

SESIONES ORDINARIAS

2010

ORDEN DEL DÍA N° 445

COMISIÓN PARLAMENTARIA MIXTA REVISORA DE CUENTAS

Impreso el día 15 de junio de 2010

Término del artículo 113: 25 de junio de 2010

SUMARIO: **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre las medidas adoptadas en atención a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación, en el ámbito de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE), referidas a la revisión del cumplimiento de las condiciones contractuales de terminal portuaria 4, entre el 1° de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2005.

1. (3.801-D.-2010.)
2. (367-O.V.-2008.)

Dictamen de comisión

Honorable Congreso:

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas ha considerado el expediente O.V.-437/08, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución sobre un informe de auditoría y síntesis ejecutiva realizado en el ámbito de la Administración General de Puertos S.E., referida a revisión del cumplimiento de las condiciones contractuales de la concesión de terminal portuaria 4 (período 1°/1/01 al 31/12/05); 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, solicitando informe respecto de las medidas adoptadas en atención a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación con motivo de su examen en el ámbito de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE), con el objeto de auditar la revisión del cumplimiento de las condiciones contractuales de terminal portuaria

4, entre el 1° de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2005.

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

Sala de la comisión, 27 de mayo de 2010.

Heriberto A. Martínez Oddone. – Nicolás A. Fernández. – Luis A. Juez. – Gerardo R. Morales. – Juan C. Romero. – Ernesto R. Sanz. – Gerónimo Vargas Aignasse. – José M. Díaz Bancalari. – Walter A. Agosto. – María L. Leguizamón.

FUNDAMENTOS

La Auditoría General de la Nación (AGN) efectuó un examen en el ámbito de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE), con el objeto de auditar la revisión del cumplimiento de las condiciones contractuales de terminal portuaria 4, entre el 1° de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2005.

Las tareas de campo fueron desarrolladas entre el 15 de septiembre de 2006 y 30 de junio de 2007. El informe está fechado el 25/3/2008.

La AGN señala como limitación al alcance la falta de un sistema contable y de información apropiados en AGPSE, que ha impedido efectuar el relevamiento y seguimiento de los circuitos administrativos y la implementación de políticas de control interno, redundando en la imposibilidad de satisfacerlos en relación con la existencia de los bienes, derechos y obligaciones, y ocurrencia de los hechos económicos; la pertenencia de tales bienes, derechos y obligaciones, y hechos económicos, al ente auditado; la integridad y unicidad de la información brindada por el ente que refleje los eventos económicos que le atañen; la valuación y exposición de la información económica y financiera de la AGPSE.

Asimismo, tampoco pudo satisfacerse en relación a la integridad de las facturas emitidas por la AGPSE a Terminal 4 S.A. y los pagos efectuados por ésta a la administración, dado que no se pudo reconstruir la cuenta corriente que el ente debería llevar de la concesionaria.

Las funciones y obligaciones que competen a la AGPSE como órgano de control, surgen del pliego licitatorio. Para el control del cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios (CDT), la AGPSE se rigió por el Reglamento de Control de las Obligaciones de los Concesionarios de las Terminales Portuarias del Puerto Nuevo - Buenos Aires (resolución AGPSE 44/96), que asignaba a distintas gerencias la responsabilidad de realizar, en el marco de sus competencias, la evaluación de la información y propuesta de medidas correctivas y/o sancionatorias.

La AGN resalta en sus "Aclaraciones previas" diversos aspectos, entre los cuales se señalan los siguientes:

En lo atinente a estructura funcional de la AGPSE, sistema contable, de información, de archivos y circuitos administrativos, recursos humanos y manuales de procedimientos, persisten las observaciones y limitaciones de los informes anteriores (resolución AGN 82/04 y 2/05).

Los dictámenes de auditoría a los estados contables del ente, para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 1999, 2000, 2001 y 2002, son con abstención de opinión fundada en que "...la falta de documentación respaldatoria y los atrasos e inconsistencia en la información suministrada por la sociedad denotan bajo grado de confiabilidad en los sistemas y circuitos administrativos contables...".

En el informe "Evaluación del sistema informático de administración y abastecimiento, denominado GIGA (Gestión Integral de Gobierno Automatizada), y de la gestión de la tecnología informática" utilizado para el manejo de la información por el organismo, se señala que el sistema evidencia "falta de integridad en la información almacenada y relajamiento de sus controles internos" y que además se alimenta "con datos provenientes de sistemas manuales y computarizados que no han sido aprobados formalmente y que, en consecuencia, no satisfacen requerimientos de confiabilidad e integridad". Concluyendo que "...la gestión de la tecnología informática en la AGPSE [...] pone en peligro la eficiencia en el cumplimiento de la misión del organismo e, incluso, la eficacia en su concreción" (resolución AGN 23/2006).

Con respecto a renegociación de los contratos informa que en virtud de la ley 25.561 (6/1/02), de emergencia pública y reforma del régimen cambiario, el contrato de concesión quedó incluido entre los sujetos a renegociación.

El 19/12/04 se suscribió una carta de entendimiento entre la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) y la em-

presa, fijando las condiciones del acuerdo a celebrar. Siguiendo los procedimientos normados, el 24/2/05 se realizó la audiencia pública sometiendo a discusión de las partes interesadas los términos de la carta, y el 5/12/05 Terminal 4 S.A. y la UNIREN suscribieron un acta acuerdo con la propuesta de modificación contractual. El procedimiento aún no ha concluido, ya que el referido acuerdo se encuentra, a la fecha de cierre de las tareas, a aprobación del Poder Ejecutivo nacional. Consecuentemente, continúa en vigencia el contrato de concesión.

Respecto al alcance de la renegociación, la UNIREN señala: "De lo que se trata es de evaluar y en su caso componer el impacto que la emergencia económica hubiera causado en los contratos subanálisis". Destaca respecto a los incumplimientos de los concesionarios (en particular las observaciones formuladas por la SIGEN y la AGN) que sus resoluciones no exceden las facultades del organismo regulador "...ni constituyen cuestiones que deban ser resueltas en esta instancia en la que se trata de evaluar y -en su caso componer- el impacto que la emergencia económica hubiera causado en los contratos subanálisis" (informe de justificación).

Consigna la AGN que la UNIREN en sus análisis considera los contratos en conjunto (como terminales del Puerto de Buenos Aires). Así, ha proyectado la ecuación económico-financiera de las terminales en su conjunto: "...Ello así toda vez que las conclusiones a que se arrije en la evaluación deben ser aplicadas a todas ellas por igual, con el objetivo de no desvirtuar las condiciones de competencia originales" (informe de justificación).

