

SESIONES ORDINARIAS

2011

ORDEN DEL DÍA N° 1948

COMISIÓN PARLAMENTARIA MIXTA REVISORA DE CUENTAS

Impreso el día 2 de marzo de 2011

Término del artículo 113: 15 de marzo de 2011

SUMARIO: **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre las medidas adoptadas en atención a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación sobre la verificación de los procedimientos y controles que lleva a cabo la Secretaría de Transporte con relación a los bienes fideicomitidos del Sistema Ferroviario Integrado (SIFER) y del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU) y otras cuestiones conexas.

1. (8.672-D.-2010.)
2. (434-O.V.-2008.)

I. Dictamen de mayoría.**II. Dictamen de minoría.****I****Dictamen de mayoría***Honorable Cámara:*

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas ha considerado el expediente Oficiales Varios O.V. 434/08, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución referida al informe de auditoría sobre la verificación de los procedimientos y controles que lleva a cabo la Secretaría de Transporte de la Nación, por sí o a través de las subsecretarías de Transporte Ferroviario y de Transporte Automotor, con relación a los bienes fideicomitidos del Sistema Ferroviario Integrado (SIFER) y del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU); 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, solicitándole informe: *a)* sobre las medidas adoptadas en atención a las

observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación, con motivo del examen que realizara en el ámbito de la Secretaría de Transporte de la Nación con el objeto de verificar los procedimientos y controles que lleva a cabo dicha Secretaría, por sí o a través de las subsecretarías de Transporte Ferroviario y de Transporte Automotor, con relación a la asignación de los bienes fideicomitidos del Sistema Ferroviario Integrado (SIFER) y del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU); *b)* sobre las medidas adoptadas para determinar el perjuicio fiscal que pudiera haber emergido de las situaciones objeto de las referidas observaciones y determinar y efectivizar las correspondientes responsabilidades.

2) Remitir copia del presente dictamen juntamente con sus fundamentos a la Fiscalía Nacional de Investigaciones Administrativas y a la Oficina Anticorrupción, para su conocimiento y a los efectos que determinen sus respectivas competencias.

3) Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional, a la Fiscalía Nacional de Investigaciones Administrativas, a la Oficina Anticorrupción y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

De acuerdo con las disposiciones pertinentes, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de la comisión, 11 de noviembre 2010.

Heriberto A. Martínez Oddone. – Luis A. Juez. – Gerardo R. Morales. – Ernesto R. Sanz. – Juan C. Morán. – Walter A. Agosto.

II**Dictamen de minoría***Honorable Cámara:*

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas ha considerado el expediente Oficiales Varios O.V. 434/08, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución referida al informe de

auditoría sobre la verificación de los procedimientos y controles que lleva a cabo la Secretaría de Transporte de la Nación, por sí o a través de las subsecretarías de Transporte Ferroviario y de Transporte Automotor, con relación a los bienes fideicomitidos del Sistema Ferroviario Integrado (SIFER) y del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU); 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, solicitándole informe sobre las medidas adoptadas en atención a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación, con motivo del examen que realizara en el ámbito de la Secretaría de Transporte de la Nación con el objeto de verificar los procedimientos y controles que lleva a cabo dicha Secretaría, por sí o a través de las subsecretarías de Transporte Ferroviario y de Transporte Automotor, con relación a la asignación de los bienes fideicomitidos del Sistema Ferroviario Integrado (SIFER) y del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU).

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

De acuerdo con las disposiciones pertinentes, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de la comisión, 11 de noviembre 2010.

Nicolás A. Fernández. – Gerónimo Vargas Aignasse. – José M. Díaz Bancalari.

FUNDAMENTOS

La Auditoría General de la Nación (AGN) procedió a efectuar un examen en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, con el objeto de verificar los procedimientos y controles que lleva a cabo la Secretaría de Transporte de la Nación, por sí o a través de las subsecretarías de Transporte Ferroviario y de Transporte Automotor, con relación a la asignación de los bienes fideicomitidos del Sistema Ferroviario Integrado (SIFER) y del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU).

El objeto incluye, a su vez, el seguimiento de las recomendaciones efectuadas en el marco de la auditoría cuyo informe fue aprobado mediante resolución de la AGN 82/06.

