

SESIONES DE PRORROGA

2003

ORDEN DEL DIA N° 34

COMISION PARLAMENTARIA MIXTA REVISORA DE CUENTAS DE LA ADMINISTRACION

Impreso el día 19 febrero de 2004

Término del artículo 113: 1 de marzo de 2004

SUMARIO: **Dirigirse** al Poder Ejecutivo manifestando la necesidad de que se adopten las medidas para asegurar la eficiencia del control ejercido por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte sobre los concesionarios de los servicios de transportes ferroviario de pasajeros, entre ellos Metrovías S.A. y otras cuestiones conexas. (309-S-2003.)

Buenos Aires, 4 de diciembre de 2003.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional, para manifestar la necesidad de que:

- a) Se adopten las medidas necesarias para asegurar la eficiencia del control ejercido por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, sobre los concesionarios de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, entre ellos Metrovías S.A., asegurando el cabal cumplimiento de los deberes que sus competencias le imponen;
- b) Se adopten las medidas necesarias para regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación en el ámbito del citado organismo; asimismo para que informe sobre las medidas adoptadas para determinar el eventual perjuicio fiscal que pu-

diera haberse producido como consecuencia de las aludidas situaciones y para la determinación y efectivización de las correspondientes responsabilidades legales en los aspectos patrimoniales y sancionatorios.

2. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

Saludo a usted muy atentamente.

JUAN J. GIOJA.

Juan Estrada.

FUNDAMENTOS

Las presentes actuaciones se refieren a un estudio especial preparado por la Auditoría General de la Nación (AGN), en virtud de lo solicitado por resolución de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación 3.620-D.-98-1.457. El objeto del examen especial consiste en fiscalizar los resultados económicos obtenidos de la aplicación del contrato de concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros celebrado con Metrovías S.A. (de superficie y subterráneos), el grado de cumplimiento del mismo y de los contenidos propuestos en la renegociación para su modificación.

Las tareas de campo se desarrollaron durante el lapso comprendido entre el 18 de octubre de 2000 y el 14 de julio de 2001, siendo el período auditado el comprendido entre el 1/1/1994 (fecha de inicio de la concesión) y el 30/6/2000.

El presente trabajo de auditoría se efectuó conforme a las normas de auditoría externa de la Auditoría General de la Nación, aprobadas por resolución 145/93, dictada en virtud de las facultades conferidas por el artículo 119 inciso d) de la ley 24.156.

Para el cumplimiento de la tarea asignada, la AGN analizó la normativa vigente aplicable y se tomó vista de los expedientes que se sustancian en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), a efectos de relevar y analizar la documentación inherente al objeto de esta auditoría. Conforme lo planificado oportunamente, los procedimientos utilizados para alcanzar el objeto del presente trabajo, se llevaron a cabo en el ámbito de la Secretaría de Transporte de la Nación y en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

En el párrafo de “Aclaraciones previas” la AGN señala que el contrato de concesión bajo análisis fue aprobado en el marco de la ley 23.696 por decreto del Poder Ejecutivo nacional 2.608 del 22/12/93 y que comenzó a ejecutarse el 1/1/94. En el año 1997 el decreto 543 del Poder Ejecutivo nacional habilitó una instancia renegociadora del contrato de concesión original a los efectos de rediseñar los servicios, reformar el régimen tarifario, modificar los programas de inversión y proteger adecuadamente los derechos de los usuarios y los intereses públicos comprometidos.

La renegociación se llevó a cabo previa intervención favorable de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del Honorable Congreso de la Nación, con dictamen favorable de la SIGEN y habiéndose realizado una audiencia pública en la localidad de Moreno el 15 de marzo de 1999. El Poder Ejecutivo dictó el decreto 393 el 21 de abril de 1999 aprobando el proceso renegociador que culminara con la addenda al contrato, el que fue publicado en el Boletín Oficial 29.134 del 27/4/99 comenzando a regir el día siguiente a su publicación.