Como resultado de la tarea realizada, el órgano de control externo formula los siguientes comentarios y observaciones:

Sobre el órgano de control:

Respecto de la creación de la unidad de control de terminales (UCT):

1. El acto administrativo de designación del gerente a cargo de la UCT no cuenta con la autorización expresa del Poder Ejecutivo nacional conforme lo exige el decreto 491/02.

El Estatuto de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (aprobado por decreto 1.456/1987) coloca en cabeza del directorio la organización de la estructura interna de la sociedad, permitiéndole crear nuevos cargos a todo nivel y designar el personal que sea necesario.

A partir del dictado de la ley 23.696, la AGP está a cargo de una intervención, con las funciones y atribuciones que las leyes, estatutos o cartas orgánicas de los entes, sociedades y empresas confieren a sus órganos de administración y dirección, con las limitaciones derivada de esa ley y su reglamentación.

Sin embargo, con relación a la designación del gerente a cargo de la UCT, la gerencia Asesoría Letra-

da - AGPSE dictaminó que las facultades de la intervención para designar nuevos cargos de gerencia se encuentran limitadas por las restricciones que impone el decreto 491/02, siendo necesario para el caso una autorización expresa del Poder Ejecutivo nacional.

Para subsanar estos requerimientos legales tramita un proyecto de decreto con la designación de marras, en el que obra la intervención sin observaciones de la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MinPlan), de fecha 2/11/05. Cabe señalar que en oportunidad de tomar vista del expediente (en diciembre de 2006) se verificó que no tenía movimientos desde el 23/11/05. A la fecha de cierre de las tareas de campo seguía pendiente el trámite.

2. La derogación de la resolución AGP 44/96 dejó sin reglamentación la aplicación de las sanciones estipuladas en el pliego por el término de seis meses.

La resolución 88/04 (que creó la UCT con rango de gerencia) derogó la resolución 44/96 que regulaba el régimen sancionatorio de aplicación a las concesionarias dejando un vacío reglamentario. Ello se reconoce en los mismos considerandos de la norma cuando señala que se torna necesario elaborar un manual de procedimientos y un reglamento de control y sanciones adecuado a las normativas establecidas en el pliego.

Seis meses después, la resolución 34/05 AGPSE (21/6/05) restableció el control y cumplimiento de obligaciones de la derogada resolución 44/96, hasta tanto se elabore un nuevo régimen sancionatorio.

3. No se cumplieron los plazos fijados en la resolución AGP 88/04 para la elaboración del manual de procedimientos de la UCT.

A pesar de que dicha resolución fijó un plazo de 60 días –vencimiento en marzo/2005–, para elaborar el manual de procedimientos y la estructura definitiva de la UCT, a la fecha de cierre de tareas de campo no están aprobados encontrándose en uso la estructura provisoria fijada por la resolución en análisis. Asimismo, junto al citado manual tramita el régimen sancionatorio, los que no cuentan con aprobación del organismo por estar observados por la Gerencia de Asuntos Jurídicos - AGP.

En lo referente al tema “Organigrama – Misiones y funciones”:

1. No se ha aprobado un organigrama integral actualizado que constituya el marco formal de autoridad y responsabilidad.

La última estructura aprobada formalmente por la AGPSE es de septiembre de 1990 (resolución AGPSE 182), puesta en vigencia con carácter transitorio y previo a las reformas del régimen de las actividades portuarias iniciadas con la ley 24.093 y a la concesión de las terminales, que transformaron el puerto en su faz operativa, comercial y administrativa. Téngase en cuenta que el decreto 817/92 dispuso la disolución de la AGP aunque continuando con ejercicio de todos los

actos societarios que determinen sus estatutos sociales y la normativa vigente hasta tanto quede constituido el órgano de contralor respectivo y se den por cumplidos todos los requisitos establecidos en el decreto 817/92 y en la ley 24.093 (decreto 19/03).

Se han realizado modificaciones en la estructura orgánica, a saber:

–En 2004 se creó la Gerencia de Seguridad y Control Ambiental.

–Se creó el Comité Gerencial para el Relevamiento Físico y Evaluación de Procedimientos Administrativos.

–Se creó la UCT.

–Resolución AGPSE 50/05: creó la Gerencia de Gestión Previsional y Asistencias Especiales (únicamente designa al gerente).

Cabe señalar que la AGPSE no cuenta con un detalle de misiones y funciones escrito de todos y cada uno de los sectores del organismo, generando así un debilitamiento del sistema de control interno.

2. El organismo no ha establecido su matriz de autorizaciones.

Fundamentado en que el organismo está conducido por una intervención, no se ha puesto en práctica una matriz de autorizaciones y firmas, ni se han delegado facultades a ninguna gerencia.

Ello no es concordante con las mejores técnicas de administración. La delegación de facultades lleva a que los jefes examinen y aprueben el trabajo de sus subordinados y que ambos rindan cuenta de sus responsabilidades y tareas; requiere también que cada integrante conozca su rol de modo que su acción se interrelacione y contribuya a alcanzar los objetivos generales.

Con relación al sistema de control interno:

El organismo no ha definido un sistema de control interno que facilite el cumplimiento de su función administrativa.

No se verifica la definición de las acciones, las políticas, los métodos, procedimientos y mecanismos de prevención, control, evaluación y de mejoramiento continuo que permitan garantizar una función administrativa transparente y eficiente en cumplimiento de las leyes y normas que la regulan.

La estructura organizacional data de principios de los 90 con algunas modificaciones; las descripciones de misiones y funciones no constituyen un manual íntegro e integrador del ente; no existen manuales descriptivos de las actividades específicas del organismo ni un esquema que permita a cada funcionario conocer en forma inequívoca cuáles son su actividad y su responsabilidad.

Referente al presupuesto:

La AGPSE no incorpora metas físicas en sus presupuestos que permitan efectuar un análisis de los re-

sultados operativos. Por otra parte, la información de recursos no permite su asociación e integración.

Conforme el artículo 146 de la ley 24.156, de administración financiera, los proyectos de presupuesto deberán expresar las políticas generales y los lineamientos específicos; contendrán los planes de acción, las estimaciones de gastos y su financiamiento, el presupuesto de caja y los recursos humanos a utilizar y permitirán establecer los resultados operativo, económico y financiero previstos para la gestión respectiva.

