERROVIARIOS S.A. Conforme lo dispuesto por el artículo 9 de la Resolución N° MIyT 511/2013, dichas penalidades consistían en un porcentaje a detracer de la remuneración a percibir mensualmente por las operadoras.

afectados a la prestación del servicio. Aclarando que las penalidades dispuestas en ambos artículos no son mutuamente excluyentes, es decir, pueden ser aplicadas en forma independiente o acumulativa.

Sin embargo, se ha verificado que las penalidades impuestas por la CNRT a las operadoras en cuestión responden únicamente a lo dispuesto en el artículo 11° del citado régimen y son el resultado de “inspecciones de seguridad” en las que se detectaron deficiencias relacionadas con la custodia, mantenimiento y conservación de los bienes afectados al servicio. Por el contrario, hasta la fecha de cierre de las tareas de campo no se ha podido verificar la efectiva aplicación de penalidad alguna en virtud del mencionado artículo 12°. Es decir, no se han aplicado las sanciones específicamente previstas para el incumplimiento de los Planes de Mantenimiento presentados por las operadoras.

Según lo informado a la Secretaría de Transporte por la Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT<sup>193</sup>, en el caso de las operadoras Argentren S.A. (Línea Roca) y COFESA (Línea Mitre) se han verificado en 2014 importantes incumplimientos en los distintos rubros de los Planes de Mantenimiento (Vías y Obras, Material Rodante, Señalamiento y Energía Eléctrica), llegando en algunos casos a un incumplimiento del 100% de lo programado.

Teniendo en cuenta los significativos desvíos informados por la CNRT entre las tareas de mantenimiento programadas y las efectivamente ejecutadas por las operadoras, se tendrían que haber iniciado oportunamente los procedimientos correspondientes para la aplicación de la penalidad prevista en el citado artículo 12° del Régimen de Penalidades. Es decir, una vez verificado para cada uno de los períodos mensuales previstos en el Plan de Mantenimiento, el desvío entre lo programado y lo ejecutado, hubiera correspondido el inicio del procedimiento sancionatorio.

Como ya se ha mencionado (apartado 4.1.1.2), los Planes de Mantenimiento fueron aprobados tardíamente como consecuencia de las demoras de las operadoras y de las sucesivas prórrogas otorgadas por la SOFSE. Sin perjuicio de esto, se verificó que dichos planes comenzaron a aplicarse en mayo de 2014 “ad referéndum de su aprobación definitiva”<sup>194</sup>, por lo cual a partir de ese momento se



<sup>193</sup> Informe: “AÑO 2014 – CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCIÓN CNRT (I) N° 1770 DEL 19/09/08 SOBRE PLANES DE MANTENIMIENTO EN EL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL”. Informe de fecha 14 de abril de 2015, elaborado por la Gerencia de Seguridad en el Transporte – CNRT, a efectos de ser remitido a la Secretaría de Transporte - MIyT.

<sup>194</sup> Memorando G.I N° 301/15 del 15/04/15.

hizo posible su seguimiento y control, posibilitando también la tramitación de las penalidades correspondientes ante los desvíos detectados.

Sin embargo, consultada la CNRT al respecto, informó<sup>195</sup> que al no poder contar con el Plan de Mantenimiento hasta “*prácticamente la mitad del año 2014*”, la Gerencia de Seguridad en el Transporte priorizó “*la realización de inspecciones en las que se tenían en cuenta estándares mínimos necesarios más allá de la implementación de los Planes de Mantenimiento*”, las cuáles dieron lugar a la aplicación de sanciones.

En dicha respuesta, la CNRT también informa que en base al citado Informe de Cumplimiento del año 2014 y “*tras la posterior realización –en el caso de material rodante- de un análisis más detallado acerca de los planes de Mantenimiento, se ha dado inicio a expedientes de penalidad en relación a la presentación de los Planes de Mantenimiento, los respectivos Informes de Avance y, finalmente, el grado de cumplimiento de cada uno de ellos.*”

Al respecto, debe destacarse que si bien la CNRT informó que se encuentran actualmente en trámite dichos expedientes, estos fueron iniciados con una demora injustificada y con posterioridad a los requerimientos de información de la AGN. En efecto, la nota de AGN por la cual se requirió la información referida a las penalidades aplicadas es de fecha 07/10/2015<sup>196</sup>, siendo las fechas de inicio de los expedientes mencionados por la CNRT, las siguientes:

- EXP-S02:0113856/2015 (Material Rodante - Línea Mitre): 23/10/2015.
- EXP-S02:0113871/2015 (Material Rodante - Línea Roca): 23/10/2015.
- EXP-S02:0114386/2015 (Vía y Obras - Línea Mitre): 26/10/2015.

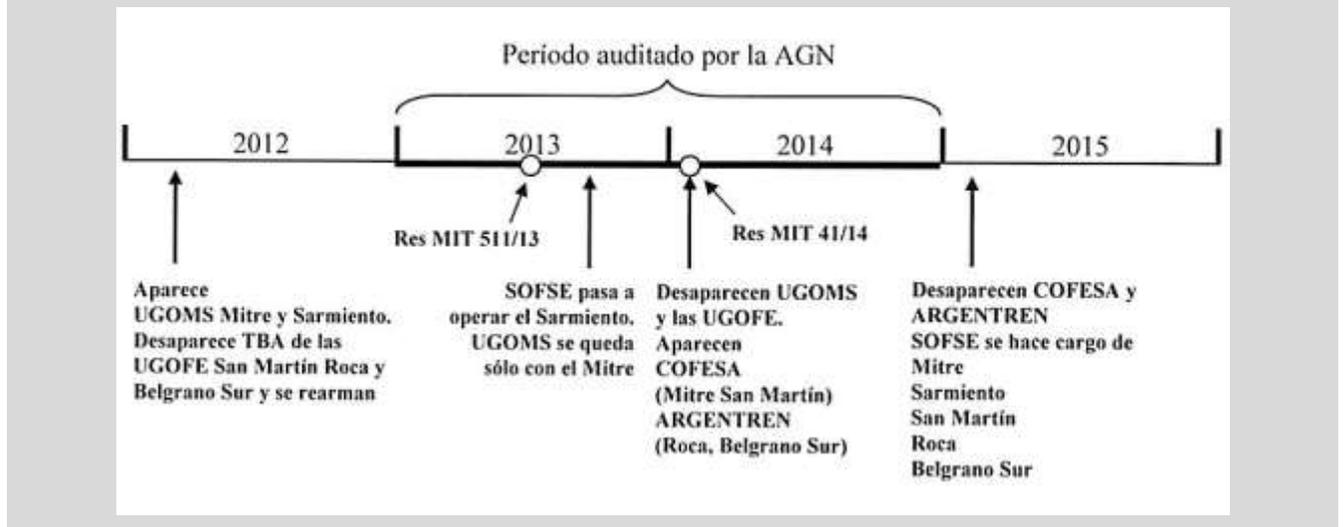
### ✓ **Comentario del auditado:**

“...Se destaca que el período auditado abarca del 1° de enero del año 2013 hasta el 31 de diciembre de 2014, y muchas de las observaciones involucran a empresas ferroviarias que ya no existen (UGOMS, UGOFE, COFESA, ARGENTREN), con procedimientos sancionatorios cambiantes

<sup>195</sup> Nota CNRT N° 2286/15 del 19/11/15.

<sup>196</sup> Nota AGN N° 139/15 - NOTA DCST N° 66/15.

(Resoluciones MIT 511/13 y 41/14) que han quedado inconclusos en todos los casos por razones ajenas a la CNRT”.



### ✓ Análisis del comentario

Los cambios de gerenciadore y procedimientos sancionatorios fueron considerados y expuestos, no obstante los aspectos observados fueron la falta de implementación oportuna por parte de la ST del régimen sancionatorio aplicable para la empresas gerenciadoras UGOMS y UGOFE (Resolución MIyT N° 511/13) y la aplicación de penalidades en forma tardía por parte de la CNRT, a los incumplimientos en relación a los Planes de Mantenimiento Anuales 2014 (Expedientes iniciados el 23/10/15 y el 26/10/15).

Por consiguiente, se mantiene lo observado en los puntos 4.4.2 y 4.4.3.



### ✓ Observación de la AGN

**4.1.1. Las empresas gerenciadoras y operadoras de los servicios no se han ajustado a lo dispuesto por la Resolución CNRT N° 1770/08 en relación a la presentación de los programas de mantenimiento y de los avances mensuales.**

✓ **Comentario del auditado:**

*“Los Planes de Mantenimiento se suelen asociar a situaciones estables con visiones de mediano y largo plazo. En un escenario tan dinámico y cambiante, es esperable encontrar falta de presentación de planes, incumplimientos administrativos, subejecuciones, etc.”*

✓ **Análisis del comentario**

Atento el reconocimiento de la situación descrita en el proyecto de informe, se mantiene en todos sus términos las observaciones efectuadas en el punto 4.1.1.