Los principales comentarios que contiene el estudio especial realizado por la Auditoría General de la Nación, son los siguientes:

1) Resultados económicos-financieros:

El objetivo del análisis se centró en la recopilación de antecedentes que permitan evaluar la gestión de Metrovías S.A. a través de los datos expuestos en sus balances generales desde el inicio de la concesión (7 ejercicios), además de la información trimestral que surge de los flujos de fondos, estados de resultados y evolución del capital corriente.

Se analizan los estados contables a través de índices de liquidez, solvencia, rentabilidad sobre patrimonio y rentabilidad sobre ingresos.

Los accionistas que representan el 100 % de las acciones clase A (B. Roggio e Hijos S.A., Cometrans S.A. y Burlington Northern Railroad Co.) han percibido honorarios por asesoramiento técnico en concepto de asistencia en el “desarrollo del plan comercial”, de “administración de los programas de inversión” y de “mantenimiento de la red ferroviaria”, en virtud de sendos contratos celebrados entre el concesionario y los mencionados accionistas.

Los mismos se calculan como porcentaje sobre los ingresos brutos por la venta de pasajes, representando el 6 % hasta el ejercicio 1997 y el 6,6 % desde el ejercicio 1998 hasta el 2000, según surge de las notas a los estados contables.

2) Grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales y contenidos propuestos en la renegociación:

A) Aspectos Jurídicos.

1. Demanda insatisfecha.

El estudio de demanda realizado por Transurb Consult Argentina a pedido de la concesionaria resulta ser el fundamento de la política renegociadora encarada por el Estado nacional. Del análisis efectuado por la AGN no surgen comentarios en lo que respecta a los aspectos jurídicos relacionados con el tema.

2. Objeto de la concesión y alcance: ampliación.

Con las modificaciones introducidas por la addenda, se amplió el objeto social en cuanto se le reconoce la calidad de operador internacional de sistemas de transporte ferroviario de pasajeros. La posibilidad de prestar servicios como operador de sistemas ferroviarios es una ampliación del objeto no prevista en el decreto 543/97.

3. Plazo-ampliación.

La addenda amplió de 20 a 24 años el plazo de la concesión. Del análisis efectuado por la AGN no surgen comentarios en lo que respecta a los aspectos jurídicos relacionados con el tema.

4. Silencio positivo.

El contrato original previó en casos concretos (ej. Plan de Inversiones Complementarias) que ante el silencio de la autoridad de aplicación (A.A.) en un determinado lapso –en el caso 30 días– se considerara aprobada la propuesta del concesionario. Lo prescrito se presenta como riesgoso en virtud de los plazos exigüos para analizar y resolver cuestiones de importancia, con que cuenta la autoridad de aplicación. Asimismo, el órgano de control debiera contar con los recursos necesarios para lograr eficiencia y ejecutividad en la gestión evitando la aplicación del “silencio positivo” al concedente. Cualquier omisión aun involuntaria, podría llegar a comprometer los intereses del Estado.

5. Garantía de créditos: prenda de los bienes muebles adquiridos.

Según lo prescrito por el contrato original, el concesionario podía preñar los bienes dados en concesión y los adquiridos en cumplimiento de las inversiones programadas a fin de garantizar únicamente el financiamiento de dichas inversiones y en todos los casos, con aprobación de la A.A. Las modificaciones introducidas al contrato de concesión (C.C.) por la addenda, permiten ahora al concesionario preñar los bienes nuevos sin requerir aprobación del concedente. Frente a una crítica situación financiera, la ejecución de la prenda de los bienes nuevos que se incorporen a la concesión como consecuencia de inversiones del nuevo programa de Inversiones del concesionario, afectará la operatividad del sistema.

6. Prenda de acciones de los socios fundadores.

Cabe señalar que la modificación introducida por la addenda no contempla ningún condicionamiento a la posibilidad de preñar las acciones de referencia como garantía de financiamiento de las inversiones, tal como lo imponía el contrato original, el cual determinaba que dicho financiamiento debía respaldar un adelanto significativo de las mismas.