Los documentos tenidos a la vista, relativos a presupuestos, se refieren exclusivamente a los aspectos financieros; los planes de acción no incorporan metas o acciones que permitan efectuar un análisis de la gestión por los logros planificados y alcanzados (por resultados).

Registros contables, memoria y balances:

Las registraciones de la AGPSE no reúnen los requisitos mínimos que fija la resolución 25/95, de la Secretaría de Hacienda, no permitiendo reconstituir la cuenta corriente que la AGPSE lleva de la Terminal 4.

De la cuenta corriente de Terminal 4 S.A., donde se registran las deudas y pagos que la concesionaria mantiene con la AGPSE, resulta que los listados "Ficha de cta. cte 3.533/5 Terminal 4 S.A." y "Cuenta Corriente Terminal Nº 4 S.A." surgen de dos sistemas de registración distintos. Las características relevantes confirman las falencias detectadas por la auditoría de estados financieros y del sistema GIGA mencionados ut supra.

Por su parte, de la vista de los libros rubricados "Subdiario de facturación", "Libro diario", "Inventario y balance", "Subdiario cobranzas" e "IVA compras" se observa:

–Las últimas registraciones corresponden a 2002, con la única excepción del "Subdiario de facturación" que llega hasta 2003.

–Libro "IVA compras": la primera registración es de una fecha anterior a la fecha de rúbrica.

–Libro "Diario": se rubricaron en forma conjunta desde el libro 8 hasta el 12.

Con la documentación relevada en la Oficina de Cuenta Corriente y la entregada (varios listados o lecturas del sistema que contienen distintos elementos que deberían estar en la cuenta corriente) no fue posible construir la cuenta corriente.

–El listado "Cuenta corriente Terminal 4 S.A." surge de dos sistemas de computación distintos: el Merino, en funcionamiento hasta el 31/12/02, y el GIGA, desde esa fecha en adelante. La concatenación de estos listados merece las siguientes observaciones:

–El listado del sistema Merino emitido el 5/6/03 arroja saldos al 31/12/02 distintos al emitido por el mismo sistema el 18/11/06.

–No posee saldo inicial.

–El saldo de cada renglón no resulta matemáticamente comprobable.

El listado de cuenta corriente emitido por el GIGA tiene dos columnas: una de saldo subtotal y otra denominada subtotal. La segunda (subtotal) surge de la suma algebraica del saldo y los intereses/multas; la columna de saldo no se puede comprobar numéricamente.

–En este listado no figuran las facturas canceladas por el concesionario; es decir, el pago de una factura implica la eliminación física del registro (renglón) donde se había registrado el comprobante. Este dato sólo continua figurando en el listado "Historial de aplicaciones".

La AGN concluye que el organismo no posee "una" cuenta corriente de cada una de las terminales sino que emite listados desmembrados y parciales, que no permiten tener una visión completa de la relación jurídico-económica entre la concesionaria y el organismo.

Sobre la actividad regulatoria:

Información

La AGPSE no ha fijado las normas y especificaciones que definan a la red de información portuaria a pesar del tiempo transcurrido desde el inicio de la concesión.

Entre la información a emitir se señala a título enunciativo: 1. cantidad, peso y/o volumen de las mercaderías entrantes o salientes a/o desde la terminal; 2. descripción de cantidad, peso y volumen de las mercaderías almacenadas en la terminal, indicando las peligrosas; 3. movimiento y estadía de buques; 4. toda otra información que la Sociedad Administradora de Puertos (SAP) requiera, para su propio uso o para enlaces operativos de la red con Aduana, migraciones, agentes, armadores y cargadores.

No obstante el tiempo transcurrido desde el inicio de la concesión la AGPSE informó que se están elaborando las bases para la creación de la red informática portuaria y que la UCT recibe vía e-mail de todas las terminales distinta información; como ejemplo:

–Movimiento de buques y cargas, lo que permite efectuar estadísticas e índices de rendimientos operativos.

–Facturación por servicios: se reciben listados de los servicios discriminados por factura, esto permite controlar sobre los listados la correcta aplicación de las tarifas máximas autorizadas.

–Movimiento de camiones: listado de camiones y contenedores que acceden a las terminales.

Al referirse a las funciones que viene desarrollando la UCT en el control de las concesiones, y en relación a la información enviada por las terminales, Prefectura Naval Argentina y Dirección General de Aduanas, con las que se elaboraron bases de datos que "resultaron de suma importancia al momento de

implementar el plan de calidad y mejora continua...”, afirma que “...la elaboración e implementación del plan cuenta con los instrumentos necesarios para llevarla a la práctica, pero a la fecha no se cuenta con el personal imprescindible en número y con la capacitación conveniente...”.

Vinculado con la calidad de la información estadística, la AGN constató que las mismas se han modificado: los datos de importación y exportación de 2001 y 2002, entregados en oportunidad de esta auditoría (en 2007) difieren de los proporcionados para auditorías anteriores (2003), por lo que no existe un valor inequívoco y preciso de toneladas movidas dentro de Puerto Nuevo.

La AGN expresa que la combinación entre la falta de información, el modo de obtención de datos (plantillas Excel recibidas por correo electrónico) y las restricciones del ente en cuanto a capacitación conveniente del personal, atenta contra el desarrollo de una buena administración del puerto, su logística y el control eficaz de la actividad del CDT.

Respecto del tipo de cambio a aplicar a las tarifas:

Pendiente el proceso de renegociación de los contratos de servicio público dispuesto por la ley 25.561, la AGPSE acordó con representantes de las concesionarias de las terminales fijar el tipo de cambio para la facturación de las tarifas portuarias, no obstante la relación de paridad peso-dólar, establecida por la citada ley.

La ley 25.561, de emergencia pública y reforma del régimen cambiario, dejó sin efecto, en los contratos celebrados por la administración pública, las cláusulas de ajuste en dólar o en otras divisas extranjeras y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países y cualquier otro mecanismo indexatorio, disponiendo que los precios y tarifas resultantes de dichas cláusulas quedan establecidos a la relación $1 \$ = 1 \text{ u}\$$ (artículo 8º), y ordenó la renegociación para determinar los efectos de la pesificación, instruyendo al Poder Ejecutivo nacional acerca de los criterios bajo los cuales renegociar los contratos de concesión (artículo 9º). El artículo 19 prescribe que la ley es de orden público.

