

Tema:	Transporte
Año de aprobación del informe:	2012
Jurisdicción:	Nacional
Organismo de Control:	Auditoría General de la Nación
Organismo Auditado:	Secretaría de Transporte
Objetivo de la auditoría:	
Periodo analizado:	Desde 2007 a 2009
Año en que se realizó:	Entre el 1 de septiembre de 2009 y el 30 de noviembre de 2010
Fuente:	http://www.agn.gov.ar/informes/informesPDF2010/2010_237.pdf

OBJETIVO:

La Auditoría General de la Nación (AGN) realizó un examen que tuvo como objeto de verificar los controles realizados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y/o la Secretaría de Transporte respecto de las obligaciones contractuales de TBA en relación al mantenimiento, la seguridad pública y operativa del transporte ferroviario de pasajeros, además de evaluar los controles realizados en el proceso de redeterminación de subsidios, todo ello para el período 2007/2009. Las tareas de campo se desarrollaron entre el 1 de septiembre de 2009 y el 30 de noviembre de 2010. El informe fue aprobado en marzo de 2012.

SINTESIS:

La AGN efectuó observaciones en, por los menos, tres grandes tópicos o temas:

1. La redeterminación del monto del subsidio.
2. El mantenimiento de los bienes objeto de la concesión.
3. Las penalidades aplicadas al concesionario.

1. Redeterminación del subsidio.

Según el contrato de concesión, se procederá a la redeterminación de la tarifa, el subsidio o el canon, cuando alguna de las partes invoque algún incremento o disminución superior al 6% en cualquiera de los rubros de la "cuenta de explotación" (personal, materiales, mantenimiento de terceros, energía, gastos generales, seguros, honorarios por gerenciamiento, entre otros).

Toda solicitud de redeterminación debe ser resuelta por la Secretaría de Transporte en un plazo máximo de 30 días, contados desde la fecha de la presentación.

Señala el organismo de control que, desde el año 2003 se aprobaron 19 rederteminaciones de subsidios respecto de las cuales, efectúa las siguientes observaciones:

- **Por las "demoras incurridas por la Autoridad de Aplicación en la resolución de los reclamos...(se) generó un crédito en concepto de intereses que...podrían haberse evitado de cumplir con los plazos previstos en la normativa".**

El organismo de control detectó demoras que transcurrieron entre los 90 y 319 días y arribó a un monto total de intereses de \$ 59.334.760.-

Puntualiza AGN que ya la SIGEN había señalado en 2009 que "las demoras incurridas en el trámite de algunos expedientes ha generado un perjuicio económico para el Estado Nacional por el pago de intereses o actualizaciones".

- **En cuanto a la metodología de la redeterminación, señalan los auditores que "la mayoría de los reconocimientos correspondientes a ajustes en el Rubro Personal (de la cuenta de explotación) se han realizado apartándose del procedimiento establecido en la normativa".** El organismo de control reconoce que "al tratarse de un rubro clave en la prestación del servicio puede esgrimirse como paliativo para el apartamiento observado" sin embargo agrega que no obstante, "la redeterminación debe llevarse a cabo en el marco de la legalidad impuesto en la normativa".
- **La AGN observó "debilidades en los controles llevados a cabo en el proceso de redeterminación" tanto de la Secretaría de Transporte como de la CNRT.**

Por ejemplos:

- Los informes técnicos de la CNRT sólo contemplan la verificación de los cálculos aritméticos, sin expedirse con relación a la procedencia de los reclamos y si los mismo resultan razonables en función del nivel de actividad que presenta la explotación.

- La AGN detectó situaciones en las que se reclamaron mayores costos por incorporación de personal, pero sin embargo no se certificó las funciones a cumplir por ese personal o se omite verificar fehacientemente que el personal incorporado cumpla efectivamente las tareas para la que se lo contrató. En el informe se señala que en enero de 2003 trabajaban en la concesión 2.952 personas, cifra que aumenta a 4.464 en julio de 2010.

Las observaciones de la AGN cobran mayor relevancia cuando se tiene a mano la magnitud de las sumas asignadas a TBA en materia de subsidios. **El informe explica que entre 2003 y junio de 2010 el concesionario recibió un total de \$ 1.924.625.755,67.**

Por otra parte, los subsidios fueron teniendo una participación creciente en los ingresos de la empresa. Los auditores explican que en el año 2003 dicho concepto representaba el 32.64% de los ingresos de la concesión, mientras que para el año 2009 esa participación subió al 75,63% lo que implica un incremento del 132%. Entre 2006 y 2010 la transferencia mensual por este rubro aumentó un 146%.

2. Mantenimiento

2.1 Vías y obras

- Señalan los auditores que de las inspecciones efectuadas por la CNRT surge un "alto grado de deterioro de las infraestructura de vía y obras debido a la falta de mantenimiento en forma metódica y sistemática". Los técnicos de la CNRT encontraron "juntas vencidas con desprendimiento de material en los extremos ocasionando fuertes golpes al paso de las formaciones", "durmientes desconsolidados", "juntas vencidas", rieles con desgaste lateral, desniveles, "durmientes envejecidos", "malezas", etc.