El período objeto de análisis se extiende desde el 1° de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2007.

Las tareas de campo propias del objeto de examen han sido desarrolladas entre el 29 de junio de 2007 y el 29 de febrero de 2008.

Como consecuencia de la auditoría efectuada la AGN efectúa los siguientes comentarios y observaciones:

– De carácter general:

La ausencia de un texto ordenado que enmarque las sucesivas y considerables modificaciones al marco normativo vigente dificulta el análisis, seguimiento y control de las competencias y alcances de los sistemas que componen el fondo fiduciario, a la vez que no contribuye a la implementación de un ambiente de control apropiado para la gestión de los recursos públicos.

Al respecto, se verifica el dictado de normas que regulan nuevos aspectos, así como también otras que modifican prescripciones anteriores, que ya habían sido modificadas por otras normas, y así sucesivamente; lo cual no contribuye a garantizar un correcto discernimiento de las diferentes competencias y alcances, tornando dificultoso el seguimiento de las mismas a través de las reiteradas modificaciones que sufre el plexo legal.

En tal sentido, se impone la necesidad de dar un ordenamiento jurídico adecuado, de modo de facilitar su comprensión y posterior control, lo que ya fue oportunamente recomendado.

A idéntica conclusión arriba también la Unidad de Auditoría Interna (UAI) del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en su informe UAI 27/2006, del 31 de enero de 2007.

– SISTAU pasajeros

La derogación del inciso c) del artículo 2° de la resolución de la Secretaría de Transporte 337/04 que establecía la rendición de los fondos como requisito para el acceso y mantenimiento de los bienes fideicomitidos, no se condice con lo dispuesto por la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional, 24.156, ni con los objetivos que ésta persigue.

El artículo 8° de la ley 24.156, en su último párrafo, establece: “Serán aplicables las normas de esta ley, en lo relativo a la rendición de cuentas de las organizaciones privadas a las que se hayan acordado subsidios o aportes...”.

Asimismo, dentro de los objetivos enunciados en el citado plexo legal (artículo 4°), figura el de “... Garantizar la aplicación de los principios de regularidad financiera, legalidad, economicidad, eficiencia y eficacia en la obtención y aplicación de los recursos públicos...”. La derogación del requisito establecido en el artículo 2°, inciso c) de la resolución de la Secretaría de Transporte 337/04 determinada por su similar 512/06 resulta contraria a lo exigido por la Ley de Administración Financiera.

Similar apreciación fue vertida en el informe UAI 27/2006, del 31 de enero de 2007, elaborado por la UAI del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, al analizar la respuesta de la Secretaría de Transporte a su observación; resaltando, a su

vez, el bajo porcentaje de rendiciones presentadas por los beneficiarios durante el ejercicio 2005.

La figura de la rendición de cuentas sujeta el uso del dinero público no sólo al cumplimiento de las disposiciones legales vigentes, sino también a estándares de austeridad, eficiencia y, sobre todo, transparencia.

Por otra parte, lo dispuesto por la mencionada resolución de la ST 512/06 contraría la recomendación efectuada por la AGN en el punto 6.10 del informe de auditoría aprobado mediante resolución AGN 82/06.

Sin perjuicio de lo expuesto, la resolución de la Secretaría de Transporte 686/06, en su artículo 10 establece que: "... los beneficiarios del SISTAU y/o del Régimen de Compensación Complementaria (RCC) al SISTAU, que hubieren cedido el derecho a la percepción de las acreencias de los regímenes mencionados, a través de contratos de cesión de derechos o fideicomisos, y las que se realicen en el futuro, deberán instrumentarse por escritura pública, observando los recaudos mínimos que seguidamente se detallan:

1. Consignar en el objeto del contrato si el mismo se realiza en garantía o en pago de una obligación, siguiendo los lineamientos del artículo 39 del anexo "A" de la resolución del ex Ministerio de Infraestructura y Vivienda 308 del 4 de septiembre de 2001 con las modificaciones introducidas por la resolución 33/02 del ex Ministerio de Economía.