Conforme las facultades conferidas, el decreto 293/02 incluyó taxativamente, entre los contratos alcanzados por la renegociación, a los servicios portuarios y creó a los efectos del mandato legal una comisión en el ámbito del Ministerio de Economía encargada de la renegociación. En este contexto, por resolución ME 20/02 se aprobaron las “Normas de procedimiento para la renegociación de los contratos de prestación de obras y servicios públicos”, que, en orden a reglamentar el proceso a llevar a cabo, definió el objeto y alcance, información a presentar, plazos y procedimientos y el listado de los contratos alcanzados, entre ellos, los celebrados con las terminales portuarias.

Se dispuso que los organismos centralizados, des-centralizados y desconcentrados de la APN, incluyendo a los organismos de regulación y control, deberán abstenerse de adoptar cualquier decisión o ejecutar acciones que afecten directa o indirectamente los precios y tarifas de los servicios públicos sometidos a su ámbito de competencia, haciendo observar el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 8º y 10 de la ley 25.561.

Se estableció que todo reclamo por incumplimiento de los contratos, entre concesionario y concedente, que se plantee antes del dictado del decreto que refrende los acuerdos de renegociación o las recomendaciones de rescisión, deberá ser incluido en el procedimiento de renegociación y formar parte del acuerdo (decreto 1.090/02, 25/6/02).

Por decreto 311/03 se creó, en el ámbito de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicio Público (UNIREN); el decreto mantiene entre los sectores sujetos a renegociación al portuario.

El 8 de enero de 2002, estando en vigencia la ley 25.561, el interventor de la AGPSE y representantes de las terminales portuarias acordaron establecer el tipo de cambio $1 \text{ u}\$ = \$ 1,40$ para la facturación de las tarifas que cobran las empresas. Consta en el acta la predisposición de las concesionarias para enmarcar la relación contractual dentro de la normativa mencionada y sus reglamentaciones, y en particular, respecto a los alcances del artículo 8º de la ley 25.561, en la medida que la misma no refiere taxativamente a las tarifas fijadas en dólares estadounidenses, como es su caso, y la asunción del compromiso “de ajustar a sus clientes las diferencias en más o en menos que pudieran corresponder en caso de determinarse por vía de la reglamentación una paridad distinta...”.

En mayo de 2002 se suscribió una nueva acta, por la cual se adecuó el tipo de cambio del acta del 8/2/02 a “las condiciones imperantes en el mercado, vale decir, mercado libre de cambios para las operaciones de comercio exterior y manteniendo la relación un dólar = 1 peso para las de cabotaje...”. El acta fue ratificada por el subsecretario de Puertos y Vías Navegables mediante nota de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (SSPyVN) 478 del 11/6/02.

Posteriormente, la AGPSE dictó la resolución 59/02 reduciendo, provisoriamente, en un 20 % los máximos tarifarios a la carga para servicios de transporte internacional y en un 50 % para las cargas y servicios vinculados al comercio y transporte de cabotaje.

Contra el acto que fijó el tipo de cambio para la facturación de las tarifas que cobran las empresas, se plantearon reclamos en sede judicial. Si bien el auditor no informó respecto de los juicios en trámite, la AGN señala la existencia de precedentes que concedieron medidas cautelares tendientes a suspender los efectos del acto hasta tanto culminara el proceso de

renegociación y de fallos que revocaron las medidas concedidas, todo ello sin resolver el fondo del asunto.

Las decisiones judiciales adoptadas alcanzaron en sus efectos a quienes iniciaron los reclamos, mas no existió un acto posterior del organismo auditado, orientado a dejar sin efecto –con alcance general– lo antes acordado, no obstante lo dispuesto por la ley 25.561 y demás normas aplicables.

Habiéndose promovido un proyecto de decreto que ratificara la resolución 59/02, convalidando las tarifas establecidas en moneda dólar con efecto retroactivo a partir de la sanción de la ley 25.561, a la fecha de cierre de las tareas de campo el decreto no fue dictado por el Poder Ejecutivo nacional.

El acuerdo de renegociación entre Terminal 4 S.A. y la UNIREN (5/12/05) ratifica las disposiciones adoptadas y los actos cumplidos desde la ley 25.561 con relación a las tarifas portuarias. A la fecha de cierre de las tareas de campo, el Poder Ejecutivo nacional no ha ratificado dicho acuerdo.

Prescindiendo del debate respecto a la legitimidad o ilegitimidad de establecer valores diferenciados para la determinación de la tarifa en este tipo de contratos, el apartamiento del orden jurídico creado produjo una situación de incertidumbre o precariedad. Como consecuencia, los acuerdos posteriores alcanzados en la materia en virtud del proceso de renegociación, debieron incluir cláusulas que regularizaran los actos anteriores.

Sobre el paquete accionario:

Participaciones y vinculaciones societarias con otras terminales concesionarias de Puerto Nuevo - Buenos Aires. Integración vertical.

1. Las transferencias accionarias entre las empresas concesionarias de las terminales, entre las que se encuentra la integración vertical de Terminal 4 S.A. – Terminal Emcym, han modificado el marco conceptual de competencia que dirigió el proceso de licitación para la concesión de los servicios portuarios del Puerto de Buenos Aires.

Además de la integración vertical de Terminal 4 S.A., a partir del año 2000, TPA Terminales Portuarias Argentinas S.A., concesionaria de la terminal 3, pasó a ser controlada por TRP Terminales Río de la Plata. S.A., concesionaria de las terminales 1 y 2. La vecindad de ambas terminales permitió, asimismo, la integración física. Estas fusiones e integraciones configuran, sin duda, un escenario de negocios y de intereses comerciales diferentes al marco original de la licitación.

La AGN destaca tener en cuenta que el diseño de la concesión (pliego y contratos con las terminales) no impone regulación alguna a la relación comercial entre concesionario de la terminal y la empresa de navegación, quedando librada a la oferta y demanda en el marco de competencia que se imprimió. Para entender la libertad que el plexo normativo otorga al con-

cesionario en materia operativa y de inversiones debe contextualizarse en las condiciones de competencia originales: esto es, 6 terminales con las prohibiciones del artículo 57 del pliego de condiciones generales (PCG) y el MATC como incentivo de actividad para el concesionario y garantía de explotación del puerto para el concedente.