7. Capital social: responsabilidad patrimonial de los accionistas.

La incorporación de la exigencia de mantener el patrimonio de los accionistas, determinadas proporciones sólo se controlan al momento de operarse transferencias accionarias. Consideramos que debería exigirse su cumplimiento durante todo el período de la concesión implementándose controles periódicos así como la penalización para el supuesto de incumplimiento.

8. Terminación de la concesión: rescate o extinción por incumplimiento del concedente.

La addenda incorpora nuevos conceptos que integran el monto indemnizatorio previsto en el caso que opere un rescate o extinción de la concesión por incumplimiento del concedente.

9. Transferencia del control.

El Estado nacional ha decidido la transferencia de la fiscalización y control del servicio que presta Metrovías en los

subterráneos y premetro a favor del GCBA.

Tal transferencia es procedente en virtud de la autonomía asignada a la Ciudad de Buenos Aires por el artículo 129 de la Constitución Nacional y lo dispuesto por el artículo 9° de la ley 24.588. A la fecha de finalización del presente estudio, no se ha efectivizado la transferencia de la fiscalización y control del servicio que presta Metrovías en los subterráneos y premetro a favor del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

- B) Aspectos contables y económico-financieros.

1. Estructura de costos

La información trimestral que debe presentar el concesionario sobre flujo de fondos, estado de evolución del capital corriente y estado de resultados conforme lo exige el contrato, no requiere firma ni certificación de profesional en ciencias económicas. Tampoco estipula plazo para su presentación. Al respecto, se considera apropiado que dichos informes se remitan en un plazo previamente concertado de manera tal que permita al órgano de control contar con la información actualizada para la toma de decisiones; así como también se requiera dictamen profesional, además de la firma del presidente de la sociedad.

Con relación al nivel de desagregación de la información el mismo se encuentra explicitado en el contrato de concesión. En la información remitida por el concesionario no se verifica tal grado de desagregación. En ese orden, cabe señalar que, con referencia a los ítem relacionados con los gastos en personal, y en virtud de la incidencia económico financiera que éstos tienen en la estructura de costos ofertada, sería conveniente que se remita la información trimestral al órgano de control en forma desagregada para cada concepto.

2. Límite del patrimonio neto.

Con respecto al límite mínimo patrimonial, el contrato de concesión original y la addenda establecen que debe cumplir dos condiciones:

—Representar el 20% del monto de la inversión para los dos primeros años de la concesión contenida en el Programa Básico de Inversiones.

—Representar el 25% del total del pasivo.

La addenda incorpora la posibilidad de que este último porcentual pueda ser reducido por el concesionario, hasta el límite del 15%. Asimismo contempla que el patrimonio neto pueda ser inferior a los porcentuales indicados precedentemente para el caso del financiamiento de las obras del programa de inversiones, autorizando al concesionario a generar dicho endeudamiento en base a una razonable relación con el flujo de caja.

La sociedad proyecta realizar inversiones por un monto estimado de \$ 1.617 millones. Sería recomendable analizar el patrimonio mínimo que necesitaría Metrovías S.A. para operar eficientemente la concesión, dado que pareciera no resultar suficiente ni razonable fijarle como límite solamente la relación de endeudamiento, más aún cuando la addenda lo reduce sustancialmente respecto del contrato original.

Con respecto a la relación del patrimonio neto con las inversiones comprometidas para los dos primeros años de la concesión, la misma ha sido cumplida hasta la fecha.

3. Cesión del derecho de cobro de tarifas.

La addenda establece que el concesionario podrá, de conformidad al régimen dispuesto en la ley 24.441 u otro que se apruebe en lo sucesivo, ceder los derechos de cobro de la parte de la tarifa que le corresponde como propia, en garantía del financiamiento que solicitare para la realización de las inversiones previstas en el nuevo programa de inversiones, para la ejecución de las inversiones complementarias y para la ejecución de las inversiones del concesionario que cuenten con la aprobación del concedente o de la autoridad de control. En el articulado de la addenda no se prevé ningún tipo de intervención de la autoridad de control al respecto.