---

✓ **Observación de la AGN**

**4.1.2.3. El grado de cumplimiento de las tareas programadas sobre vía<sup>197</sup> en zonas críticas ha sido bajo y en otro caso no ha sido notificado, según surge de la información provista por los operadores.**

---

<sup>197</sup> Los trabajos de preservación de vía se dividen en dos grupos:

- C. Los trabajos de Revisión Integral (RI), que implican esencialmente -siguiendo un ciclo determinado-, una verificación completa del estado general de los elementos constitutivos de la vía, de sus fijaciones, de las características geométricas de la misma y, en función de los resultados de esta verificación, el reemplazo de los materiales, las reparaciones y las rectificaciones que parezcan necesarias
- D. Los Trabajos fuera de revisión integral (F.R.I.), que tienen como única finalidad: el mantenimiento de la seguridad, de un nivel de confort suficiente, como así también la buena conservación del material. Estos trabajos no conciernen más que a operaciones cuya frecuencia de ejecución puede ser inferior a la duración del ciclo de la R.I.



Teniendo en cuenta lo informado por la CNRT en su “Estado Ponderado de la Vía en los Ferrocarriles del Área Metropolitana de Buenos Aires”<sup>198</sup>, el estado de los ramales bajo análisis a Julio del 2013, era el siguiente (cuadro N° 8):

Cuadro 42

Línea	Corredor	Progresivas		Vía(*)	Subtotal Km	ESTADO			
		de km	a km			MB	B	R	M
Mitre	J L Suarez - Zarate	23,00	93,50	A	70,50	10,00			60,50
		23,00	93,50	D	70,50	10,00			60,50
	Victoria - Capilla del Señor	24,30	27,90	A	3,60			3,60	
		24,30	27,90	D	3,60			3,60	
		27,90	81,25	U	53,35				53,53
Sarmiento	Moreno - Mercedes	36,40	98,60	A	62,20			42,20	20,00
		36,40	98,60	D	62,20			42,20	20,00
	Merlo - Lobos	30,50	102,00	U	71,50			34,00	37,50
Roca	Haedo - Temperley	16,80	42,43	A	25,63			25,63	
		16,80	42,43	D	25,63			25,63	
	Ezeiza - Cañuelas	32,00	64,12	A	32,12		32,12		
		32,00	64,12	D	32,12		32,12		

(\*) A: Ascendente, D: Descendente; U: Única

Por lo cual considerando los precedentes y el grado de ejecución de las tareas programadas por las empresas para cada línea, se observaron los siguientes incumplimientos:

#### LÍNEA MITRE 2014 UGOMS – COFESA.

En el programa correspondiente al 2014 sólo se programaron trabajos FRI, los cuales de acuerdo a lo informado, alcanzaron el siguiente grado de cumplimiento (cuadro N° 9):

Cuadro 43

Año	Ramal	Intervención	Km programados <sup>199</sup>	Km ejecutados <sup>200</sup>	Grado de cumplimiento
2014	Victoria/Capilla	FRI	35,046	15,130	39,18%
	Ballester/Zarate		76,010	33,150	43,61%

No obstante el alto grado de incumplimiento que se ha evidenciado en los trabajos ejecutados en el año, debe observarse que como resultado del estado de situación encontrado por la CNRT en los procedimientos de inspección de seguridad realizados sobre el corredor Bancalari/Zarate (Km 30.2al



<sup>198</sup> Nota CNRT (I) N° 333/13 del 01/08/13, dirigida al presidente de la ADIFSE.

<sup>199</sup> Los kilómetros programados contempla la suma de kilómetros ascendentes, descendente y vía única de corresponder.

<sup>200</sup> Los kilómetros ejecutados contempla la suma de kilómetros ascendentes, descendente y vía única de corresponder. Sin la necesidad de corresponder exactamente con los programados.

km 92) los días 23 y 24/01/14 y sobre el corredor Victoria/Capilla del Señor (km 24,3 al km 81,5) el día 13/01/14, dicho organismo procedió a intimar al operador a que corrija las falencias detectadas a fin de asegurar la circulación de trenes, dentro de los parámetros de confiabilidad, ordenándole implementar restricciones de velocidad, las cuales no podrán exceder los 20 km/h, manteniendo las limitaciones de 12 km/h en algunos puntos singulares. Observó, además, que en relación al ramal Victoria/Capilla del Señor, el servicio se limitaba a una frecuencia diaria suspendida y de reanudarse el servicio, deberá modificar las condiciones estructurales, corrigiendo las falencias observadas, desmalezando previamente el corredor, dada la proliferación de la vegetación<sup>201</sup>.

#### LÍNEA SARMIENTO 2013 UGOMS.

Las tareas de vía programadas en el año 2013 por la UGOMS, contemplan sólo intervenciones FRI, las cuales de acuerdo a lo informado por la unidad de gestión, alcanzaron el siguiente grado de ejecución (cuadro N°10):

**Cuadro 44**

Año	Ramal	Intervención	Km programados	Km ejecutados	Grado de cumplimiento
2013	Merlo/Lobos	FRI	22,000	6,864	31,20%
	Moreno/Mercedes		24,000	10,866	45,27%

Como se puede visualizar el grado de cumplimiento de las tareas programadas ha sido por debajo del 50% de lo planificado.

#### LÍNEA ROCA 2014 UGOFE – ARGENTREN

Como fue expuesto en el cuadro N° 8 la vía en ramal Temperley/Haedo se encuentra ponderada por la CNRT en un estado “regular” de conservación. Por lo cual al considerar el grado de ejecución de las tareas FRI programadas en el ramal, se advierte lo siguiente (cuadro N° 11):

**Cuadro 45**

Año	Ramal	Intervención	Km programados	Km ejecutados	Grado de cumplimiento
2014	Temperley/Haedo	FRI	47,30	12,030	25,43%

<sup>201</sup> Nota N.IG.ST N° 669 del 12/03/14 y Nota G.ST N° 649 del 10/03/14.

Como se puede observar en el cuadro de referencia, el grado de cumplimiento en relación a lo programado para este ramal es bajo.

LÍNEA SARMIENTO 2014 SOFSE.

La operadora del Estado en el año 2013, sólo programó la realización de intervenciones FRI sobre las vías de ambos ramales.

De igual manera que en los casos anteriores, se intentó cotejar los datos notificados por la operadora en los Planes Anuales de Mantenimiento, con los datos que mensualmente debe informar sobre el avance de lo ejecutado. Dicha comparación, no se ha podido realizar debido a que la información correspondiente a los avances mensuales efectuados por la SOFSE, no fue remitida en el año 2014 a la CNRT.

**4.2.1.2. La falta de mantenimiento y conservación de la infraestructura de vía ha llevado a la aplicación de restricciones de velocidad como salvaguarda de la seguridad operacional de los servicios.**

De acuerdo a los itinerarios operativos de TBA para los ramales diesel de los servicios de la línea Mitre, las velocidades máximas y precauciones permanentes para trenes de pasajeros establecidas para el año 1998 eran las siguientes (cuadro 17):

Cuadro 46

Ramal	Sector de la línea	Vía ascendente	Vía descendente	Observaciones
Villa Ballester – Zarate	De km 21/1 a km 24	70 km/h	70 km/h	Villa Ballester/J L Suarez
	De km 24 a km 45	80 km/h	80 km/h	J L Suarez/Ing. Maschwitz
	Vía enlace empalme Bancalari	60 km/h	60 km/h	En todo el trayecto del triángulo desde cambio principal a cambio ramal C del Señor
	De km 45 a km 54	80 km/h	80 km/h	Ing. Maschwitz/Ing. Otamendi
	De km 54a km 72	80 km/h	80 km/h	Ing. Maschwitz/Ing. Otamendi
	De km 72a km 80/5	75 km/h	75 km/h	Ing. Otamendi/Entrada E. Campana
	De km 80/5 a km 82/5	65 km/h	65 km/h	Entrando y saliendo E Campana
	Estación Campana	12 km/h	12 km/h	De vía principal a playa, al pasar primeros cambios
Victoria – Capilla del Señor	De km 82/5 a km 93/2	75 km/h	75 km/h	Salida E. Campana/Zarate
	De km 24/1 a km 28/3	60 km/h	60 km/h	Victoria/Emp. Bancalari.
	De km 25/3 a Victoria		30 km/h	Trenes descendente entrando de la línea principal de C. del Señor a vía doble
	De km 28/3 a km 54	50 km/h	50 km/h	Empalme Bancalari/Matheu
	De km 54 a km 68	60 km/h	60 km/h	Matheu/Los Cardales



De km 68 a km 81/5	70 km/h	70 km/h	Los Cardales/C. del Señor.
--------------------	---------	---------	----------------------------

Como resultado del deficiente mantenimiento<sup>202</sup> que ha recibido la línea, los ramales diésel han tenido restricciones en sus velocidades máximas de circulación, tanto por parte de la CNRT<sup>203</sup>, como por parte de la empresa concesionaria (TBA) y la empresa gerenciadora (UGOMS). A modo de ejemplo se detallan las velocidades máximas establecidas por la UGOMS al 28/11/2013 (cuadro 18):



<sup>202</sup> Ver Actuación AGN N° 261/01 y AGN N°17/03.

<sup>203</sup> Notas de restricciones de velocidad para el ramal Ballester/ Zárata: GST N° 2398/06, GST N° 257/08, GST N° 2790/08, GST N° 2246/13. Notas de restricciones de velocidad para el ramal Victoria/Capilla: N° 706/06, GST N° 1409/07.