Teniendo en cuenta la diferencia entre el escenario original y el actual, es imperiosa la necesidad de que el regulador ejerza las acciones que garanticen las condiciones de acceso abierto por el carácter de “uso público” asignado a las terminales en el pliego y definido en la ley de puertos conforme lo señala expresamente el dictamen 255 de la Comisión de Defensa de la Competencia.

Señala la AGN que a criterio de los CDT están dadas las condiciones de competitividad para desregular las tarifas que éstos perciben (conf. el artículo 37 del pliego). Respecto al tema, la UNIREN ha considerado indispensable que el órgano de control realice un pormenorizado estudio, no sólo para analizar la situación del mercado portuario sino también con las recomendaciones que “propendan a garantizar la transparencia en la determinación de precios y las más amplias posibilidades de competencia” (informe de justificación de la carta de entendimiento). Así, el acta acuerdo de renegociación contractual obliga a la AGPSE a evaluar las condiciones de competitividad del mercado portuario en la cuenca del río de La Plata conforme el artículo 57 del PCG y elevar los resultados a la Secretaría de Puertos y Vías Navegables dentro de los 60 días desde la entrada en vigencia del decreto rati-ficatorio.

2. No se ha implementado el Programa de Propiedad Participada (PPP).

3. El PCG (artículo 33, inciso 3) dispone que un porcentaje mínimo del 4 % del capital societario debe ser puesto a disposición del personal a título oneroso. Dichas acciones deberán ser inicialmente suscriptas e integradas por los adjudicatarios para su posterior transferencia al personal. Lo prescrito fue recogido por la concesionaria en el artículo vigésimo octavo y último del contrato de constitución de la sociedad. No obstante, el ministerio no ha implementado el PPP. La AGPSE, por su parte, no ha informado el grado de avance del proceso de implementación.

En relación a las garantías de cumplimiento de contrato:

El artículo 28 del PCG establece que el CDT debe constituir dos tipos de garantías:

a) “...por el fiel cumplimiento del contrato en lo relativo a la actividad prestacional del Concesionario...”, que abarca el pago de anticipos, tasas, intereses y multas que se originen por incumplimientos. El monto de esta garantía está establecido en u\$s 450.000.

b) "...por el fiel cumplimiento del Contrato en lo relativo a infraestructura de la terminal...", que abarca la ejecución en tiempo y forma de las obras obligatorias, la conservación de la infraestructura, su conservación y devolución al término de la concesión en buen estado de mantenimiento y operación. El monto está estipulado en u\$s 700.000.

Ambas garantías se constituirán por el plazo del contrato, más el tiempo necesario hasta la recepción a satisfacción de los bienes por parte del Estado, mediante fianza bancaria y títulos públicos nacionales. La resolución MIV 215/2000 y su modificatoria resolución MIV 309/00 incorporaron el seguro de caución como otra forma de garantía por el fiel cumplimiento del contrato en lo relativo a la infraestructura de la terminal. En relación a los montos asegurados se prevé que una vez que las obras obligatorias consignadas en el PCG hayan sido aprobadas y recibidas por la AGPSE, el monto de la garantía constituida por este rubro se reducirá en un 70 %.

En relación a la fianza bancaria el artículo 28.1.4.1 del PCG estipula que la misma debe ser aprobada por el ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos (hoy Ministerio de Planificación Federal, Inversión y Servicios), al igual que la entidad financiera emisora de la garantía. Para lo cual debe solicitarse la aprobación con una antelación mínima de 10 días hábiles a la fecha de presentación. Además, las firmas de los funcionarios bancarios actuantes en las garantías, deberán estar certificadas por el BCRA.

Se observan incumplimientos a lo prescrito en el artículo 28 y concordantes del PCG.

–La póliza se emitió dos meses después de su entrada en vigencia. En el caso de la póliza del seguro de caución 738.254 emitida por Aseguradora de Créditos y Garantías S.A., AGPSE aceptó la misma aun cuando su vigencia (9/1/02) tuvo inicio dos meses antes de su emisión por parte de la aseguradora (12/3/02).

–Las garantías constituidas mediante fianza bancaria no cuentan con la autorización previa que exige el PCG.

Al respecto AGPSE manifestó que la facultad de aprobación previa del ministerio fue cedida a esa administración, para el caso de Terminal 4 S.A., mediante el artículo 4º de la resolución 711/94 del MEyOSP, "... por el cual el ministerio cedió y transfirió a partir de la firma del decreto de adjudicación precitado los derechos y obligaciones del concedente complementada por el decreto 2.123 del 30-11-1994...".

Es decir, la AGPSE justifica la falta de autorizaciones en la delegación de facultades efectuada por el ministerio a favor de la AGPSE, interpretación que no se comparte pues ésta constituye una delegación de facultades genérica que no especifica la facultad de la AGPSE para emitir este tipo de aprobaciones.

No obstante, de aceptar esa interpretación, AGPSE estaría incumpliendo con lo prescrito dado que

no consta en la documental que se dé cumplimiento a esos requisitos.

–No consta la autorización previa de AGPSE sobre los seguros de caución.

La resolución MIV 215/00 permitió que las garantías del artículo 28.1.2 fueran constituidas por medio de seguro de caución, cuyas pólizas debían ser pre-aprobadas por la AGPSE. No constan, en la documentación tenida a la vista, las autorizaciones previas de la AGPSE para los seguros de caución presentados por terminal 4.

–En algunos períodos falta la cobertura exigida en el PCG.

Entre el vencimiento de la fianza bancaria 33924, que operó el 31/5/03, y la presentación de su sucesora, la fianza bancaria 309148, en fecha 14/08/03, Terminal 4 S.A. no presentó garantía por el fiel cumplimiento de la actividad prestacional.

Por otra parte, respecto de lo normado por la cláusula 28.1.2, cabe destacar que entre el vencimiento de la póliza de caución 738254, operado el 9/1/03, y la emisión en fecha 10/4/03 de la póliza 773649 (su reemplazo), Terminal 4 S.A. incurrió en incumplimiento de la norma, quedando de esta forma sin cobertura.

Seguros:

Durante todo el período de la concesión el CDT debe mantener un seguro de responsabilidad civil contra cualquier daño, pérdida o lesión que pueda sobrevenir a bienes o personas a causa de la ejecución de obras o la operación de la terminal o como consecuencia del contrato en forma tal de mantener a cubierto al concesionario, al concedente, a la SAP o a los subcontratistas. El monto mínimo a asegurar en el rubro responsabilidad civil será fijado oportunamente por el concedente o la SAP, en forma anual.