C) Aspectos Técnicos.

1. Plan de inversiones.

En la addenda se determina que el concesionario se obliga a ejecutar por cuenta y orden del concedente, el nuevo programa de inversiones.

La renegociación del contrato en la faz técnica consistió principalmente en la:

—Reformulación de algunas de las inversiones del contrato vigente, sustituyéndolas por otras consideradas más convenientes.

—Selección de obras complementarias dentro del monto que permite el contrato.

—Propuesta de obras a ejecutar por reinversión del canon, que suman \$144,13 millones en los próximos 20 años.

—Obras a ejecutar con los recursos provenientes del aumento de tarifas, que implican inversiones del orden de los \$ 987 millones.

Además se incluyen en la renegociación, las obras de seguridad e higiene aprobadas por la resolución 506 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos del 23/4/98, por un monto de \$ 8,25 millones.

En cuanto al origen de los recursos para financiar las inversiones, el contrato originalmente previó que el plan de inversiones era solventado por el concedente y que el concesionario gerenciaba las obras y mediante la presentación de los certificados de obra el Estado procedía al pago de las sumas preestablecidas.

En lo que respecta a las inversiones con cargo a la tarifa, el contrato determina que serán solventadas con fondos provenientes del incremento de la misma.

Por otra parte, y con relación a las obras por reinversión del canon, las mismas serán financiadas con el 70% del monto que estaba previsto que ingresara el concesionario a partir del 5° año de concesión; el 30% restante debe ser depositado a la orden del ANSES conforme lo prescribe el artículo 7.3 del contrato. La AGN verificó el depósito en la cuenta 45.911/92 del Banco de la Nación Argentina por el período enero/99 a mayo/01. Los pagos correspondientes al período enero/abril de 1999 por un total de \$ 184.625,40 no han sido depositados en la citada cuenta sino que se incorporaron a la moratoria (decreto 93/00), con un plan de pagos de 60 cuotas de \$ 4.456,11 c/u, cuyo último vencimiento opera en mayo del 2005. Se destaca que la CNRT no realiza el control del referido ingreso, siendo necesario que el mismo sea objeto de especial seguimiento en tiempo y forma, teniendo en cuenta el destino de los

fondos y a que se trata de una obligación legal e incorporada al contrato de concesión.

Para los subterráneos, la obra principal se refiere a la remodelación y ampliación de la flota, lo que insume el 45 % de las inversiones propuestas, implicando la adquisición de 310 unidades y la remodelación de 154 unidades en un parque actual al momento de la renegociación de 475.

Para la línea Urquiza, las obras se refieren principalmente a la infraestructura de vía, señalamiento y alimentación eléctrica.

Con respecto a las obras de inversión con cargo a la tarifa se verificó la correspondencia entre lo proyectado inicialmente en la addenda, los avances físicos de las obras y lo recaudado en concepto de “excedente de tarifa” afectado a las mismas. Se advierte un incumplimiento del 70 % respecto de lo programado, pero el avance físico de las obras es mayor respecto de lo recaudado.

En relación a obras por reinversión del canon pudo comprobarse que existen coches en uso y circulación a pesar de que el órgano de control no ha conformatado los correspondientes certificados de obra. Asimismo pudo verificarse que los coches no fueron comprados por Metrovías y traspasados al concedente según lo determina la addenda, sino que la concesionaria ha celebrado un contrato de *leasing* con la empresa Metroline S.A., propietaria de los mismos.

2. Régimen de contratación de obras. Anexo VI de la addenda.

La addenda incorpora como anexo VI un régimen de contratación de obras únicamente aplicable a las inversiones “con cargo a la tarifa”, “por reinversión del canon” y a las inversiones propuestas por el concesionario.

En lo que respecta al régimen de contratación de obras propiamente dicho, el mismo prevé la intervención del organismo de control en la aprobación de la programación anual de las obras, la fiscalización y aprobación de la documentación técnica, y en la vista y toma de razón de la preadjudicación. Sin embargo, no contempla intervención alguna en lo referente a la selección y precalificación de oferentes.