Cuadro 47

Ramal	Sector de la línea	Vía ascendente	Observaciones
Villa Ballester – Zarate	De km 21/1 a km 23/5	20 km/h	Nota CNRT
	De km 23/5 a km 24	20 km/h	J L Suarez
	De km 24 a km 24/4	12 km/h	ADV galpón J. L. Suarez
	De km 24/4 a km 26	12 km/h	
	De km 26 a km 28/4	30 km/h	
	De km 28/4 a km 33/7	12 km/h	
	De km 33/7 a km 45	30 km/h	
	De km 45 a km 54	30 km/h	
	De km 54 a km 72	30 km/h	Estación Otamendi
	De km 72 a km 80/5	30 km/h	
	De km 80/5 a km 82/5	30 km/h	ADV Sur Campana
	De km 82/5 a km 82/6	12 km/h	ADV Norte Campana
	De km 82/6 a km 85/5	30 km/h	
	De km 85/0 a km 86/5	12 km/h	
	De km 86/5 a km 93/4	40 km/h	Estación Zárate
Villa Ballester – Zarate	De km 21/1 a km 23/5	20 km/h	Nota CNRT
	De km 23/5 a km 24	20 km/h	J L Suarez
	De km 24 a km 24/4	12 km/h	ADV galpón J. L. Suarez
	De km 24/4 a km 28/4	40 km/h	
	De km 28/4 a km 33/7	12 km/h	Hasta estación Pacheco
	De km 33/7 a km 42	30 km/h	
	De km 42 a km 45	12 km/h	
	De km 45 a km 46/1	12 km/h	Estación Maschwitz lado norte
	De km 46/1 a km 54	30 km/h	
	De km 54 a km 54/9	12 km/h	
	De km 54/9 a km 56	12 km/h	
	De km 56 a km 72	30 km/h	Estación Otamendi
	De km 72 a km 80/5	30 km/h	
	De km 80/5 a km 82/5	30 km/h	ADV Sur Campana
	De km 82/5 a km 82/6	12 km/h	ADV Norte Campana
	De km 82/6 a km 85/5	30 km/h	
	De km 85/5 a km 86/5	12 km/h	
	De km 86/5 a km 92	30 km/h	
	De km 92 a km 92/4	12 km/h	
De km 92/4 a km 93/4	30 km/h	Estación Zárate	
Victoria – Capilla del Señor	De km 24/6 a km 28/1	30 km/h	
	De km 28/1 a km 32/9	20 km/h	
	De km 32/9 a km 32/11	12 km/h	
	De km 32/11 a 48/1	20 km/h	
	De km 48/1 a 53	30 km/h	
	De km 53 a 76/12	20 km/h	
	De km 76/12 a 77	12 km/h	
	De km 77 a km 78/4	20 km/h	
	De km 78/4 a 78/8	12 km/h	
De km 78/8 a km 82/1	20 km/h		



Este deterioro se ha mantenido e incrementado en los últimos años, poniendo en riesgo la seguridad de circulación de los trenes como quedó expuesto en las actas GST/VO/01/14 y GST/VO/076/14 de la GST de la CNRT, donde son detalladas “falencias tanto en la condición de la estructura, como en la situación de sus componentes”, obligando a la GST de la CNRT a limitar las velocidades máximas de circulación de ambos ramales a 20 km/h, independientemente de las restricciones establecidas a 12 km/h en ciertos sectores, hasta tanto no se ejecuten las obras de Renovación y Mejoramiento de vía impulsadas por la ADIFSE<sup>204</sup> con el fin de garantizar la seguridad operativa del servicio.

Este diferimiento sobre el mantenimiento no sólo ha afectado los bienes ferroviarios que operaba la UGOMS, sino que ha perjudicado directamente a los usuarios, ya que las limitaciones de velocidad han incrementado considerablemente los tiempos de viaje<sup>205</sup>. Así, el trayecto Victoria-Matheu que en octubre de 1998 demandaba 49 minutos, al momento de la auditoría alcanzaba 94 minutos; y el de Victoria-Capilla del Señor, para las mismas fechas, ascendió de 80 minutos a 183 minutos.

### ✓ Comentario del auditado:

*“También se hace notar que el foco de la Auditoría está puesto sobre los ramales secundarios con tracción Diesel de las Líneas Mitre, Sarmiento y Roca, que son los que más han sufrido las malas gestiones de las empresas Trenes de Buenos Aires SA (TBA) y Transportes Metropolitanos Gral. Roca SA (TMR), sobre los cuales la CNRT ha advertido en tiempo y forma a la Autoridad de Aplicación que su estado era malo y adolecía de falencias estructurales de compleja y lenta resolución”.*



### ✓ Análisis del comentario

<sup>204</sup> Nota GST N° 649 del 10/03/14.

<sup>205</sup> Ver Anexo VIII.

Los argumentos planteados por la CNRT en oportunidad de efectuar su descargo ya fueron expuestos en los puntos 4.1.2.3 y 4.2.1.2.

Atento ello, en virtud de la falta de cuestionamiento respecto de lo observado, se sostiene la observación en su totalidad.

---

### ✓ Observación de la AGN

**4.1.3. El control efectuado por los organismos con competencia para fiscalizar el cumplimiento de los planes anuales de mantenimiento, resultaba escaso para garantizar el real cumplimiento de las tareas programadas por los operadores.**

A través del Decreto N° 1388/96 el Poder Ejecutivo establece, como función de la CNRT, la fiscalización de las actividades de las empresas a cuyo cargo se encuentra la operación de los servicios ferroviarios, en cuanto al cumplimiento de la ejecución de los programas de mantenimiento de la infraestructura y del material rodante<sup>206</sup>. Posteriormente se sanciona la Ley 26.352 y se dicta el Decreto N° 752/08, donde son ratificadas dichas funciones.

Asimismo, los Acuerdos de Operación establecen que la SOFSE tendrá la facultad de fiscalizar el cumplimiento del Acuerdo de Operación por medio de las auditorías e inspecciones, controles que serán ejercidos en forma sistemática o circunstancial, según convengan a la naturaleza de las obligaciones a fiscalizar, sin perjuicio de las competencias propias de la CNRT en dicha materia<sup>207</sup>.

**4.1.3.1 Los controles efectuados por la CNRT sobre los planes de mantenimiento anuales de vía y obra presentados por los operadores, fueron escasos y extemporáneos.**

De acuerdo a la información obrante en el Área Vía y Obra de la GST, los trabajos de fiscalización efectuados por dicha Área en el periodo auditado, se han centrado en evaluar el mantenimiento preventivo y sistemático de la infraestructura y de coincidir en tiempo con la ejecución de una tarea programada en los Planes Anuales de Mantenimiento, evaluar su materialización y

<sup>206</sup> Decreto N° 1388/96 artículo 8° b) II).

<sup>207</sup> Acuerdo de Operación Clausula 33.1.



ejecución. El resultado de estos procedimientos es detallado en Actas de Inspección y Planillas complementarias para cada uno de los rubros evaluados.

La síntesis de los controles realizados por la CNRT en el periodo 2013 – 2014, es la siguiente (cuadros 12y 13):

**Cuadro 12**

Año	Empresa operadora	Línea	Ramal	Rubro inspeccionado	Cantidad	Total	Observación
2013	UGOMS	Mitre	Victoria/Capilla	Estaciones	2	3	En el procedimiento de Vía realizado en el mes de junio se verificó las obras ejecutadas entre enero y abril del 2013.
				PAN	1		
			Ballester/Zárate	Estaciones	3	19	
				PAN	11		
		Sarmiento	Merlo/Lobos	Obras de Arte	5		
				Estaciones	3	3	
			Moreno/Mercedes	Estaciones	10	13	
				Obras de Arte	1		
	PAN	1					
	Vía	1					
	SOFSE	Sarmiento(*)	Merlo/Lobos				
			Moreno/Mercedes				
	UGOFE	Roca	Ezeiza/Cañuelas	Estaciones	5	6	
PAN				1			
Haedo/Temperley			Estaciones	9	17		
			PAN	4			
			Obras de Arte	4			
Total de procedimientos efectuados en el 2013						<b>61</b>	

*La Línea Sarmiento es operada directamente por la SOFSE a partir del 24/10/13.*

**Cuadro 13**

Año	Empresa operadora	Línea	Ramal	Rubro inspeccionado	Cantidad	Total	Observación
2014	UGOMS	Mitre	Victoria/Capilla	PAN	1	1	
			Ballester/Zárate	Estaciones	1	1	
	UGOFE	Roca	Ezeiza/Cañuelas	Estaciones	5	5	
			Haedo/Temperley				
	SOFSE	Sarmiento	Merlo/Lobos	Estaciones	7	17	
				PAN	5		
				Obras de Arte	1		

2014			Moreno/Mercedes	ADV	1	16	
				Cerramientos	3		
				Estaciones	11		
				PAN	3		
				Cerramientos	2		
				Estaciones	1		
	COFESA	Mitre	Victoria/Capilla	Vía	1	2	En el procedimiento de Vía se evaluó los trabajos informados como FRI entre el km 24,3 y el km 54.
				Ballester/Zárate	Estaciones		
			PAN		4		
			Obras de Arte		2		
			Cerramientos		4		
			Vía		3	26	En un procedimiento de Estaciones (Estación Villa Ballester) se evaluó las tareas comprometidas en el Plan Anual.
				Ezeiza/Cañuelas	Estaciones		
			PAN		10		
	ADV	1					
	Cerramientos	10					
Vía	1						
ARGENTREN	Roca	Haedo/Temperley	Estaciones	11	13	En el procedimiento de Vía se evaluó tareas comprometidas en el Plan Anual entre el km 36 y el km 37,9.	
			ADV	1			
		Vía		1	101	Total de procedimientos efectuados en el 2014	

Como puede observarse en el cuadro 12, en el año 2013 el Área efectuó 61 procedimientos de inspección sobre los ramales bajo análisis, en 60 de ellos se evaluaron aspectos relacionados con la seguridad y con la conservación de los componentes inspeccionados, y en un procedimiento se evaluó el trabajo de mantenimiento comprometido por la UGOMS (línea Sarmiento) en su Plan Anual.