Los seguros serán contratados con compañías que sean previamente aprobadas por la SAP y "...cualquier omisión del concesionario en el cumplimiento de las obligaciones relativas a la contratación de seguros facultará al concedente a contratar y mantener en vigor dichos seguros por cuenta del CDT, así como a pagar las primas respectivas, las que deberán ser reintegradas por el concesionario en un plazo no mayor de cinco (5) días, en caso contrario el concedente podrá afectar la garantía contractual especificada en 28.1...".

Junto con la póliza del seguro exigido, deberá presentarse un certificado de reaseguro emitido por reaseguradoras a satisfacción del concedente.

Se observan incumplimientos a lo prescrito en el artículo 51 y concordantes del PCG.

–No se fijó anualmente el monto mínimo a cubrir por las pólizas de seguro de responsabilidad civil, como prescribe el artículo 51 PCG, conforme fue señalado por la AGPSE en su nota 1.491-2007, 27/3/07.

–La AGPSE no aprueba las compañías aseguradoras previo a la contratación de los seguros, conforme establece el artículo 51.2 del PCG.

Señala AGPSE: “...se ha procedido a confeccionar un instructivo remitido a todas las concesionarias portuarias en donde se especifica con claridad los requisitos que deban cumplimentar todas las garantías contractuales, pólizas de caución y pólizas de responsabilidad civil...”. No obstante que el instructivo pueda significar una medida de buena administración, no suple la obligación normada.

–Faltan certificados de reaseguro estipulados por el PCG, en el artículo 51.4.

Lo observado corresponde a los períodos 19/11/00 al 19/1/01 (póliza 1085784), 19/1/01 al 1/3/01 (póliza provisoria 43702,) y 1/3/01 al 19/11/01 (póliza provisoria 43734), todas emitidas por Mercantil Andina Seguros. No consta que se hubiera sancionado el incumplimiento. Si bien en las dos pólizas reza una leyenda que advierte que es un instrumento provisorio y que “...dentro de los quince (15) días corridos, contados a partir de su fecha de emisión, deberá requerirse la entrega de la póliza respectiva...”, no constan las pólizas definitivas ni el correspondiente certificado de reaseguro exigido por las cláusulas del PCG.

Respecto del reglamento operativo y cuerpo tarifario:

Según el artículo 48 del PCG, “... dentro de los 180 días de la toma de tenencia, el CDT elaborará y publicará un reglamento operativo, en relación a la prestación de sus servicios. Este reglamento deberá ser de conocimiento público y exhibido en la terminal...”. El incumplimiento faculta a la AGPSE a imponer las sanciones del artículo 68 del PCG.

1. El reglamento operativo no ilustra suficientemente al usuario sobre las responsabilidades que asume el CDT.

El reglamento operativo está destinado a regir las relaciones del CDT con los usuarios. Si se tiene en cuenta la cantidad de servicios al buque y a las cargas que se prestan en la terminal (recepción, expedición, manipuleo, estiba y desestiba y almacenaje de cargas; control y registro de la carga y descarga de mercadería, uso de muelle, amarre y desamarre; servicios de electricidad, agua y cloacas, telefonía, gas, recolección de residuos, etcétera) resulta que el reglamento operativo de la TP4 es insuficiente ya que sólo contiene información sobre algunas tarifas que el CDT cobra a los usuarios por servicios que presta.

No se exhiben pautas para la coordinación de las operaciones y movimiento de contenedores, modalidades de la prestación de servicios conexos, etcétera. No informa sobre documentación necesaria, horario de atención de ventanillas de facturación y cobro, ni número telefónico adonde el usuario pueda recurrir, que otras terminales exhiben.

Dado el escaso contenido del reglamento operativo, surge que el control realizado por la AGPSE es meramente formal e insuficiente a la luz de la multiplicidad y complejidad de los servicios que presta la terminal y de la necesaria protección del usuario por la que debe velar.

2. No está formalmente establecida la frecuencia con la que AGPSE realizará las tareas de control en lo referido a reglamento operativo y cuerpo tarifario.

Ello obedece a la derogación de la resolución 44/96, “Reglamento para el control de las obligaciones contractuales - licitación pública 6/93”, que establecía que las inspecciones se efectuarán con una periodicidad no mayor de un mes, responsabilizando de ello a la gerencia comercial. Se señala que el proyecto de manual de la UCT no establece la frecuencia con que esta inspección debe llevarse a cabo.

En lo relativo a tasa de puerto a las cargas y determinación del Monto Asegurado de Tasa a las Cargas (MATC):

Esta tasa se aplica a las cargas que transitan por las terminales de Puerto Nuevo. El artículo 34 del PCG fijó valores de las tasas, luego modificados por resoluciones AGPSE 91/94 - AGPSE (30/9/94) y 26/95 (6/4/95) 27. Esta última redujo en 25 % las tasas a las cargas fijadas por el artículo 34 con fundamento en que AGPSE está en condiciones de reducir paulatinamente las tasas a las cargas que abonan importadores y exportadores; que ello producirá efectos tendientes a aumentar la competitividad del puerto y sus concesionarios y que la modificación no colisiona con lo establecido en el artículo 35 del PCG respecto a la fórmula de ajuste del MATC.

Desde el inicio de la concesión, los CDT han actuado como agentes de percepción de la tasa a las cargas abonando del 5 al 10 de cada mes el monto percibido en nombre de la SAP el mes inmediato anterior.

Conforme el artículo 35 PCG durante el primero, segundo y tercer año de concesión el MATC será del 40 %, 60 % y 80 %, respectivamente, del valor ofertado y se ajustará anualmente, a partir del 4º año de la concesión conforme el algoritmo establecido.

1. Se observan atrasos en la determinación del MATC.

AGPSE debe establecer el MATC anual ajustado antes del quinto día del segundo mes del nuevo “año de concesión”. Es decir, dispone de un mes y cuatro días corridos –contados desde la finalización de cada “año de concesión”– para emitir la correspondiente resolución ajustando el MATC, antes de que nazca la obligación del CDT de ingresar los montos percibidos por tasas a las cargas más la diferencia que pudiere surgir respecto del MATC ajustado proporcionado al mes.

Por otra parte, la AGPSE no ha dictado resolución determinando el MATC del undécimo año de concesión, sino

que el mismo fue comunicado a Terminal 4 S.A. por nota 694 AGPSE/2005.