Asimismo incorpora la figura del “silencio positivo” en varias instancias del mencionado proceso (ej. Programación anual de las obras, fiscalización de la documentación técnica, aprobación de la preadjudicación), no habiéndose verificado en el cuerpo normativo la existencia de la posibilidad de solicitar prórroga a los plazos establecidos, lo cual hace extensivo en este caso lo comentado precedentemente en el punto silencio positivo.

Al analizar los resultados de la aplicación de las normas del anexo, se han verificado diferencias entre los montos determinados para cada obra en la addenda, y los que finalmente resultaron de la compulsa de precios. Dichas diferencias alcanzan en algunos casos un valor del orden del 90 %, significando una importante indeterminación de los precios comprometidos en la renegociación, según surge del análisis efectuado en los apéndices 2 y 3 del presente informe.

En el citado apéndice 2 también se efectuó un estudio comparativo con otra obra de idénticas características realizada en el Ferrocarril Metropolitano Roca S.A. verificándose una diferencia del 99 % en más para los precios contratados por Metrovías S.A. en la obra analizada.

3. Variación de los precios del Programa de Inversiones.

El punto 7.4.2 del contrato modificado por la addenda, establece la metodología de ajuste de los precios de los subprogramas que integran los programas de inversiones tomando como referencia la variación porcentual habida en el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América. Dichas previsiones se apartan de lo prescripto en la ley 23.928 y decretos reglamentarios 529/91 y 941/91. En relación a este tema la AGN destaca que ya se pronunció rechazando la posibilidad de establecer sistemas de actualización (no importa que se utilice valores de referencia del mercado nacional o extranjero, índices de cualquier tipo o fórmulas de aplicación automática) en contra de las previsiones del legislador. Asimismo, afirma que la ley 23.928 es un verdadero plan de gobierno cuya integridad debe ser respetada y garantizada en todos los casos, a menos que el Congreso resuelva lo contrario.

4. Mantenimiento de bienes.

El concesionario deberá realizar el programa de mantenimiento para cada una de las categorías principales de bienes afectados al servicio objeto de concesión, tanto los recibidos como los incorporados durante el transcurso de la misma, ejecutando el programa de mantenimiento previsto en su oferta, según las normas e instrucciones que se indican en el contrato y la addenda.

Cabe destacar que esta obligación contractual se realiza por cuenta y cargo del concesionario, estando incluida en sus costos de explotación.

En el apéndice 4 del presente estudio se analiza el grado de cumplimiento alcanzado por el concesionario, en base a la documentación sustentatoria emitida por la C.N.R.T.

Se han detectado incumplimientos formales del concesionario en relación a la presentación en tiempo y forma de los Programas de Material Rodante para los años 98/99.

Se verificaron diferimientos en el cumplimiento de las rutinas de mantenimiento del material rodante de la línea de subterráneos y la línea Urquiza, durante los períodos 98/99.

A la fecha del trabajo de campo, –transcurridos nueve meses del cierre del ejercicio 2000–, la CNRT no ha emitido informe que califique la gestión del concesionario correspondiente a ese período.

5. Ahorro en Mantenimiento por las Nuevas Obras de Inversión.

La ejecución de algunas de las inversiones propuestas en la addenda al contrato, impactará sobre los costos de explotación de la empresa Metrovías, reduciéndolos respecto de los costos previstos inicialmente en la oferta. Esto es así ya que los componentes que están al límite de su vida útil requieren más mantenimiento que los nuevos a adquirir. Algunas de las inversiones que se proponen son reemplazo de componentes actuales cuya edad justifica su recambio.

El ahorro estimado, ante las nuevas inversiones previstas por la addenda, asciende a \$ 6.333.000 y se refiere a las obras que a continuación se señalan:

–Renovación ADV línea C

–Renovación de vía en zona faltante línea D

–Incorporación de 75 coches nuevos para la línea C

–Incorporación de 65 coches nuevos para la línea E

–Renovación de vías de la línea E

–Impermeabilización de estaciones

–Reemplazo de 32 escaleras mecánicas viejas por unidades nuevas.