En lo que respecta al año 2014 (cuadro 13), el número de procedimientos realizados por los inspectores de la CNRT asciende a 101. En todos los procedimientos fueron evaluados aspectos relacionados con la seguridad y la conservación, observándose en cinco de ellos, comentarios relacionados con las tareas ejecutadas por los operadores en sus Planes de Mantenimiento Anual.

Por otra parte, al ser consultada la CNRT sobre aspectos relacionados al cumplimiento de la Resolución CNRT N° 1770/08, el organismo informó con relación a las líneas operadas por las



gerenciadoras ARGENTREN y COFESA en el año 2014, que: *“Habiendo transcurrido prácticamente la mitad del año 2014 sin la posibilidad de contar con un Plan de Mantenimiento al cual seguir, la entonces Gerencia de Seguridad consideró conveniente priorizar la realización de inspecciones en las que se tenían en cuenta estándares mínimos necesarios más allá de la implementación de los Planes de Mantenimiento”*<sup>208</sup>.

Por consiguiente, los controles realizados por el área interviniente de la CNRT, si bien atendieron aspectos vinculados a la seguridad operativa de los servicios, prescindieron mayormente del seguimiento y control de los Planes Anuales de Mantenimiento.

#### ✓ **Comentario del auditado:**

##### *“1. Planes de Mantenimiento*

*Sin pretender restarle importancia a la existencia de Planes de Mantenimiento, su no presentación o incluso el no tenerlo plasmado por escrito, de ninguna manera significa que un ferrocarril no hace nada en el terreno o que la CNRT no puede controlar nada, y mucho menos que está en riesgo la seguridad de las personas.*

*Es por ello que la CNRT centró su poder de inspección principalmente en los aspectos relacionados con la seguridad y la conservación de los tramos muestreados aleatoriamente, con el fin de verificar que las condiciones de circulación sean las mínimas necesarias y que se hayan adoptado las medidas de mitigación acordes al deterioro imperante, y en menor medida el cumplimiento de la programación del mantenimiento que, en los ramales secundarios de tracción Diesel en el escenario cambiante precedentemente plasmado, está más cerca de una expresión de deseos que de reales posibilidades fácticas.*

##### *2. Mantenimiento de la vía*

*Las inspecciones se programan en función de la importancia de los servicios y de los cambios que se espera ver. Por ejemplo, la situación de la vía en el ramal Victoria - Capilla del Señor no*



<sup>208</sup> Nota CNRT N° 2286/15.

*cambia si no es por trabajos de mejoramiento o renovación encarados por la ADIF. De poco sirve que la CNRT vaya a ver cada 15 días una vía que se sabe está al borde de su vida útil.*

*Por otro lado, no se comparte la afirmación efectuada en los puntos 4.1.3 y 4.1.3.1 en el sentido de que los controles de los planes de mantenimiento eran escasos y/o extemporáneos para "garantizar" el real cumplimiento de las tareas programadas por los operadores, ya que la CNRT no "garantiza" tareas sino que controla, advierte, pide mitigaciones, sanciona e informa a la Autoridad de Aplicación. Los únicos que pueden "garantizar" la realización de tareas son los propios ferrocarriles".*

### ✓ **Análisis del comentario**

En primer término, cabe señalar que la observación está relacionada con la actividad de fiscalización del cumplimiento de los planes de mantenimiento, sin cuestionar los criterios seguidos por las áreas responsables para seleccionar el objeto de control por parte de éstas.

Teniendo en cuenta los considerandos de la Resolución CNRT N° 1770/08, es facultad de la CNRT a los fines de la seguridad del transporte, requerir información a las empresas ferroviarias<sup>209</sup>, ante lo cual los prestadores deben informar al Órgano de Control los planes de mantenimiento que llevaran a cabo.

Por otra parte dichos considerandos expresan que no resulta posible prestar el servicio con la previsibilidad necesaria sin un plan de mantenimiento formal y descriptivo de las acciones anuales y plurianuales a llevar adelante para garantizar la prestación, la seguridad de las personas y bienes que pueden estar afectados por dichas prestaciones. (el subrayado nos pertenece)

Por lo cual, si como establece el artículo 3° de la Resolución, la falta de presentación en tiempo y forma de los Planes de Mantenimiento, así como la falta de ejecución de dichos planes en los términos prescriptos debe ser considerada como una falta grave, los controles efectuados sobre ellos deberían presentar un alcance y temporalidad acorde a la importancia asignada por la misma norma.

---

<sup>209</sup> Artículo 9° del ANEXO I "ESTATUTO DE LA COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE" aprobado por el Decreto N° 1388, de fecha 10 de diciembre de 1996.



Habiendo reconocido el Órgano de control, que centró su poder de inspección en menor medida sobre el control del cumplimiento de la programación del mantenimiento, se sostiene lo observado en su totalidad.

---

### ✓ Observación de la AGN

***4.1.2.1. Las intervenciones de mantenimiento efectuadas al Material Rodante, difieren sustancialmente con lo programado en los planes de mantenimiento anuales.***

Considerando las tareas programadas en los Planes de Mantenimiento Anual de Material Rodante de la línea Roca (UGOFE – ARGENTREN) y de la línea Mitre (UGOMS – COFESA) y los avances de mantenimiento informados por las empresas, se confrontaron los resultados alcanzados detectándose desvíos sin justificación en la ejecución de los planes y falta de cumplimiento de las tareas programadas. Estos resultados son reflejados a continuación (gráficos N° 1,2 y 3)