2. AGPSE no cuenta con una fuente de información propia para el cálculo del MATC.

Para el cálculo del MATC, la AGPSE toma las toneladas que surgen de la información que la terminal envía diariamente (y luego en forma mensual) de los montos de tasas a las cargas, cobrados por cuenta y orden de AGPSE.

El organismo ha manifestado que las bases estadísticas que elabora no son utilizadas como fuente de información para determinar el ajuste del MATC, empleando como fuente de información a tal efecto las declaraciones de las concesionarias que ya se encuentran depuradas de "trasbordos" y "de cargas no transitadas (stock)", empleando la estadística sólo como fuente de información para verificar la exactitud e integridad de las mencionadas declaraciones (informe 9-CR-04).

Asimismo, aún está pendiente la implementación de la informatización de datos sobre la actividad de las concesionarias y no existe un sistema adecuado para el control de las declaraciones juradas de los concesionarios respecto del movimiento de mercaderías en el puerto.

3. No se pudo verificar el correcto ingreso a la AGPSE de las tasas a las cargas.

En razón de lo señalado en "Limitaciones al alcance", respecto a la reconstitución de la cuenta corriente de la terminal y la confiabilidad de la información que emana del sistema GIGA, no fue posible verificar si el concesionario realizó en tiempo y forma los pagos de las tasas a las cargas.

Referido al análisis de la información económico-financiera del CDT:

El artículo 33 PCG (ap. 5) establece que el patrimonio neto de la Sociedad Anónima Concesionaria de la Terminal 4 deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- No podrá ser inferior a u\$s 3.000.000.
- Deberá representar como mínimo el 40 % del total del pasivo societario.
- Estos requisitos deberán mantenerse durante toda la vigencia de la concesión y deberán acreditarse anualmente.

-El cumplimiento de los recaudos deberá ser acreditado sin necesidad de intimación alguna. Su inobservancia dará lugar a que el concedente le curse el correspondiente emplazamiento para que en el plazo de 10 días corridos se dé cumplimiento. La falta de cumplimiento facultará al concedente a declarar la caducidad de la concesión con los efectos de "por culpa del concesionario...".

El artículo 41 del PCG faculta a la AGPSE a realizar auditorías externas sobre el CDT, cuando lo considere necesario, a fin de verificar el cumplimiento de la le-

gislación vigente en materia contable y otros aspectos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones. No surge que AGPSE hubiere realizado controles adicionales y/o auditorías externas al CDT.

1. Las relaciones entre pasivo y patrimonio neto (PN) no han sido cumplimentadas en los ejercicios 2001 y 2002 como lo requiere el pliego. No consta que la AGPSE haya realizado el emplazamiento establecido en el artículo 33 PCG in fine respecto al incumplimiento del ejercicio 2001, ni que la AGPSE haya aplicado las sanciones que hubieren correspondido si el CDT no hubiese actuado en consecuencia.

2. El patrimonio neto mínimo no fue conservado por la terminal en el período 2001 y 2002, no hay constancia de que la AGPSE haya efectuado reclamo alguno respecto al incumplimiento de 2001, ni haya aplicado sanciones del caso.

3. No surge que la AGPSE hubiera solicitado realizar controles adicionales y/o auditorías externas al CDT para verificar el cumplimiento de estas obligaciones.

Sobre obligaciones técnico-operativas:

1. La AGPSE no cumple con el mantenimiento del ancho y profundidad necesaria para la navegación y maniobra segura en el canal de acceso al puerto, dársenas y espejos de agua, compatibles con las condiciones náuticas de la red troncal, conforme prescribe el artículo 62 del PCG.

La concesión de dragado del canal troncal a cargo de Hidrovía S.A. superó los 32 pies de calado (1997) y alcanza 34 pies al momento de cierre de tareas de campo. De los datos proporcionados por AGPSE se desprende que el puerto no cumple con estas condiciones de navegabilidad. La limitación al calado por falta de adecuada infraestructura restringe el crecimiento del puerto y limita la competitividad.

Antecedentes recabados en AGPSE señalan que "...la capacidad de transporte adicional de alrededor de 500.000 TEU desperdiciada por la falta de profundidad [...] le significa una pérdida de facturación de alrededor de u\$s 1.500.000/año...", estimando además que el impacto sobre los usuarios, en términos de ahorro, podría ubicarse en los u\$s 135/TEU para un viaje a Brasil, lo que representa unos u\$s 80.000.000/año según los movimientos actuales de mercaderías".

2. Se observan falencias en los controles programados de las obras del Plan de Mantenimiento Correctivo.

El artículo 42.1.3 del PCG establece que el CDT elevará anualmente a la SAP el informe de las actividades de mantenimiento correctivo y preventivo de la infraestructura, para su aprobación, las que estarán sujetas a inspección de obra. Como la etapa de construcción de obras obligatorias está concluida, la actividad se centra en el mantenimiento y conservación de la infraestructura. Hasta 2004 la Gerencia de Ingeniería

y Operaciones tenía incumbencia en el tema; a partir de 2005 la gerencia interviniente es la UCT.

La Terminal 4 S.A. presentó el Plan de Mantenimiento Correctivo y Preventivo para 2005 el 21/03/05, es decir ya avanzado el año. El plan fue aprobado en abril/2005.

–En él se listan las actividades a desarrollar en el período; de la documentación tenida a la vista en la UCT surgen algunas tareas de control como faltantes (piedra de coronamientos, balardos, agujeros pasamuros, verificación balanzas, espacios verdes, etcétera).

–El listado de mejoras futuras (plan de inversiones 2005) fue presentado como “tentativo hasta tanto sea aprobado por los accionistas” y aprobado por la AGPSE (nota 085-AGPSE-2005 del 11/4/05).

–Según constancias, la UCT realizó el seguimiento de la ejecución de los rubros referidos a infraestructura y mantenimiento (conforme actas de inspección donde consta la verificación técnica) pero no de los montos invertidos. No se pudo detectar información referida a las inversiones en maquinarias e informática.

–La UCT en por lo menos 3 oportunidades luego de “... observar trabajos de colocación de defensas en la cabecera de Dársena D...”, requirió que estas obras sean notificadas con antelación, solicitando la remisión del informe correspondiente para su aprobación previa. No se tiene constancia de que fuera presentado alguna vez.