Se verificó una propuesta del concesionario destinada a contemplar esta situación. La misma fue aprobada por la A.A. y en ella aquél ofrece a cambio la “... realización de la obra prolongación del túnel en cochera Pavón, cochera Lima y Vía Muerta, cuyo costo estimado asciende a \$ 3.928.532...” La construcción se propone para los años 2005 y 2006, imputándose \$688.000 y \$3.241.000 para cada año respectivamente, a los fines de igualar los montos ahorrados en mantenimiento. Si se calcula el valor presente neto del ahorro y de la inversión se igualan en \$1.620.000.

Como consecuencia del examen realizado la AGN arriba a las siguientes conclusiones:

1. Resultados económico-financieros.

El análisis de los estados contables muestra a lo largo del período analizado:

–Una evolución favorable en los indicadores de liquidez.

–Una reducción en los indicadores de solvencia en los ejercicios posteriores al finalizado el 30/6/98.

–Una creciente apelación al endeudamiento como instrumento de financiación de las actividades, particularmente en el pasivo de corto plazo en los últimos tres ejercicios.

–Una rentabilidad neta de impuestos en relación al patrimonio neto relativamente alta, a excepción de las pérdidas verificadas en el segundo ejercicio, oscilando entre el 10,41 % en el primer ejercicio y el 42,13 % en aquél finalizado el 30/6/00.

–Una rentabilidad neta de impuestos con relación a los ingresos oscilando entre un mínimo del 1,49 % (ejercicio finalizado el 30/6/97) y un máximo del 7,48 % (ejercicio finalizado el 30/6/00) a excepción de la rentabilidad negativa observada en el segundo ejercicio del 0,12 %

(ejercicio finalizado el 30/6/95), valores que crecen significativamente cuando se ajustan los ingresos totales del concesionario por aquellos derivados de subsidios y programas de inversión.

2. Honorarios por asesoramiento técnico.

Los pagos efectuados a los accionistas por honorarios resultan considerablemente superiores a la magnitud de la utilidad neta de impuestos que acusan los balances de la empresa. Estos honorarios garantizan ingresos a los accionistas libre de riesgos, en cambio la utilidad neta de impuestos que acusan los balances es la retribución a los accionistas por la explotación del servicio concesionado e incluye el riesgo empresarial. En términos relativos, aquellos conceptos son en la mayoría de los ejercicios superiores a los propios beneficios netos de la empresa Metrovías S.A. Para el concesionario, sin embargo, dichos honorarios de los accionistas son un costo. Si se agregan ambos conceptos, honorarios y beneficios netos de impuestos, y se expresan como porcentaje del patrimonio neto, los mismos ascienden a 50,04% para el primer ejercicio y 82,49% para el ejercicio cerrado el 30/6/2000.

3. Estructura patrimonial y empresarial necesaria.

Al momento de la firma del contrato de concesión, el Estado se comprometió a financiar las inversiones por un monto aproximado de \$ 436,201 millones. Con las modificaciones introducidas por la addenda, la inversión asciende ahora a \$ 1.617,742 millones aproximadamente, que representa un incremento del 270 % con respecto al monto original. En consecuencia, debería prestarse especial atención sobre la evolución de la estructura patrimonial y empresarial necesaria para gerenciar la concesión, más aún cuando la addenda redujo considerablemente el límite del patrimonio neto.

Diversos factores dejan en evidencia la necesidad de una intensa y creciente labor de seguimiento y

control por parte de la autoridad de aplicación. Entre ellos merecen citarse: la evolución de la estructura patrimonial reflejada en los guarismos alcanzados por los índices de solvencia/endeudamiento; la posibilidad de preñar ciertos bienes como garantía de créditos y las acciones de los socios fundadores o sus cesionarios autorizados como garantía del financiamiento de las obras de inversión; y la posibilidad de cesión de los derechos de cobro de la parte de la tarifa que le corresponde como propia.