Gráfico 12

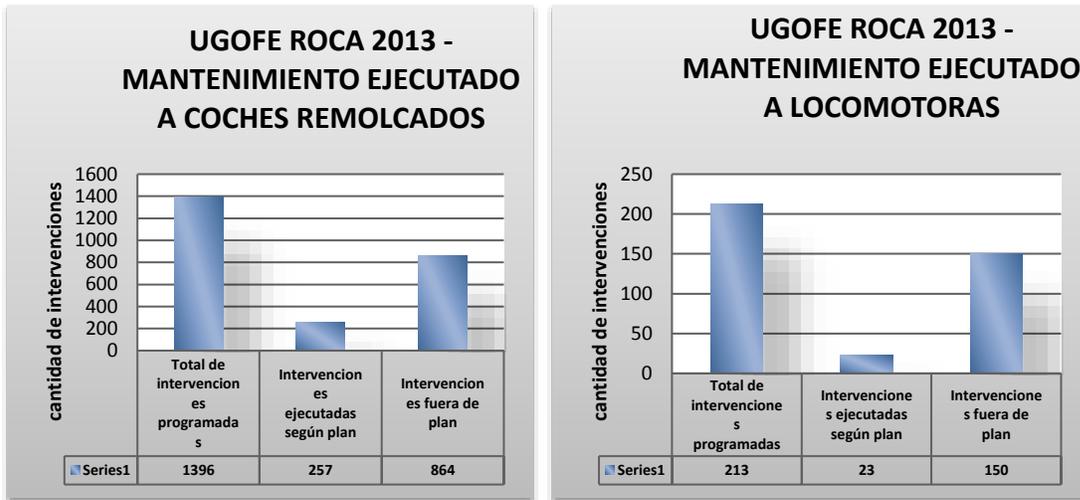


Gráfico 13

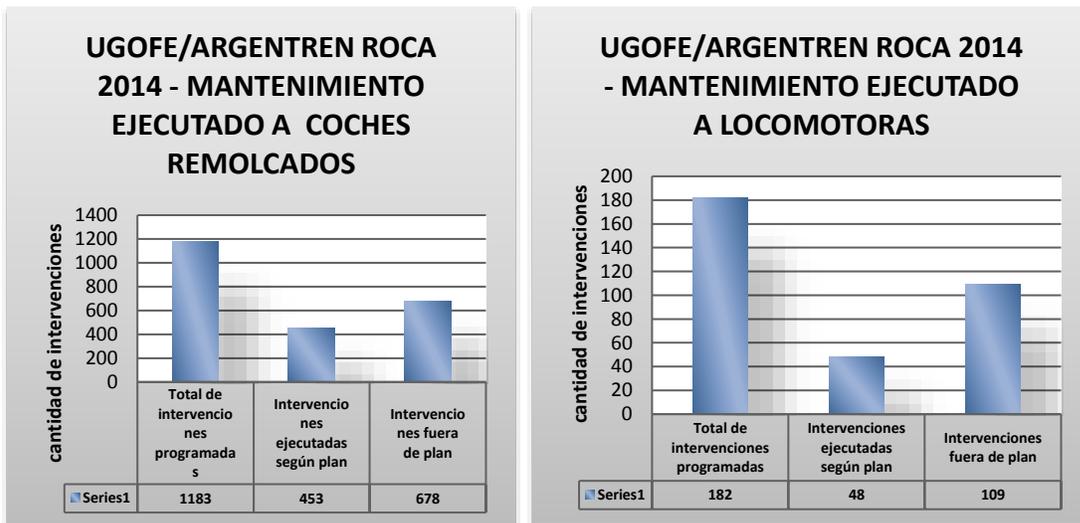
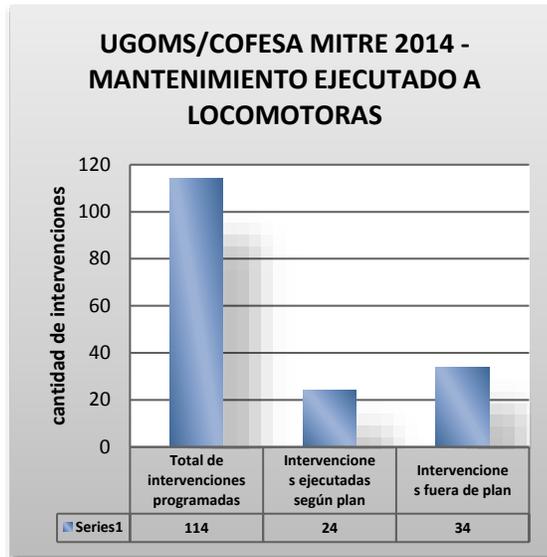
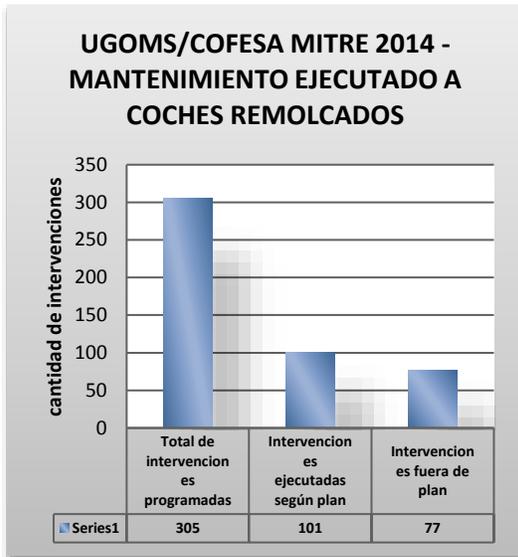


Gráfico 14





Como se puede observar, el cumplimiento de las tareas tales como fueron programadas, es bajo. Se verifica, además, la realización de intervenciones que no corresponden con las programadas, o intervenciones sobre unidades diferentes a las planificadas<sup>210</sup>. Estos desvíos inciden directamente sobre la seguridad operativa de las unidades, y por ende de la formación a la cual se encuentra afectada, ya que la rutina programada a cada unidad resulta del kilometraje recorrido por la unidad y la práctica establecida por FA a aplicar por dicho kilometraje.

✓ **Comentario del auditado:**

*“3. Mantenimiento del Material Rodante*

*Se ha heredado de la administración estatal de Ferrocarriles Argentinos una filosofía de mantenimiento basada únicamente en ciclos en función del kilometraje recorrido o, en algunos pocos casos, por el paso del tiempo (vagones de cargas). La periodicidad y la profundidad de las tareas a cumplir en cada ciclo parten de recomendaciones de los propios fabricantes, las cuales fueron luego*



<sup>210</sup> Ver anexo IV.

*ajustadas por la práctica de Ferrocarriles Argentinos, llegándose al caso de que una misma locomotora mereciera ciclos y tareas distintas en un ferrocarril que en otro.*

*La realidad muestra que ya desde la época de Ferrocarriles Argentinos se ha debido convivir con importantes diferimientos en el mantenimiento, y ello no presupone en sí mismo una condición peligrosa.*

*En definitiva, la evaluación subjetiva del riesgo de poner en servicio una unidad de Material Rodante con mantenimiento diferido, pasa por los responsables técnicos de cada empresa, y es una decisión dinámica que depende de una serie de evaluaciones que cambian de contexto día a día y del conocimiento profundo que se tiene el propio operador del comportamiento del material a lo largo de los años.*

*Por todo ello no se comparte la afirmación efectuada por la AGN en el punto 4.1.2.1 en el sentido que los desvíos en el mantenimiento inciden directamente sobre la seguridad operativa de las unidades”.*

### ✓ **Análisis del comentario**

En relación al 1º párrafo, de acuerdo a las “Normas de mantenimiento y seguridad” del Anexo A de la Resolución CNRT N° 1770/08, “Los programas de mantenimiento deberán ajustarse a las normas de seguridad y mantenimiento —así como las correspondientes cartillas— de la ex empresa Ferrocarriles Argentinos, y con las normas establecidas hasta el presente o que en el futuro establezca la Autoridad de Aplicación”. Estableciéndose además que para el Material Rodante y para la totalidad de la flota, se deberá remitir la programación del mantenimiento anual preventivo junto con los kilometrajes totales anuales previstos recorrer, separando el Material Rodante según su tipo, modelo, etc.

En lo que refiere al párrafo 2, los considerandos de la mencionada Resolución CNRT, hacen mención de que: “no resulta posible prestar el servicio con la previsibilidad necesaria sin un plan de mantenimiento formal y descriptivo de las acciones anuales y plurianuales a llevar adelante para



garantizar la prestación, la seguridad de las personas y bienes que pueden estar afectados por dichas prestaciones”,

Si los planes de mantenimiento requieren la intervención de responsables técnicos por especialidad, tal lo establece la mencionada Resolución CNRT N° 1770/08, y dichos planes son elaborados a conciencia, deberían incluir a aquel material rodante que requiera las intervenciones necesarias, orientadas a lograr que dicho material esté en condiciones de circular con ciertos parámetros de seguridad operativa. Ciertamente es que, como bien dice la CNRT, “*la evaluación subjetiva del riesgo de poner en servicio una unidad de Material Rodante con mantenimiento diferido, pasa por los responsables técnicos de cada empresa, y es una decisión dinámica*” dicha subjetividad no debiera distar demasiado de la aplicada al momento de decidir la conformación del plan de mantenimiento,

Con ese criterio, si los programas de ejecución difieren sustancialmente de lo programado, no se podría garantizar lo enunciado en las motivaciones de la citada Resolución. Se mantiene lo observado en el punto 4.1.2.1

---

## ✓ Observación de la AGN

**4.2.1.3. En los ramales bajo análisis, se infringen las previsiones de la resolución SETOP N° 7/81 con relación a los cruces entre caminos y vías férreas, debido a la existencia de un alto número de pasos a nivel no habilitados.**

La Resolución SETOP N° 7/81, establece los métodos de evaluación y las soluciones técnicas para garantizar la seguridad en los cruces entre caminos y vías férreas. Todos los cruces ferroviarios deben estar sujetos a esta norma, tanto los existentes como los futuros, por lo que se establecen pautas para justificar la necesidad de un nuevo cruce y racionalizar en cantidad y calidad los existentes.

La resolución establece además, que el cruce de vías férreas, fuera de los lugares en que ello esté expresamente permitido y señalizado, constituye un atentado a la seguridad y que si un particular o un organismo vial o ferroviario impusiera de hecho un cruce ferroviario en oposición a las normas específicas o sin el consenso previo para ello, incurre en igual conducta.



Con fecha 24/09/98, la Secretaría de Transporte solicita<sup>211</sup> la intervención de los gobernadores de provincias con servicios ferroviarios, a instruir a sus Municipios y/o comunas y a través de ellos a la comunidad, acerca de lo grave que es para la seguridad de los ciudadanos abrir pasos a nivel sin el debido ajuste a las pautas establecidas en la legislación específica, señalando la mecánica administrativa a seguir para la apertura y habilitación de nuevos pasos a nivel, e instruyendo a la CNRT a efectos de lograr su intervención para normalizar la situación en los casos detectados, conforme a lo establecido en el artículo 5° de la Ley 2.873. Ante lo cual, la CNRT a través de la Nota CNRT N° 2810/98, comunica a las empresas concesionarias un curso de acción para la identificación y cierre de cada paso a nivel no habilitado.

Tiempo después la CNRT teniendo en cuenta los escasos avances logrados para erradicar la existencia de pasos peatonales no autorizados, remite a los concesionarios la siguiente consideración: *“...En las zonas suburbanas, existen grandes distancias entre cruces autorizados en los que se presentan necesidades insatisfechas de cruce de vías ante el crecimiento de la población circundante. Si tales necesidades no se satisfacen en forma razonable, inevitablemente aparecen los senderos no autorizados para el cruce de las vías, en forma anárquica, sin las mínimas condiciones de seguridad, los que se constituyen en una de las principales fuentes de accidentes”*. Recordando además que la Comisión a través de notas emitidas desde el año 1998, ha fijado un posible camino de solución ante tal inconveniente<sup>212</sup>.

Sin embargo, esta situación permanece hasta la actualidad, como ha quedado evidenciado en los procedimientos de control realizados por la CNRT en el período auditado y en los procedimientos “in situ” realizados por el equipo de auditoría actuante, donde fueron registrados una gran cantidad de Pasos Peatonales y/o Vehiculares no habilitados, los que superan ampliamente la cantidad de PAN habilitados (cuadro 19).