2. Especificar el destino al que serán aplicadas las acreencias que se transfieren, en un todo de acuerdo con las recomendaciones emanadas de los órganos de control superior creados por la ley 24.156, de Administración Financiera y los Sistemas de Control tutelándose de esta forma la finalidad que dio origen y continuidad al régimen de compensaciones tarifarias al transporte automotor de pasajeros, conforme lo normado por el decreto 652/02, ley 26.028 y sus decretos reglamentarios 564/05, 118/06 y 678/06..."

Tal como lo recoge la norma en el punto 2 precitado, se podría entender lo prescripto como un mecanismo de resguardo en cuanto al fin u objetivo perseguido por el RCC relacionado con la aplicación de los fondos, pero de ningún modo puede entenderse que ello releva al beneficiario de un subsidio, de su obligación de rendir cuentas en el marco de la ley 24.156.

–SISTAU Cargas - Régimen de compensación de aranceles

1. Se verificó la existencia de dos resoluciones de la Secretaría de Transporte (resoluciones 557/04 y 718/04) de idéntico tenor, referidas al mismo acto decisorio y consecuencia del mismo hecho objetivo, ambas protocolizadas y vigentes a la fecha del examen, y que según surge de lo actuado responden a un error administrativo. Lo expuesto deja en evidencia la ausencia de controles adecuados, lo que se agrava en virtud del tiempo transcurrido desde su dictado; ello sin perjuicio de los efectos jurídicos que pudieren derivar de la situación descrita.

Por ellas se aprobaba el pago de acreencias en concepto de anticipos a cuenta del Régimen de Compensación de Aranceles (RCA), por las sumas de \$3.000.000 a la Obra Social de Conductores Camioneros y Personal del Transporte Automotor de Cargas, y \$2.000.000 a la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte.

Según informara esa Secretaría a la Dirección Administrativa de la Oficina Anticorrupción ante un requerimiento de ésta, deja en claro que el pago autorizado por la resolución de la ST 718/04 nunca fue efectivizado y que el pago de anticipos fue realizado una sola vez (mediante Nota ST 1.627/04, del 21 de octubre de 2004), circunstancia que surge también de los análisis realizados por la AGN.

Sin perjuicio de ello, ambos actos administrativos (exactamente idénticos en todos sus términos) mantenían su vigencia a la fecha de cierre de los trabajos de campo, al margen de que se encuentre tramitando un proyecto de acto administrativo ratificando la resolución de la ST 557/04 y dejando sin efecto su similar 718/04 (según surge de lo expresado por el señor secretario de Transporte en su nota ST 2.796/07).

2. La Secretaría de Transporte ha dispuesto una nueva transferencia en favor de la Obra Social de Conductores Camioneros y Personal del Transporte Automotor de Carga (en adelante Obra Social) por un total de \$8.038.602, en concepto de anticipos a cuenta del Régimen de Compensación de Aranceles (RCA) aprobado mediante resolución de la Secretaría de Transporte 405/03, mecánica que ya fue observada en oportunidad de análisis anteriores (resolución AGN 82/06) y respecto de la cual no se agregan argumentos que difieran sustancialmente de los ya cuestionados.

No obstante haberse compensado totalmente a la fecha de cierre de las tareas de campo, al momento de su asignación restaba compensarse un remanente de anticipos anteriores de \$1.461.547.

El citado RCA estableció un régimen de compensación de los pagos que debían efectuar los obligados (conductores de vehículos de transporte terrestre de cargas) en concepto de aranceles por evaluación psicofísica y por cursos de formación profesional.

A través de las resoluciones de la Secretaría de Transporte 93/04, 276/04 y 557/04, se otorgaron sendos anticipos por un total de \$17.000.000, de los cuales \$10.000.000 beneficiaron a la Obra Social mencionada y \$7.000.000 a la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte (en adelante Fundación).

Según lo establecen las normas explicitadas precedentemente, el reintegro de dichos anticipos se efectúa deduciendo de las sumas a percibir por cada habilitado (Obra Social y Fundación) provenientes de las declaraciones juradas que éstos deben presentar ante la Secretaría de Transporte, con una limitación del sesenta por ciento (60%) de las acreencias a percibir, es decir que la suma a computar contra los anticipos no podía superar ese porcentaje. El cuarenta por ciento

(40 %) restante es percibido directamente por cada habilitado.