4. Objeto de la concesión.

La posibilidad de prestar servicios como operador de sistemas ferroviarios es una ampliación del objeto no prevista en el decreto 543/97.

5. Silencio positivo.

Se estima oportuno señalar que sería necesario dotar al órgano de control de los recursos necesarios para lograr eficiencia y ejecutividad en su gestión con el objeto de evitar la aplicación del “silencio positivo” por parte del concedente.

6. Terminación de la concesión: rescate o extinción por incumplimiento del concedente.

La incorporación de los conceptos mencionados oportunamente implica un incremento en el monto indemnizatorio respecto del previsto originariamente en el contrato de concesión.

7. Estructura de costos.

Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde el inicio de la concesión, la addenda debería adecuarse a la estructura de costos reales incurridos por la concesionaria, con una exposición y análisis desagregado que permita su comparación con la información trimestral que debe presentar al organismo de control.

8. Cumplimiento de los Cronogramas de Inversiones:

Obras por reinversión del canon.

El concesionario no cumple con los cronogramas previstos en la addenda al contrato para las inversiones correspondientes a Reinversión del Canon. Asimismo la con-

tratación a través del sistema de *leasing*, genera incertidumbre acerca de la incorporación al patrimonio del Estado de dichos bienes al término de la concesión.

Obras con cargo a la tarifa.

El avance físico de estas obras se desarrolla con ajuste a lo estipulado en la addenda, adecuado a los montos recaudados. Se verificaron atrasos respecto a lo previsto inicialmente en el cronograma de inversiones, alcanzando las obras realizadas el 30 % de lo programado.

9. Régimen de compras - Anexo VI de la addenda.

Lo prescripto por el anexo VI del contrato, no prevé la participación del órgano de control en el proceso de selección de ofertas.

10. Variación de los precios del Programa de Inversiones.

Se aprobó una metodología de ajuste de precios en violación a lo establecido por la Ley de Convertibilidad, 23.928.

11. Evolución de los precios

En el análisis comparativo efectuado a la obra "Renovación integral de vía etapa II.1 km 6,306 al 17", se detectaron diferencias de consideración entre el contrato básico y las obras contratadas según addenda para ítem comparables, así como también entre éstas últimas y otras de idénticas características analizadas oportunamente al realizarse la auditoría al contrato de concesión del ex línea Ferrocarril Gral. Roca.

Debido a la magnitud de dichas diferencias, y teniendo en cuenta que el presente estudio no ha tenido como objeto principal el control del proceso de contrataciones, se estima oportuno dejar asentado que, a efectos de determinar la razonabilidad de los importes que surgen de las comparaciones realizadas, sería necesario un estudio pormenorizado y específico de cada una de las actuaciones involucradas en el mencionado proceso. Esto es particularmente relevante si se recuerda que es el Estado y los usuarios quienes financian el programa de inversiones y el concesionario quien contrata y ejecuta las mismas.

12. Cumplimiento de los programas de mantenimiento.

Se detectaron diferimientos en el cumplimiento de las rutinas de mantenimiento del material rodante establecidas contractualmente.

No existen constancias que en la instancia renegociadora se ha tenido en consideración la incidencia económica que estos incumplimientos representan.

13. Ahorro en mantenimiento por las nuevas obras de inversión

La metodología para estimar los importes del ahorro, no ha tenido en cuenta los montos contractuales oportunamente ofertados por el concesionario. En caso de convalidar la misma a partir de valores actuales denunciados, esta no contempla la totalidad de los componentes del precio final, como gastos generales, indirectos e impositivos.

Finalmente la AGN señala que las conclusiones del presente informe deberán ser consideradas por el Poder Ejecutivo nacional a la luz de la ley 25.561, que en el artículo 9° lo autorizó a renegociar los Contratos de Concesión de Servicios Públicos (la empresa Metrovías S.A. se encuentra comprendida, dentro de los mismos, en el anexo II de la resolución 20/2002-ME), fijándole pautas a tomar en consideración en dicho proceso, incluyéndose entre ellas: 1) el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos; 2) la calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente; 3) el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios; 4) la seguridad de los sistemas comprendidos; y 5) la rentabilidad de las empresas.