Cuadro 19

LÍNEA	RAMAL	PAN HABILITADOS	PAN NO HABILITADOS	% sobre los Habilitados
RMIENTO	Moreno/Mercedes	66	94	42,50
	Merlo/Lobos	64	120	87,50

<sup>211</sup> Nota ST N° 1105.

<sup>212</sup> Nota GST N° 01243.



DCA	Ezeiza/Cañuelas	36	65	80,55
	Haedo/Temperley	34	54	58,80
MITRE	Villa Ballester/Zárate	43	60	39,50
	Victoria/Capilla del Señor	38	5 (Datos provisorios)	(*)Sin datos
<b>TOTALES</b>		<b>281</b>	<b>398</b>	<b>41,63</b>

(\*)Para los años 2013 y 2014 han sido relevados, por la CNRT, solamente 5 (cinco) pasos no habilitados en el ramal Victoria/Capilla, no obstante en el relevamiento in situ realizado por el equipo de auditoría se ha observado la ausencia total de cerramiento y gran cantidad de Pasos no Habilitados(ver Anexo IX “Procedimientos in situ”)

Debe observarse que esta situación se ve agravada aún más por la existencia de extensas zonas sin cerramientos perimetrales, que permiten el libre acceso a zona de vía y por consiguiente, ponen en mayor riesgo la seguridad de las personas<sup>213</sup>.

Si se examina los accidentes registrados en el período en estudio, se comprueba la incidencia que ha tenido el incumplimiento de los recaudos establecido en la Resolución SETOP N° 7/81, ya que como resultado de su falta de implementación se han ocasionado en los ramales bajo análisis 13 accidentes por la existencia de PAN no habilitados (cuadro 20).

**Cuadro 20**

Línea	Ramal	Fecha	Lugar	Descripción
Mitre	V. Ballester /Zárate	21/08/13	Progresiva 93,120	Tren 2521, con Locomotora 651 realizando maniobras colisiona con automóvil en su parte media del lado derecho. Cruce clandestino.
		17/09/13	Progresiva 21,380	Locomotora 656 colisiona con automóvil el cual ingresa a zona de vías de pasillo clandestino en forma imprevista.
		28/01/14	Progresiva 25,800	Se produce la colisión con un camión que cruza por un paso clandestino
		20/06/14	Progresiva 55,804	El tren 265 de Ferrocarril colisiona con un automóvil en un PAN sin barrera.
	Victoria/Capilla del Señor	17/12/13	Progresiva 40,070	Tren CML 301-054-307 en PAN sin barrera colisiona con acoplado de camión.
Roca	Ezeiza/Cañuelas	18/01/14	Progresiva 32,436	Se produce el arrollamiento de una persona al cruzar las vías por un lugar no habilitado.
		09/06/14	Progresiva 44,700	Se produce el arrollamiento de una persona al cruzar las vías por un lugar no habilitado.



<sup>213</sup> Ver Anexos IX “Procedimientos in situ” y X “Cerramientos perimetrales”.

	Temperley/ Haedo	27/03/13	Progresiva 28,900	Se produce la colisión con un vehículo que cruzó las vías por un lugar no habilitado. Como consecuencia resultaron muertas 3 (tres) personas.
		12/09/14	Progresiva 26,190	Se produce la colisión con un camión que cruzó las vías imprudentemente por un lugar no habilitado.
		19/08/14	Progresiva 32,000	Se produce el arrollamiento de una persona que se encontraba en zona de vía y no advirtió el tren.
Sarmiento	Merlo/Lobos	20/03/14	Progresiva 38,000	Se produce el arrollamiento de una persona que cruzó las vías por un lugar no habilitado.
		24/09/14	Progresiva 48,800	El tren 9960 con la Locomotora 668, produce el arrollamiento de una persona que cruzó las vías por un lugar no habilitado.
		29/08/14	Progresiva 54,129	Se produce la colisión de una camioneta utilitaria por la Formación N° 9987, Locomotora 652, en un PAN sin nombre y sin barrera.

### ✓ Comentario del auditado:

#### *“4. Pasos a Nivel no habilitados*

*La AGN asigna la misma importancia en su informe a un paso a nivel vehicular no habilitado que a uno peatonal no habilitado, sin discriminar, presentando abultadas cantidades totales.*

*Por supuesto que existen una infinidad de paso peatonales no autorizados en los ramales secundarios de tracción Diesel donde no existe cerramiento de la zona de vía desde hace más de 50 años, y su normalización requiere de obras y gestiones que llevarán décadas resolver, pero existen muy pocos cruces vehiculares no autorizados y, apenas los detecta un inspector de la CNRT, se intima de inmediato a su efectivo cierre”.*



### ✓ Análisis del comentario

Lo observado en el punto 4.2.1.3 se sustancia en la existencia de una reglamentación que permite mitigar los riesgos de la existencia de cualquier tipo de pasos a nivel (Peatonal o vehicular), siendo la clausura o la habilitación de dichos pasos la respuesta a la existencia del riesgo. La habilitación de un paso a nivel conlleva al cumplimiento de los recaudos necesarios ante dichos riesgos como es la existencia de laberintos, señalización visual, señalización auditiva, etc.

En lo que corresponde al 2º párrafo, lo observado con relación a la inexistencia de cerramientos y el desempeño de la CNRT a los fines de revertir esta situación, fue considerado en el desarrollo de la observación, no obstante como fue expuesto en el cuadro 20, en el periodo auditado se constató la ocurrencia de accidentes por causas atribuible a la existencia de pasos a nivel no habilitados o a la falta de cerramientos.

Por consiguiente se mantiene lo observado en el punto 4.2.1.3.

---

#### ✓ Observación de la AGN

**4.3.1. Los operadores de las líneas Mitre (COFESA) y Roca (ARGENTREN) han efectuado la presentación de los programas operativos de servicio correspondientes al año 2014 fuera de los tiempos establecidos en los acuerdos de operación. Sin perjuicio de lo observado en 4.4.1, y más allá de esta situación, los servicios en este periodo, fueron prestados en función de un programa operativo que no tuvo aprobación formal por parte de SOFSE y cuya aprobación por la CNRT se produjo el 21/10/14, es decir, a poco más de dos meses de la finalización del mismo.**

La cláusula 8º de los Acuerdos de Operación establece que los Operadores deberán presentar a la SOFSE, antes del 30 de noviembre de cada año, el Programa Anual Operativo de Servicios del año siguiente. No obstante, para el año 2014 el Acuerdo contempló un plazo de gracia de 90 días desde su firma, para efectuar dicha presentación<sup>214</sup>.



---

<sup>214</sup> Los Acuerdos fueron firmados el 10/02/14, por lo que la fecha límite para la presentación de los Programas Operativos de Servicio es el 11/05/14.

Al vencimiento del plazo de gracia, los operadores ARGENTREN Y COFESA solicitaron una prórroga para presentar los Programas Operativos, argumentando que para proyectar la operación de los servicios se requiere de manera previa la aprobación de los Planes de Mantenimiento. Como fue dicho anteriormente, éstos fueron presentados por ambos operadores en fecha 30/04/14, luego de ser aceptados sus pedidos de prórrogas<sup>215</sup>. Por lo tanto, el 12/05/14 los operadores solicitan la aprobación de dichos planes de mantenimiento, a fin de posibilitar la presentación de los correspondientes Programas Operativos. En respuesta a esta solicitud, la SOFSE otorga en primer lugar una prórroga de 30 días (hasta el 12/06/14) y al vencimiento de esta conceden otra prórroga (hasta el 27/06/14) para efectuar dicha presentación y en el caso de COFESA, la SOFSE otorgó una nueva prórroga de 72 horas hábiles (hasta el 02/07/14). En consecuencia la fecha de presentación de los Programas Operativos de Servicio por parte de los operadores ha sido la siguiente (cuadro 24):

Cuadro 48

Operador	Fecha de presentación según Acta de Acuerdo	Fecha de presentación	Días hábiles de retraso
ARGENTREN	11/05/14	24/06/14	31
COFESA		02/07/14	37

Posteriormente a la presentación, la SOFSE remite a la CNRT<sup>216</sup>, los Planes Operativos para que dicho organismo tenga la intervención que le compete en los términos del Acuerdo de Operación.

El 21/10/14, la CNRT manifiesta no tener objeciones que formular a los Programas presentados<sup>217</sup>, argumento que habilitaría a la SOFSE a realizar la aprobación de los programas. De la información relevada no se ha podido constatar que dicha aprobación se haya producido ya que no hay un acto formal que así lo establezca.

En consecuencia, se puede concluir que los servicios fueron prestados según un Programa Operativo que no tuvo aprobación formal por parte de SOFSE y cuya aprobación por la CNRT se produjo el 21/10/14, es decir, a poco más de dos meses de la finalización del período.

### ✓ Comentario del auditado:

<sup>215</sup> Ver punto 4.1.1.2.

<sup>216</sup> Fueron remitidos a la CNRT el 19/08/14.

<sup>217</sup> Nota CNRT (I) N° 2205/14.



*Cabe aclarar que la CNRT no tenía la atribución de aprobar el programa anual operativo de servicio, tal como afirma el informe de la Auditoría. El artículo 8o del acuerdo de operación aprobado por la Resolución 41/2014, sometía a consideración y aprobación de la SOFSE dicho programa, previa intervención de la CNRT. Por lo expuesto, en el caso mencionado, la CNRT intervino en el análisis de los planes operativos de servicios de las Líneas Roca, Belgrano Sur, Mitre y San Martín, emitiendo su opinión mediante la nota CNRT (I) No 2205/14 del 21/10/14 dirigida a la SOFSE”.*

### ✓ **Análisis del comentario**

Se considera correcta la precisión realizada por la CNRT en este comentario, por ello se reemplaza en el Informe de Auditoría el término “aprobación” por “intervención”, tanto en el encabezado como en el último párrafo de la observación.