El 10 de febrero de 2006 se dicta la resolución de la Secretaría de Transporte 56, por medio de la cual se afecta hasta la suma de \$ 8.038.602 de la cuenta de reserva SISTAU CARGAS de los recursos del fideicomiso, al pago de nuevos anticipos.

El monto dispuesto se corresponde con el total compensado hasta octubre de 2005, y fue cancelado en su totalidad en el mes de octubre de 2006.

A la fecha del dictado de la mencionada resolución ST 56/06, de los \$ 10.000.000 anticipados originalmente, quedaban por compensar \$ 1.461.547.

Cabe destacar que los argumentos esgrimidos para fundamentar esta nueva asignación no difieren de los que ya fueron cuestionados oportunamente por esta AGN en el informe al que se aludió precedentemente, por lo que lo expuesto constituye una reiteración de lo observado en dicho informe.

3. El total de fondos anticipados, comparado con las rendiciones periódicas realizadas en el marco del RCA, y el plazo insumido en la cancelación total de los anticipos, dejan en evidencia la existencia de asimetrías entre los anticipos otorgados y los montos compensados.

Lo expuesto pone de manifiesto que no se ha aceptado lo recomendado oportunamente por la AGN en cuanto a la necesidad de que los anticipos guarden razonabilidad y correspondencia con los conceptos y montos que efectivamente deberían compensarse, manteniéndose un saldo a compensar promedio de \$ 5.099.070 y \$ 4.257.997, para la Obra Social y la Fundación, respectivamente; aún cuando debió recurrirse a fuentes alternativas de financiamiento (vgr. incremento en la alícuota del impuesto, transferencias desde el Sistema Integrado Vial - SISVIAL) para hacer frente a otras obligaciones y/o compensaciones dentro del sistema.

4. La naturaleza y alcance de los procedimientos llevados a cabo por la Subsecretaría de Transporte Automotor para auditar los datos declarados por los habilitados, no resultan suficientes para obtener evidencias que permitan concluir acabadamente respecto de su veracidad, integridad y consistencia.

El artículo 4° de la resolución de la Secretaría de Transporte 405/03, que implementa el RCA fija que cada habilitado presentará mensualmente ante la Subsecretaría de Transporte Automotor una declaración jurada (en soporte de papel y magnético o digital) donde consten los siguientes datos: nombre completo y número de matrícula individual del conductor, y la fecha de realización de los exámenes o el curso pertinente.

A su vez, determina que la declaración jurada incluirá una liquidación de la suma total a percibir por el Habilitado por las prestaciones que deban compensarse por dicho mes, siendo facultad de esa Subsecretaría “...

auditar los datos declarados a los fines de establecer su consistencia...”.

Por otra parte, fija un plazo de cinco (5) días corridos siguientes a la presentación, para que la Secretaría de Transporte haga efectiva las compensaciones.

La rutina de controles llevados a cabo por la dependencia responsable se efectúa sobre la base de un aplicativo (Licencia Nacional Habilitante -LNH- de Conductores de Cargas), y donde se incluyen los siguientes procedimientos:

- Control de consistencia entre la información declarada en los distintos soportes (magnético o digital y papel).

- Corrección de campos filiatorios para eliminar caracteres no compatibles con los datos que debe contener el campo, y de este modo poder correr procedimientos relacionados con la verificación de duplicidades en los registros.

- Consultas por rango de documento nacional de identidad (DNI), orientadas a detectar números inusuales.

- Consultas por apellido, destinadas a detectar homónimos, duplicaciones de datos o eventuales errores de procesamiento del campo “documento”.

- Consulta por repetición de DNI, para verificar la existencia o no de registros repetidos en una misma base de datos (la del período que se rinde).

- Consulta para verificar repeticiones de exámenes, lo que permite visualizar si algún conductor ha tomado un mismo examen más de una vez dentro de un intervalo de tiempo.

- Consulta de exámenes tomados en días domingo.

En todos los casos, los registros irregulares quedan descartados y se destinan a una base de respaldo.

Además, para la realización de las auditorías periódicas, se realiza un control específico consistente en la selección de una muestra aleatoria de registros, a fin de constatar telefónicamente la efectiva prestación del servicio.

