

**PERÍODO PARLAMENTARIO**  
**2011**  
**ORDEN DEL DÍA N° 135**

**COMISIÓN PARLAMENTARIA MIXTA  
REVISORA DE CUENTAS**

**Impreso el día 13 de febrero de 2012**

Término del artículo 113:24 de febrero e 2012

SUMARIO: **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre las medidas adoptadas a fin de regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación en su informe referido a la Verificación de los controles realizados por la Secretaría de Transporte, respecto al transporte automotor de cargas y cuestiones conexas.

1. (5.928-D.-2011.)
2. (58-O.V.-2011.)

**I**

**Dictamen de mayoría**

*Honorable Cámara:*

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas ha considerado el expediente O.V.-58/11, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución 41/11 sobre la Verificación de los controles realizados por la Secretaría de Transporte y/o Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), respecto al transporte automotor de cargas; 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 a los fines de: a) regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación en su informe referido a la Verificación de los controles realizados por la Secretaría de Transporte y/o Comisión Nacional de Regulación del Transporte, respecto al transporte automotor de cargas

y b) determinar y efectivizar las responsabilidades que pudieran haber emergido de las aludidas situaciones.

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, 17 de noviembre de 2011.

*Heriberto A. Martínez Oddone. – Luis A. Juez. – Gerardo R. Morales. – Juan C. Romero. – 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 O.V.-58/11, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución 41/11 sobre la Verificación de los controles realizados por la Secretaría de Transporte y/o Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), respecto al transporte automotor de cargas; 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 a los fines de regularizar los aspectos observados por la Auditoría General de la Nación en su informe referido a la Verificación de los controles realizados por la Secretaría de

Transporte y/o Comisión Nacional de Regularización del Transporte, respecto al transporte automotor de cargas.

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, 17 de noviembre de 2011.

*Nicolás A. Fernández.*

#### FUNDAMENTOS

La Auditoría General de la Nación (AGN) efectuó un examen de auditoría en el ámbito de la Secretaría de Transporte (ST) y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) cuyo objeto es la verificación de los controles realizados por los mencionados organismos, respecto al transporte automotor de cargas.

Las tareas de campo se desarrollaron entre el 1°/5/09 y el 15/12/09.

En el apartado “Aclaraciones previas”, la AGN hace referencia sobre el marco legal histórico, marco normativo (Registro Único del Transporte Automotor –RUTA–, CNRT) y al mismo tiempo comenta que en el presente examen han practicado un seguimiento de las observaciones y recomendaciones expuestas en el informe de auditoría (resolución AGN 51/07) cuyo objeto era verificar los controles realizados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte respecto de las medidas de seguridad en el Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros, en particular sobre el ítem “licencia nacional habilitante (LNH). Otorgamiento y/o renovación”, con el fin de constatar si la CNRT ha implementado medidas para subsanar las deficiencias detectadas oportunamente.

La Auditoría emite los siguientes comentarios y observaciones:

#### *Registro Único de Transporte Automotor (RUTA)*

1. No se ha implementado un sistema de auditoría a los centros de recepción de inscripción (CRI).

La AGN informa que a noviembre de 2009, no se estableció un control permanente, distinto, o que forme parte de los órganos integrantes del sistema del RUTA, así como tampoco un protocolo para un control periódico de los CRI.

Por su parte, la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), en ejercicio de sus funciones como ente administrador del sistema (EAS), informa que los controles a los CRI no han sido instrumentados, debido a que aún no ha sido aprobada la conformación del cuerpo de auditores por parte de la Secretaría de Transporte (acápites V del cuestionario a UTN cuya respuesta se emitió el 24-9-07), situación que se mantiene hasta la fecha del cierre de las tareas de campo del presente informe, donde se confirma que el directorio del RUTA

sigue sin implementar una supervisión sistemática de los CRI (acápites VI del cuestionario a UTN cuya respuesta se emitió el 23-11-07) especialmente a los del interior.

2. A noviembre de 2009, no se ha concluido con la instalación del sistema de interfaz y lectoras de la tarjeta RUTA en la totalidad de las estaciones de peaje de la red nacional vial concesionada.

El sistema de descuento en peaje por medio de la tarjeta RUTA se encuentra a esa fecha en condiciones normales de funcionamiento en los corredores viales 1, 2, 5 y 6, mientras que en los corredores 18 (Caminos del Río Uruguay S.A.) y 4 (Caminos de América S.A.) se están realizando los ajustes finales. A su vez el corredor 3 (Vial Tres S.A.) todavía presenta dificultades en su implementación por utilizar un sistema distinto a los demás corredores el cual no es 100 % compatible con el utilizado en el RUTA.

La AGN comenta que el EAS y la empresa asistente (EA) han informado que el sistema mayoritariamente habría estado en condiciones de operar con anterioridad al 4/4/2006 si no hubiera existido reticencia por parte de los concesionarios, quienes alegaban falta de autorización o indicaciones, correspondientes al Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), con el fundamento de no estar autorizados a dar la información o a que las interfaces sean utilizadas luego de instaladas (según acta de directorio de coordinación RUTA N° 5/06 del 4/4/06), situación que ha provocado demoras en su puesta a punto final.