---

### ✓ **Observación de la AGN**

**4.3.2. Se verificaron incumplimientos de los requisitos establecidos por la resolución CNRT (I) N° 338/11 para la presentación de las programaciones de servicios por parte de los operadores ferroviarios.**

La Resolución CNRT (I) N° 338/11 establece los requisitos mínimos de las programaciones de trenes que los operadores ferroviarios deben presentar a la CNRT para su análisis y posterior aprobación por la Autoridad de Aplicación. Uno de dichos requisitos, es la elaboración de un “Estudio de Oferta y Demanda Estimada para las distintas bandas horarias y tipo de día en que se efectúan los servicios.”<sup>218</sup>, el que deberá basarse en censos de pasajeros que analicen la demanda en horas pico, pudiendo así determinar si la oferta brindada es suficiente.



---

<sup>218</sup>Artículo 1º, inc. F.

Por otra parte, la resolución faculta a la CNRT a realizar consultas y requerir información ampliatoria, y a realizar observaciones a las programaciones presentadas para su corrección<sup>219</sup>. Dispone además que los operadores ferroviarios del AMBA deberán presentar los horarios para su aprobación a la CNRT con una antelación mínima de cuarenta y cinco (45) días corridos a la fecha prevista de vigencia. En el caso que dicha programación sea observada, no podrá ponerse en vigencia hasta tanto no se cuente con la autorización correspondiente<sup>220</sup>.

En este marco, se ha verificado que en los períodos auditados se han producido incumplimientos relacionados con la falta de presentación en término de la Programación y la falta de elaboración del “Estudio de Oferta y Demanda Estimada”.

Esta situación se constató en los ramales operados por COFESA, y SOFSE:

#### COFESA – LÍNEA MITRE

Con fecha 14/03/14 el operador comunicó<sup>221</sup> a la CNRT -en los términos de la Resolución N° 338/11- los nuevos horarios para los servicios de los ramales Villa Ballester – Zárate y Victoria – Capilla del Señor a ser implantados a partir de ese mismo día. De esta forma, el operador incumplió el plazo previsto en el artículo 3° de la mencionada resolución para la presentación de los horarios de trenes ante el Órgano de control. De la misma forma, el 17/07/14 este operador informa una nueva programación de trenes para el Ramal Villa Ballester – Zárate, aplicable a partir del 21/07/14<sup>222</sup>, es decir, cuatro (4) días después.

Por otro parte, debe observarse que el operador no elaboró el estudio de oferta y demanda exigido por el artículo 1° inciso f) de la resolución, por considerar que se trata de un “horario de transición a implementarse con los recursos disponibles que otorgan seguridad en la circulación”. Ante lo cual debe recordarse que el Censo de pasajeros exigido en el estudio, tiene por objeto “*determinar la cantidad total de pasajeros transportados a fin de disponer de datos concretos, fehacientes y*



---

<sup>219</sup> Artículo 2°.

<sup>220</sup> Artículo 3°

<sup>221</sup> Expediente TRE-SOF-0000295/2014 Boletín de Servicio Corredores Ferroviarios - M1 -1.

<sup>222</sup> Nota LM GAC N° 257/2014 del 17/07/14.

*confiables para la elaboración del itinerario de trenes y para establecer los niveles de evasión existentes, a partir de los cuales se puedan tomar las medidas correctivas necesarias”<sup>223</sup>.*

#### SOFSE – LÍNEA SARMIENTO

La SOFSE -en su carácter de operadora directa de los servicios de la Línea Sarmiento- presentó a la CNRT mediante la Nota TRA N° 038/13 del 9/12/13, una nueva programación de servicios para sus ramales diésel con vigencia a partir del 16/12/13. Como puede apreciarse, la nueva programación es presentada con una exigua antelación de siete (7) días corridos, lo cual dificulta un adecuado análisis técnico por parte de la CNRT previo a su aprobación. Como lo hace notar la Gerencia de Concesiones Ferroviarias (GCF) de la CNRT en su Informe Técnico N° 03, en el cual expresa que “*esta programación de servicios no fue presentada con la antelación mínima establecida en el art. 3° de la Resolución CNRT (I) N° 338/11...*”. Agregando además, que la programación presentada tampoco cumple con los valores mínimos exigidos de cantidad de trenes determinados por la Resolución N° 115/02 del ex – Ministerio de la Producción, salvo los días domingos y feriados de los sectores Moreno/Mercedes y Merlo/Lobos.

Sin perjuicio de esto, tanto la SOFSE como la CNRT reconocen que la programación de servicios presentada es la máxima que se puede ofrecer con el Material Rodante disponible.

#### ✓ **Comentario del auditado:**

*“Si bien esta CNRT ha dejado constancia en los informes sobre la inobservancia por parte de los operadores del cumplimiento de ciertos requisitos estipulados por la resolución de referencia, a los efectos de ser evaluados por la superioridad, se destaca que recientemente se ha reiterado a todos los operadores ferroviarios de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires la plena vigencia de la Resolución - CNRT (I) 338/2011 por medio de las notas GCGF No 756/2017 a 762/2017, todas fechadas el 27/04/17.”*



<sup>223</sup> Extraído del Programa Operativo de Servicios presentado por ARGENTREN S.A. para la Línea Belgrano Sur.

## ✓ **Análisis del comentario**

Lo expresado en el comentario confirma lo expuesto por la AGN, por lo tanto, se mantiene la observación. Téngase presente que el envío en vista del Proyecto de Informe fue realizado el 20/04/2017 y la reiteración a los operadores por parte de la CNRT el 27/04/2017. Las consecuencias del envío de las notas GCGF No 756/2017 a 762/2017 del 27/04/2017 serán evaluadas en futuras auditorías.

---

## ✓ **Observación de la AGN**

### **4.3.7. La CNRT no ha confeccionado las observaciones al informe mensual operativo de la línea Sarmiento, entre el 24/10/13 y el 30/09/14.**

Se ha constatado que desde el 24/10/13<sup>224</sup> hasta el 30/09/14, la CNRT no ha elaborado el Informe Mensual Operativo (IMO) de la Línea Sarmiento, que comunica al operador las inconsistencias, omisiones, errores y otros resultados que se hayan detectado en el proceso de fiscalización o control del cumplimiento de los programas operativos. Si bien la CNRT ha realizado las inspecciones correspondientes a esta línea, dichos procedimientos pierden eficacia si no son utilizados para contrastar con la información operativa remitida por la SOFSE, plasmándose en Observaciones o en un Informe Técnico los resultados de dicha confrontación. Esta situación fue normalizada a partir de octubre de 2014, fecha en que se volvió a elaborar observaciones, aunque los informes correspondientes a los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2014, fueron aprobados recién en marzo de 2015.

Si se analiza las consideraciones formuladas por la CNRT a esta línea a partir de octubre, se observa que se limitan a detallar las diferencias entre los horarios informados por SOFSE en los Partes P.14 y los registrados por los inspectores de la CNRT. A diferencia de lo que sucede con las otras líneas, donde se analiza las causas de las cancelaciones y demoras. Esta situación es cuestionable



---

<sup>224</sup> Fecha en que se le asigna a la SOFSE, la prestación de los servicios de transporte ferroviario, correspondientes a las Líneas MITRE y SARMIENTO en los términos del Artículo 7° de la Ley N° 26.352. (Resolución MIyT N° 1083/2013).

teniendo en cuenta la homogeneidad de la información remitida por todos los operadores. En este sentido, debe señalarse la presencia en esta línea de falencias que fueron detectadas y observadas en los ramales de las otras líneas, como son la existencia de cancelaciones y demoras que fueron informadas como causas ajenas, cuando deberían ser consideradas como propias.

Independientemente de que sea la propia SOFSE o un tercero –por cuenta y orden de aquella– quien realiza la operación de los servicios, corresponde que la CNRT<sup>225</sup> ejerza esta competencia, sin auto imponerse limitaciones basadas en el carácter estatal o privado de las empresas prestadoras de dicho servicio público. A tal efecto, resulta irrelevante que posteriormente corresponda o no la aplicación de una sanción o que no se encuentre vigente el nuevo régimen de penalidades, ya que no es este el único fundamento para la realización de este tipo de controles e informes, sino que los mismos también tienen fines informativos, estadísticos, comparativos y correctivos, tanto para la propia CNRT, como para otros organismos competentes<sup>226</sup>, organizaciones de la sociedad civil y, fundamentalmente, para los usuarios del servicio.

En este sentido se expresa la propia CNRT<sup>227</sup>, al manifestar que la reanudación de las observaciones a partir de octubre de 2014 se debe a la necesidad de mejorar la calidad de la información remitida por la Línea Sarmiento (SOFSE) y permitir la comparación del desempeño de los distintos operadores y concesionarios.