De lo expuesto surge que no se encuentra previsto (ni existen constancias de que se realice) un cruce con las bases de datos elaboradas y gestionadas por la CNRT, donde constan las LNH efectivamente emitidas y el cumplimiento de todas las instancias reglamentarias para su obtención (evaluación psicofísica y capacitación).

Por ello, a fin de obtener un grado de satisfacción suficiente, en opinión de la AGN, la inclusión de controles como el omitido contribuiría a cerrar adecuadamente el circuito de análisis, además de constituir un control cruzado de información, que resulta elemental para este tipo de situaciones.

En tal sentido, y en función de que se ha procedido a otorgar anticipos de fondos, bien podría fijarse un plazo superior para la efectivización de la compensación, de modo tal que permita aguardar la conclusión

del proceso de evaluación, capacitación y emisión de la licencia de conductor por parte de la CNRT, y de este modo proceder al cruce de información sobre una base más certera de información, sin que ello redunde en perjuicio del habilitado.

Por otra parte, en cuanto al alcance de las verificaciones telefónicas, las muestras resultan poco significativas como para erigirse en representativas del universo, toda vez que se realizan en promedio ochenta (80) llamados telefónicos por rendición, cuando la media de los exámenes y cursos auditados se ubica en el orden de los 11.133 y 9.216, respectivamente.

– Régimen de Fomento y Profesionalización del Transporte de Cargas (REFOP)

1. Los procedimientos implementados para el control de las solicitudes de reintegro al REFOP no garantizan un adecuado control respecto de la veracidad de los datos relacionados con la determinación del porcentaje de la acreencia.

El mencionado régimen beneficia a aquellos sujetos de derecho cuyo objeto comercial consista en el transporte de cargas por automotor sujeto a jurisdicción nacional, en sus diversas especialidades de tráfico, previstas en el Convenio Colectivo de Trabajo 40/89 (Transporte de Carga - Camioneros), alcanzando, también dicho beneficio a aquellos que, además de las definidas precedentemente, realicen otra actividad.

El monto del beneficio equivale a la suma que abone cada beneficiario en concepto de contribuciones patronales sobre la nómina salarial con destino a los subsistemas de la seguridad social regidos por las leyes 19.032 del Instituto Nacional de la Seguridad Social para las Jubilaciones y Pensiones, 24.013 del Fondo Nacional de Empleo, 24.241 del Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones y 24.714 del Régimen de Asignaciones Familiares.

En el caso de que los beneficiarios desarrollen más de una actividad (entre ellas la que resulta objeto del régimen), se deberá calcular proporcionalmente el beneficio en función del coeficiente que surja de considerar la totalidad de empleados directa e indirectamente comprendidos en el citado convenio, y relacionarlos con el total de la nómina del beneficiario.

De acuerdo a los procedimientos dispuestos por la normativa vigente al respecto, la presentación de la solicitud (ya sea de inclusión en el régimen, de actualización de coeficiente o de reintegro) se realiza vía la web institucional, generando un formulario con código de barras, que luego es presentado ante la SSTA (juntamente con una serie de copias de formularios de presentación ante AFIP y de pago de conceptos relacionados).

Según lo relevado, los datos provistos son cruzados con la información existente en la base de datos de los recursos de la seguridad social de la AFIP a los fines de corroborar la efectiva cancelación de los conceptos cuyo reintegro se solicitan. Además se consultan los

importes efectivamente declarados correspondientes a los subsistemas mencionados en el segundo párrafo de la presente observación.

Si bien el procedimiento implementado representa un notorio avance con relación a lo vigente en oportunidad del examen anterior (resolución AGN 82/06), se observó que no se encuentra prevista rutina alguna que permita concluir respecto de la veracidad de los datos que conforman el coeficiente que determina, en definitiva, el monto de la acreencia.

En tal sentido, la información con la que se cuenta proviene de una declaración jurada del beneficiario, y si bien cuenta con la certificación del porcentaje de reintegro por parte de contador público (certificada por el consejo profesional correspondiente), ello no resulta suficiente para asegurar la autenticidad de lo declarado.

Teniendo en cuenta la criticidad de dicha información por cuanto resulta determinante del quantum del beneficio; y considerando que la citada disposición 6/06-SSTA y sus modificatorias, prevén que el beneficiario debe acompañar el listado del personal en relación de dependencia (en soporte magnético si la nómina es mayor a cien empleados), estaría en condiciones de implementarse alguna otra instancia de contrastación con datos relativos al encuadre colectivo de los trabajadores, lo que coadyuvaría a obtener mayor certeza sobre la cuantía y procedencia del beneficio.