Oscar S. Lamberto. – Carlos A. Verna. – Ricardo C. Quintela. – Raúl E. Baglini. – José L. Gioja. – Gerardo R. Morales. – Omar E. Becerra. – Miguel A. Pichetto.

Dictamen en comisión

(En mayoría)

Honorable Congreso:

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas de la Administración ha considerado el

Expediente Oficiales Varios 198/02, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución sobre un Examen Especial referente a los resultados obtenidos de la aplicación del Contrato de Concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros celebrado con la empresa Metrovías S.A., correspondiente al período 1/1/94 hasta 31/6/00 y, por las razones expuestas en sus fundamentos, os aconseja la aprobación del siguiente:

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional, para manifestar la necesidad de que:

- a) Se adopten las medidas necesarias para asegurar la eficiencia del control ejercido por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, sobre los concesionarios de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, entre ellos Metrovías S.A., asegurando el cabal cumplimiento de los deberes que sus competencias le imponen;
- b) Se adopten las medidas necesarias para regularizar las situaciones observadas por la AGN en el ámbito del citado organismo; asimismo para que informe sobre las medidas adoptadas para determinar el eventual perjuicio fiscal que pudiera haberse producido como consecuencia de las aludidas situaciones y para la determinación y efectivización de las correspondientes responsabilidades legales en los aspectos patrimoniales y sancionatorios.

2. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

De acuerdo con las disposiciones pertinentes del Reglamento del Honorable Senado de la Nación, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de comisión, 28 de octubre de 2003.

Oscar S. Lamberto. – Carlos A. Verna. – Ricardo C. Quintela. – Raúl E. Baglini. – José L. Gioja. – Gerardo R. Morales. – Omar E. Becerra. – Miguel A. Pichetto.

Dictamen en comisión

(En minoría)

Honorable Congreso:

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas de la Administración ha considerado el Expediente Oficiales Varios 198/02, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución

sobre un Examen Especial referente a los resultados obtenidos de la aplicación del Contrato de Concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros celebrado con la Empresa Metrovías S.A., correspondiente al período 1/1/94 hasta 31/6/00 y, por las razones expuestas en sus fundamentos, os aconseja la aprobación del siguiente:

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Reclamar a la Auditoría General de la Nación, la grave demora de casi dos años transcurrida entre la fecha del Informe de Auditoría (18/10/2000) y su propia Resolución Aprobatoria (22/8/2002). Si bien la ley 24.156 eliminó el control preventivo, al menos el control posterior debe ser rápido para que tenga eficacia. Un control que dura años en concretarse deja de ser control y se transforma en burocracia cara e inútil, agravando la falta de transparencia en el uso de los dineros públicos, que fue una de las más claras demandas de la sociedad en la inédita crisis que nos tocó vivir. Esa falta de control se potencia por dos razones:

- a) Porque el control se ha practicado y la resolución aprobatoria ha sido demorada varios años por la propia Auditoría General de la Nación;
- b) Porque se trata del control del cumplimiento de la concesión de un servicio público de mucha trascendencia, como el que presta la concesionaria Metrovías S.A.

2. Requerir al Poder Ejecutivo nacional inicie el sumario correspondiente para determinar el perjuicio fiscal y las responsabilidades patrimoniales y legales emergentes.

3. Poner en conocimiento de la Procuración General de la Nación a los efectos que inicie las actuaciones correspondientes, atento a las graves irregularidades observadas por la Auditoría General de la Nación.

4. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos*.

De acuerdo con las disposiciones pertinentes del Reglamento del Honorable Senado de la Nación, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de comisión, 28 de octubre de 2003.

José A. Vitar.

3

Ver expediente 309-S-2003.

* Los fundamentos corresponden a los publicados con la comunicación del Honorable Senado.