–Si bien la UCT señaló que no se informaron averías a la infraestructura o accidentes producidos durante 2005, se verificó que en acta de inspección del 14/11/05 consta un accidente, producido en ese día al rozar una contenedor contra la estructura de la verja perimetral, provocando la caída de tres paños de la misma, así como también de los parantes, hacia el lado de la vereda, destrozando inclusive los vidrios de un refugio de pasajeros. No consta la comunicación de la terminal a la AGPSE, ni denuncia policial correspondiente, aun cuando el acta señala que dichas presentaciones se efectuarían a la brevedad.

El proyecto de informe fue puesto en conocimiento de la AGPSE por nota 55/08-AO5 (21/8/08) para que formule las consideraciones que estime pertinentes.

Con fecha 23/10/2008 mediante nota 668 AGPSE 2008 el organismo efectúa sus consideraciones al proyecto de informe de auditoría.

La AGN formula las siguientes recomendaciones:

A la Administración General de Puertos Sociedad del Estado:

–Impulsar la designación del gerente a cargo de la UCT.

–Generar un cuerpo de sanciones y tramitarlo separado de la estructura organizativa.

–Elaborar manuales de procedimientos e iniciar el proceso de aplicación y revisión permanente para cada microactividad.

–Elaborar un organigrama actualizado, fijar misiones y funciones. Diseñar y poner en vigencia una estructura orgánico-funcional que responda a las necesidades de gestión y a la realidad fáctica del ente.

–Iniciar el proceso de redacción de manuales de misiones y funciones con asignación de responsabilidades para cada uno de los sectores. A partir de ellos iniciar la redacción de los manuales de procedimiento. Especificar las interacciones y los controles por oposición.

–Crear un sistema de control interno acorde que comprenda: *a)* funciones; *b)* procedimientos de autorización y registro; *c)* definición de deberes y funciones; *d)* asignación de personal; *e)* una unidad efectiva de auditoría interna. Definir objetivos específicos clasificados en: de cumplimiento, estratégicos, de operación, de evaluación y de información.

–Aplicar el Manual del Sistema Presupuestario Público de la Administración Nacional de manera que posibilite realizar una evaluación de los resultados obtenidos.

–Dar cumplimiento a las normas de registración contable, de manera que los datos sean únicos y reflejen la realidad económica y sean útiles para la toma de decisión y la gestión del organismo.

–Aprobar las normas y especificaciones que definan la red de información portuaria y llevar a la práctica la implementación de la red.

–Respecto al tipo de cambio que se aplica a las tarifas portuarias para el transporte internacional, ajustar los actos emitidos al orden jurídico vigente, tomando los recaudos necesarios ante la posibilidad de eventuales reintegros.

–Evaluar las condiciones de competitividad del mercado y garantizar el libre acceso y el mantenimiento de la competencia.

–Impulsar en lo que de AGPSE dependa el Programa de Propiedad Participada (PPP).

–Dar cumplimiento a lo prescrito en el artículo 28 del PCG. Implementar un sistema de monitoreo, alarma y/o calendarios de vencimientos de las garantías para evitar sus vencimientos, aplicar las sanciones del caso y aprobar las garantías en forma explícita, mediante acto administrativo.

–Dar cumplimiento a lo prescrito en el artículo 51 y concordantes del PCG. Fijar anualmente el monto mínimo asegurado en el rubro de responsabilidad civil; exigir que las pólizas de seguros se emitan conforme lo establecido por el pliego y aprobar las compañías aseguradoras.

–Exigir del CDT que el reglamento operativo ilustre adecuadamente a los usuarios.

–Establecer la frecuencia de las inspecciones.

–Realizar la determinación del MATC en tiempo y forma, respetando todas las pautas para su cálculo conforme lo establecen los artículos 34 y 35 del PCG y concordantes.

–Hasta tanto se implemente la informatización de la recepción de datos sobre la actividad del CDT, realizar auditorías de sus declaraciones juradas de movimiento de mercaderías.

–Implementar los procedimientos de control de requisitos patrimoniales que prescribe el artículo 33 del PCG.

–Cumplir con el mantenimiento del ancho en el canal de acceso al puerto, dársenas y espejos de agua. Esta recomendación es reiteración de anteriores (vgr. resolución AGN 82/04 y 2/05).

–Exigir al CDT la presentación en término del Plan de Mantenimiento Correctivo y efectuar todos los controles programados.

La AGN finaliza su informe con las siguientes conclusiones:

De las tareas realizadas en el ámbito de la AGPSE según el detalle efectuado en el capítulo de alcance del presente informe, se han obtenido evidencias tales como:

–Falta de adaptación funcional y organizativa de la sociedad. Ello limita las posibilidades de actuar eficazmente en la coordinación de las actividades del puerto y de lograr una mayor eficiencia y competitividad.

–Si bien se denota un proceso de cambio en la visión de la organización, persisten las observaciones y limitaciones de los informes AGN aprobados por resoluciones 82/04 y 2/05, destacándose que el organismo no ha definido un sistema de control interno adecuado al cumplimiento de su función administrativa.

–La implementación aún pendiente, de la informatización de los datos que recibe de los CDT sobre movimiento de mercaderías en el puerto, constituye un limitante de las tareas de logística y de control de las

terminales que debe realizar la AGPSE. La diferencia de medios tecnológicos relativos al control del movimiento de cargas, entre la AGPSE y los CDT, exacerbaba las asimetrías informativas.

–Se ha observado que tanto la AGPSE como la SSPyVN se excedieron en sus facultades al decidir sobre el tipo de cambio a aplicar a las tarifas portuarias, contrariando el plexo normativo de la ley 25.561.

–Se señalan falencias en el control de las obligaciones contractuales del CDT (en materia de garantías, seguros, cumplimiento de requisitos patrimoniales, plan de mantenimiento).

–Persiste el incumplimiento (por parte de la AGPSE) del mantenimiento del ancho y profundidad necesarios para la navegación y maniobra seguras compatibles con el canal troncal. Ello resulta en un limitante para la entrada de buques y, por ende, del crecimiento del puerto.

–La configuración del Puerto de Buenos Aires, habida cuenta de las fusiones e integraciones, exige del organismo un papel más activo como órgano de control asegurando el libre acceso y competitividad del puerto.

Heriberto A. Martínez Oddone. – Nicolás A. Fernández. – Luis A. Juez. – Gerardo R. Morales. – Juan C. Romero. – Ernesto R. Sanz. – Gerónimo Vargas Aignasse. – José M. Díaz Bancalari. – Walter A. Agosto. – María L. Leguizamón.

ANTECEDENTES

Ver expedientes 3.801-D.-2010 y 437-O.V.-2008.