– SIFER

1. Las actuaciones por las que se tramitan los pagos no contienen la totalidad de la información que permita corroborar la acreditación de los requisitos para acceder y mantener el derecho a la percepción de los bienes fideicomitidos. Asimismo, se ha verificado, en algunos casos, la inclusión de informes técnicos extemporáneos respecto del período que se abona.

La resolución del ex Ministerio de la Producción 126/03, en su artículo 12 establece que, para acceder y mantener el derecho a la percepción de los bienes fideicomitidos, establece las condiciones que deberán observar los concesionarios ferroviarios.

En las actuaciones verificadas no consta evidencia documental del cabal cumplimiento de lo requerido. Así, no se adjuntó el informe elaborado por la CNRT en las liquidaciones correspondientes a los beneficios de los meses de febrero, marzo y abril de 2005, y en el mes de agosto de 2006.

Por otra parte se ha constatado, en algunos casos, la falta de correspondencia entre el período abonado y el del informe técnico que debiera sustentar la procedencia del pago (por ejemplo: en el pago del mes de agosto de 2006, el informe es de junio de ese año; en el pago de octubre de 2006, se adjuntan informes de julio y agosto; en el pago de noviembre de 2006, el informe es de septiembre).

Lo expuesto pone de manifiesto una situación análoga a la observada oportunamente en el informe

de auditoría aprobado mediante resolución AGN 82/06, lo que permite concluir, más allá de la falta de implementación de acción correctiva alguna, que las condiciones para el acceso y mantenimiento de los beneficios no constituyen más que expresiones formales, cuyo incumplimiento no genera consecuencia alguna para el beneficiario.

2. No existen evidencias de la aplicación de controles específicos apropiados sobre los fondos que se remiten a la empresa Ferrocarril General Belgrano S.A. en concepto de costos de explotación del rubro personal, de las ex líneas San Martín, Roca y Belgrano Sur.

Del análisis de las actuaciones por las cuales se tramitaron los pagos correspondientes a los conceptos precedentemente expuestos, no surge que se lleve a cabo algún tipo de control orientado a determinar la veracidad de los montos solicitados por el beneficiario y posteriormente abonados.

La instrumentación de los controles cuya omisión se señala, coadyuvaría a brindar mayor claridad y transparencia en la gestión, condición necesaria en virtud de la naturaleza pública de los fondos administrados.

– Seguimiento de recomendaciones

1. La autoridad de aplicación ha mostrado escasa receptividad respecto de las recomendaciones efectuadas oportunamente por la Auditoría General de la Nación.

De las dieciocho (18) recomendaciones vertidas como consecuencia de las deficiencias detectadas y las observaciones realizadas en la auditoría que fue aprobada mediante resolución AGN 82/06; sólo dos (2) se implementaron, y tres (3) estaban relacionadas con situaciones o deficiencias temporales que fueron superadas.

Mediante nota 65/08-A05 de fecha 3 de septiembre, se remitió al señor secretario de Transporte, copia del proyecto de informe de auditoría a fin de que presente las consideraciones que estime pertinentes. Vencido del plazo de 15 días otorgado, no se ha recibido respuesta de esa dependencia.

Teniendo en consideración los comentarios y observaciones explicitadas, la AGN realiza las siguientes recomendaciones:

– Promover la sanción de la norma pertinente que permita ordenar y unificar el marco regulatorio, elaborando un texto ordenado que enmarque la diversidad de normas emitidas, de modo tal de facilitar una gestión eficaz y eficiente, favoreciendo el ambiente de control.

– Prever, en la reformulación de la metodología de asignación y fiscalización de los bienes fideicomitidos, los alcances de la ley 24.156 en lo que respecta a la rendición de cuentas correspondiente.

– Proceder al dictado del acto administrativo que regularice la situación que devino de la protocolización de dos medidas de idéntico tenor, como las descriptas.

Extremar los recaudos pertinentes para evitar, en lo sucesivo su reiteración.