En un informe técnico del año 2010 acerca del cumplimiento del plan de mantenimiento 2009 por parte del concesionario, la CNRT señala que "se pone de manifiesto el deterioro que en forma progresiva viene sufriendo la infraestructura, producto de un mantenimiento insuficiente y apartado de las normativas técnicas aplicables en la materia, que como fuera

alertado, en reiteradas oportunidades trae aparejado falencias irreversibles y mayores costos para su recuperación". Concluye dicho informe "el mantenimiento efectuado durante el año 2009, no se corresponde con las obligaciones contractuales ni las buenas prácticas para el normal funcionamiento del sistema ferroviario, que debe prestar el concesionario".

- **AGN puntualiza que los planes de mantenimiento de vías y obras presentados por el concesionario para el año 2009 resultan "insuficientes para atender la importante longitud de red concesionada"**. Tal afirmación se sustenta en pronunciamientos técnicos de la CNRT que señalan que "las tareas de revisión integral de vías cubren menos del 10% de la red, lo que indicaría que al ritmo propuesto (por el concesionario) una revisión integral de toda la red se completaría pasado 10 años, cuando el ciclo establecido en la normativa es de cuatro a seis años". Pero además, dichos planes fueron presentados fuera de término y también los avances mensuales de ejecución de dichos planes.

2.2 Material rodante

- **La auditoría observa que durante los años 2008 y 2009 la CNRT "constató la falta de ejecución de rutinas de mantenimiento de material rodante, con consecuencias directas en la seguridad del sistema ferroviario concesionado"**.

El material rodante debe ser sometido a distintos tipos de revisiones técnicas según las exigencias del contrato de concesión. Los "tipos de intervenciones" se identifican como Rev. "A"; Rev. "AB"; Rev. "ABC"; "Numeral" y "Reparación General". Estas operaciones de mantenimiento varían en cantidad de acuerdo al tipo de vehículo ferroviario y los km recorridos.

Entre otras cuestiones, la CNRT define un "teórico estimado de intervenciones" el que procede a comparar con los mantenimientos realmente efectuados por la empresa.

En este punto vamos a detenernos en la Rev. "ABC" ya que, según lo descrito en el informe, "se refiere a la reparación de elementos sensibles a la seguridad como los bogies, reperfilado y control de ruedas, control por

ultrasonido de ejes, revisión y recambio de elementos desgastados o faltantes de suspensión y de freno, control y reparación de elementos de acople, etc".

Tipo de vehículo	Año 2008			Año 2009		
	Intervención teórica necesaria	Efectivamente realizada por TBA	% de incumplimiento	Intervención teórica necesaria	Efectivamente realizada por TBA	% de incumplimiento
Locomotoras	10	0	100	13	1	92
Coches remolcados	27	6	77	29	0	100
Coches motores livianos	9	1	88	4	0	100
Coches eléctricos	No está la información para 2008			193	6	97

El organismo de control señala que "el alto déficit en las reparaciones de mayor importancia no puede ser suplida por el nivel de demasía en las de tipo "AB", las cuales resultan de menor valía".

Por otra parte, AGN señala que "existe una falta histórica de información por parte de TBA, al no dar a conocer los kilometrajes recorridos de distintos vehículos de la flota a su cargo, ocasionando reclamos por parte de CNRT, además de ser motivo de observación en anteriores informes de auditoría".

3. Penalidades

- La CNRT comprobó 26 accidentes "por culpa del concesionario" en el año 2008 y propició la aplicación de multas por un valor de \$840.000. Al momento de la auditoría se encontraban "sin resolución".
- Durante 2009, la Comisión detectó 41 hechos y propuso penalidades por un monto de \$ 1.290.000. A octubre de 2010 estaban a estudio los descargos presentados por el concesionario.
- **En el año 2010 la CNRT dictó la resolución 145 por la que se aplicó una sanción a la concesionaria por la suma de \$ 1.800.000 atento que "el mantenimiento realizado durante el año 2009 no se corresponde con las obligaciones contractuales ni las buenas prácticas para**

el normal funcionamiento del sistema ferroviario que apresta esta concesionaria observándose una grave y generalizada falta de mantenimiento". Con similares fundamentos se aplicó una multa de \$ 2.840.000 por incumplimientos. Estas sumas incluyen las multas por descarrilamientos y demás accidentes señalados en los puntos anteriores.

- Por otra parte, en 2009 la CNRT elevó a la Secretaría de Transporte 53 expedientes (de los cuales 15 corresponden a TBA) por incumplimientos durante el año 2007. Des esos expedientes, la auditoría señala que 12 "se encuentran paralizados". AGN concluye "lo expuesto deja de manifiesto la demora en que incurre la Autoridad de Aplicación, para definir la aplicación de penalidades".