#### ✓ **Comentario del auditado:**

*A priori se debe señalar que no existía al momento ninguna normativa que estableciera un procedimiento de control con una sociedad del propio Estado Nacional, tal cual estaba expresamente normado, tanto en los contratos de concesión como en el periodo comprendido entre el 7 de junio y el 23 de octubre de 2013, abarcados por el régimen sancionatorio establecido por la resolución 511/2013.*



<sup>225</sup> En su calidad de organismo a cargo del control y fiscalización del servicio de transporte ferroviario.

<sup>226</sup> Secretaría de Transporte, SOFSE, ADIF, SIGEN, AGN, etc.

<sup>227</sup> Nota G.C.F. N° 001672 del 29/05/15 – EXP-S02:0053067/2015 (respuesta a la Nota GCERYEPSP N° 28/15).

*En ese escenario, comprendido entre el 24/10/2013 y el 30/9/2014, al carecerse de régimen sancionatorio resultaba procedente únicamente la realización de observaciones a los informes mensuales operativos, hasta tanto se concretara la aprobación de un sistema sancionatorio integral. Este accionar, en dicha oportunidad no pudo formalizarse ante la imposibilidad material de efectuar observaciones por no poder contar para el análisis con la información básica incluida en los informes mensuales operativos, a pesar de varias notas emitidas reclamando los mismos.*

*En ese sentido, ante la necesidad de poder contar con información precisa de la operación de los servicios de la Línea Sarmiento, se emitió nota GCF.003669 del 02/12/13 solicitando a la SOFSE la remisión de los Informes Mensuales Operativos correspondientes, situación que se reiteró para períodos posteriores por nota N.GCF.000172 y nota N.GCF.1202.*

*Recién en el mes de marzo de 2015, a partir de que la SOFSE comenzó a remitir los informes mensuales operativos, se puede proceder a realizar las primeras observaciones sobre el servicio brindado por el Operador estatal de la línea en cuestión, las cuales correspondieron al período Octubre de 2014 por medio de la Nota GCF.726/2015.*

*En relación a las causas de alteraciones al servicio, remitidas en los informes mensuales enviados por la SOFSE, se informa que se ha considerado al momento de su análisis que al ser rubricadas por funcionarios públicos, por ser esta una empresa del Estado Nacional, contaban con presunción de veracidad. No obstante, a raíz de las observaciones efectuadas en esta oportunidad, se comenzará a requerir mayor detalle cuando los analistas consideren que los partes enviados pudieran contener algún error de atribución de causa. Por otra parte, cabe aclarar que los analistas también se suplen con la información de detalle procedente de la mesa de control del Departamento de Fiscalización Ferroviaria, para establecer la veracidad de los hechos informados y determinar asignación de un hecho puntual como causa propia o ajena.*

*Actualmente, los servicios operados por la SOFSE se controlan de acuerdo a lo establecido por la Resolución CNRT N° 1367 de fecha 19/12/16, mediante la cual se aprobó el "Procedimiento Administrativo Sancionatorio" conforme el marco de control vigente, siendo éste el que se está aplicando en la actualidad".*



## ✓ **Análisis del comentario**

Las demoras de SOFSE para remitir la información operativa mensual no justifica la falta de elaboración de las observaciones por parte de la CNRT. Tampoco encuentran justificativo las falencias observadas en cuanto al contenido de los informes de la CNRT a partir octubre de 2014, teniendo en cuenta que el análisis puramente cuantitativo de los incumplimientos informados carece de significatividad y relevancia si no se evalúan paralelamente los aspectos cualitativos de dichos incumplimientos, es decir, las distintas causas a las cuales éstos son atribuibles.

Por tales motivos, se mantiene la observación en todos sus términos.

Más allá de esta situación, la aplicación de la Resolución CNRT N° 1367/16, dictada con posterioridad al período auditado, será evaluada en futuras labores de auditoría.

## ✓ **Observación de la AGN**

### **4.4.5. Las sociedades del estado-ADIFSE y SOFSE- y la CNRT, no cuentan con el cupo mínimo de personas con discapacidad establecido por la ley 22.431.**

En cumplimiento de la Resolución AGN N° 133/13 se solicitó a la ADIFSE, la SOFSE y la CNRT que informen sobre el cumplimiento de la incorporación de personal con discapacidad acorde a las Leyes 22.431 y 25.785. Las citadas normas establecen que el Estado Nacional debe emplear a personas con discapacidades en una proporción no inferior al cuatro por ciento de la totalidad de su personal. De acuerdo a la información remitida por los organismos<sup>228</sup>, este cupo no es alcanzado por ninguno de ellos (Cuadro 49).



<b>DETALLE DE LO INFORMADO</b>	<b>ADIFSE</b>	<b>SOFSE</b>	<b>CNRT</b>
<b>Agentes planta permanente.</b>	383	915	97
<b>Agentes planta transitoria.</b>			944

<sup>228</sup> Nota N° 1833 –ADIF- UAI/2014 del 10/07/14, NOTA PRES N° 214 del 23/10/14 (SOFSE), NOTA C.N.R.T. N° 2166/14 del 17/10/14.

<b>Agentes contratados.</b>	32		4
<b>Total de agentes en el organismo</b>	415	915	1045
<b>Total de agentes planta permanente con discapacidad certificada.</b>	1	2	
<b>Total de agentes planta transitoria con discapacidad certificada.</b>			10
<b>Total de agentes contratados con discapacidad certificada.</b>			
<b>Porcentaje de agentes con discapacidad certificada sobre la totalidad de agentes del organismo.</b>	<b>0,24%</b>	<b>0,21%</b>	<b>0,95%</b>

✓ **Comentario del auditado:**

*En relación a esta observación se deja constancia que por medio de nota GCF N°495 del 14/02/13, se ha instruido a todos los operadores ferroviarios en actividad en aquella fecha, a que los mismo cumplan con la obligación de ocupar personas discapacitadas que reúnan condiciones de idoneidad para el cargo, en una proporción no inferior al cuatro por ciento (4 %) de la totalidad de su personal, de acuerdo a lo indicado en el Artículo 8o de la Ley 22.431.*

*(...) se informa mediante el siguiente cuadro el porcentaje de agentes de planta y contratados con discapacidad certificada:”*

DETALLE	CNRT
Agentes planta permanente	84
Agentes planta transitoria	926
Agentes contratados	3
Total de agentes en el organismo	1013
Total de agentes planta permanente con discapacidad certificada	1
Total de agentes planta transitoria con discapacidad certificada	12
Total de agentes contratados con discapacidad certificada	0
Porcentaje de agentes con discapacidad certificadas sobre la totalidad de agentes del organismo.	1,28 %

✓ **Análisis del comentario**

En relación a lo instruido a través de Nota GCF N°495 del 14/02/13, será considerado y evaluado en futuras auditorías.



Por otra parte, las cantidades expuestas en el cuadro 29 del Proyecto de Informe, tal como se menciona en la nota al pie de la observación, fueron informadas por la CNRT en la Nota C.N.R.T. N° 2166/14 del 17/10/14; mientras que el cuadro con el que la CNRT ilustra su comentario (NOTA SD CNRT N° 171/17), informa el estado de situación actual. De contrastar ambos, surge que la información actual no difiere sustancialmente de la anterior, de esta manera el órgano de control sigue sin alcanzar el 4% de personal con discapacidad dispuesto por la Ley 22.431.

Por tal razón se mantiene lo observado.

---

#### **4. COMENTARIO PRODUCIDO POR ADIFSE (NOTA ADIF P N° 626/17)**

En la respuesta efectuada por la ADIFSE, ésta informó que: “...a instancias del Directorio de ADIF las diferentes Gerencias con incumbencias en el asunto han tomado conocimiento del Proyecto de Informe de Auditoría de la referencia, y hemos tomado nota y razón de las observaciones y recomendaciones proyectadas a sus efectos. Adicionalmente, le hacemos presente que tal como surge del Punto 1. OBJETO DE AUDITORÍA del proyecto, el periodo auditado abarca desde el 1° de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2014, periodo que resulta ajeno a la actual composición del Directorio de la Sociedad.

##### **✓ Análisis del comentario**

Teniendo en cuenta el tenor de la respuesta de ADIFSE, el DCST estima innecesario efectuar un análisis de dicha nota. No obstante los aspectos observados y la implementación de las recomendaciones efectuadas serán evaluadas en futuras auditorías.

---



## 5. COMENTARIO PRODUCIDO POR SOFSE (NOTA PRES N° 86)

A través de la nota de referencia, el presidente de la SOFSE, expresa lo siguiente: “...*la Gerencia General Operativa de esta Operadora Ferroviaria, ha manifestado tomar debido conocimiento.*

*Sobre el particular, y en coincidencia con lo manifestado por la Gerencia General Operativa, se informa que habiendo asumido la presidencia de esta Operadora y a raíz de diversos relevamientos llevados a cabo, se han detectado diversas falencias, por lo cual he instruido a las diferentes áreas y dependencias de la misma para que arbitren todos los medios necesarios para la regularización y cumplimiento de las normas que rigen la actividad.*

*Por último es importante destacar que es prioridad de esta gestión brindar un servicio público que respete lo más altos estándares de calidad en estricto cumplimiento de las normas de seguridad vigentes”.*

### ✓ **Análisis del comentario**

Al igual que en el caso anterior, por el tenor de la respuesta de la SOFSE se estima innecesario efectuar un análisis de dicha nota. No obstante los aspectos observados y la implementación de las recomendaciones efectuadas serán evaluadas en futuras actuaciones.

---