– Contemplar lo recomendado oportunamente por la AGN en cuanto al uso de la modalidad de anticipos o adelantos, procurando su utilización sólo en aquellos casos debidamente fundamentados, y cuidando que los mismos guarden razonabilidad y correspondencia con los conceptos y montos que deberían compensarse.

– Implementar los controles pertinentes, en alcance y naturaleza, que brinden suficiente satisfacción de auditoría.

– Documentar adecuada y oportunamente, el cumplimiento de las condiciones y/o requisitos exigidos, a fin de posibilitar su posterior control.

La AGN concluye su informe expresando lo siguiente:

La dinámica impuesta por la implementación de los distintos sistemas que componen la estructura del fondo fiduciario, sumada a la importante cantidad de normas que regulan su funcionamiento, que se ven necesitadas de adecuaciones y/o modificaciones permanentes, torna imprescindible el ordenamiento y unificación de la reglamentación existente en la materia a través de un texto ordenado.

El interés público tutelado, por tratarse de fondos que responden a dicha naturaleza, hace que resulte necesario contar con una visión y comprensión integral de sus alcances, que contribuya a la consecución de un adecuado ambiente de control, a la vez de permitir una gestión eficaz.

Asimismo, la evolución del marco normativo, da cuenta de una aplicación sistemática de la facultad discrecional de la autoridad de aplicación, donde el cumplimiento de las condiciones descriptas precedentemente asume un rol determinante para garantizar la transparencia en el ejercicio de las funciones que le competen.

Lo expuesto toma mayor preponderancia si se observa la significatividad que deviene de considerar los montos involucrados, al tener en cuenta que, desde su creación hasta la fecha objeto de análisis fue transferido al Sistema Integrado de Transporte (Sitrans) un total de \$ 7.807.205.753,00.

Por otra parte, en el contexto de control señalado, se ha podido observar el apartamiento a regulaciones que hacen al cumplimiento de la ley 24.156, por cuanto no se exige acabadamente una adecuada rendición de cuentas por parte de algunos de los beneficiarios del fondo fiduciario. Más aún cuando en el ejercicio de las señaladas facultades discrecionales, se ha derogado expresamente dicho requisito.

En igual sentido, se verificó la ausencia de controles adecuados, en naturaleza y alcance, que permitan concluir satisfactoriamente respecto de afirmaciones de veracidad, integridad, consistencia y procedencia del cuántum de los beneficios otorgados.

Al respecto, pueden citarse deficiencias en la implementación de instancias clave de control relacionadas con las solicitudes de compensación cursadas por los beneficiarios del Régimen de Compensación de Aranceles (RCA) y los reintegros que forman parte del Régimen de Fomento y Profesionalización del Transporte de Cargas (REFOP).

Otra medida del ambiente de control imperante es la que resulta de considerar la existencia de normas de idéntico tenor, relativas al mismo hecho objetivo, y que fueron protocolizadas, manteniendo aún plena vigencia, a pesar de que ambos actos administrativos datan del año 2004.

En lo que hace a la implementación de las recomendaciones vertidas oportunamente por la AGN en su informe de auditoría aprobado mediante resolución AGN 82/06, la Secretaría de Transporte ha mostrado escasa receptividad.

En ese sentido se destaca, en primer lugar, la continuidad en la utilización de la figura de anticipos o adelantos (RCA), y de los que, según se desprende del ritmo de compensación verificado, resulta dificultoso

concluir respecto de su razonabilidad, dejando en claro la asimetría existente entre los fondos anticipados y su compensación.

En segundo lugar, al analizar las actuaciones por las cuales se tramitan los pagos de los beneficios, se puede confirmar la subsistencia de deficiencias en la documentación de los requisitos para el acceso y mantenimiento de los bienes fideicomitidos.

Finalmente, la Secretaría de Transporte no ha provisto evidencias respecto de la iniciación de acciones que persigan el esclarecimiento de los cuestionamientos observados, y eventualmente, la promoción de procedimientos destinados a asignar responsabilidades.

Heriberto A. Martínez Oddone. – Luis A. Juez. – Gerardo R. Morales. – Ernesto R. Sanz. – Juan C. Morán. – Walter A. Agosto.

ANTECEDENTES

Ver expedientes 8.672-D.-2010 y 434-O.V.-2008.