Cabe aclarar que la empresa Proyectos de Informática S.A. (PI) tiene a su cargo, desde el año 2003, la generación de un sistema para el RUTA y su mantenimiento.

La implementación definitiva del sistema en el control de la liquidación de las compensaciones a los concesionarios viales que no poseen este sistema debidamente instalado y operable, dotaría de mayor certeza y homogeneidad al mismo.

3. La CNRT no contempla el uso de los lectores móviles de tarjetas del RUTA en sus procedimientos de control del transporte automotor de cargas.

Según información brindada por Proyectos de Informática S.A., la CNRT recibió de parte de esta empresa diez (10) lectores móviles de tarjetas del RUTA (acápites 15 del cuestionario a PI cuya respuesta es emitida el 20-11-09), e indica que no ha recibido información que deviene de su utilización.

La AGN aclara que, en las planillas de resultados de los controles efectuados a vehículos/servicios, no se asientan la totalidad de vehículos fiscalizados, sino aquellos que son pasibles de infracción.

La utilización de los lectores móviles de tarjetas del RUTA serviría para que los organismos tengan un mayor volumen de datos, ya que el agente que realiza la inspección del vehículo, con sólo ingresar la tarjeta del RUTA en el lector, asentaría el control del

vehículo, sin que por ello importe una irregularidad en el vehículo, apenando mayor información en la fiscalización oportuna y la obtención de datos para los futuros seguimientos.

#### *Fiscalización del transporte automotor*

1. A diciembre de 2009, el área de fiscalización no cuenta con un manual de procedimientos aprobado que regule las tareas de control y/o fiscalización del transporte automotor de cargas. (Por resolución CNRT 350/2010 (13/7/2010), se aprobó un manual de procedimientos para el área de fiscalización. Por otra parte y de acuerdo con lo informado por el auditado este manual se encontraría nuevamente en elaboración a fin de reflejar cambios en la estructura organizativa realizados por la resolución CNRT 215/10 (3/5/10). La AGN agrega que esta situación será analizada en una futura auditoría.

El área de fiscalización Retiro informó a través de nota del 4/9/2009, que en el año 2008 la intervención

Período	Unidades tractoras	Acoplados total	Total
2005	229.343	107.031	336.374
2006	284.211	124.676	408.887
2007	317.054	136.718	453.772
2008	353.228	151.775	505.003
A junio 2009	369.207	158.418	527.625

Comparando este universo con lo que la CNRT proyecta verificar, según lo expuesto en su III carta de compromiso con el ciudadano, resulta que se controlaría aproximadamente el 4 % del total de vehículos registrados en el RUTA por año.

En esta carta se fija como objetivo inspeccionar en el AMBA 13.200 vehículos de cargas generales y 1.200 vehículos de cargas peligrosas, y en el interior del país, a través de las delegaciones regionales, 6.000 vehículos de transporte de cargas, sumando así un total de 20.400 vehículos en todo el país por año.

En otro orden, la planificación anual y semanal que realiza el área de fiscalización Retiro, y las planificaciones mensuales enviadas por las delegaciones regionales, no mencionan como objetivo la cantidad

Controles	Año 2007	Año 2008	Primer semestre/2009
Vehículos con infracción	27.283	29.378	13.366

La AGN indica que analizadas las planificaciones mensuales informadas y el resumen de las tareas realizadas por las delegaciones regionales, constató que no se presentaron planificaciones todos los meses; y casos en que habiéndose presentado, no se han registrado la cantidad de vehículos controlados en la respectiva rendición de cuentas de los controles efectuados.

de la CNRT contrató, a través de la Universidad de Buenos Aires (UBA), personal especializado para la elaboración de los manuales de procedimientos, logrando dicho personal la elaboración de la versión 1.0 en diciembre de 2008; versión que a la fecha del cierre de las tareas de campo, aún no se encuentra aprobada.

2. La planificación de las tareas de fiscalización del transporte automotor de cargas que realiza la CNRT presenta deficiencias. A su vez, la AGN constató la falta de resguardo de la documentación involucrada.

El universo pasible de ser controlado por la CNRT, al menos está compuesto por la cantidad de unidades tractoras y la cantidad de acoplados inscriptos en el Registro Único del Transporte Automotor (RUTA).

Por la información brindada por PI (empresa asistente del RUTA), el universo contemplado en el registro único está distribuido, incrementándose a través de los años, de la siguiente manera:

de vehículos a controlar, sino la cantidad de operativos a realizar.

Es así que esta área, para el año 2007 ha programado 996 operativos de control del transporte de cargas para el AMBA; para el 2008 1.500 y para el 2009, 1.458.

Si se toma el compromiso asumido en la carta (14.400 vehículos) y la cantidad de operativos programados por el área de fiscalización Retiro para el 2008/2009, sólo se estarían previendo controlar entre 9 a 10 vehículos por operativo.

Debe destacarse que los únicos datos que aporta el sistema informático de la CNRT, son los correspondientes a los vehículos a los que se les constató alguna infracción. Es así que del relevamiento de estos datos el organismo ha confeccionado actas de infracción a la siguiente cantidad de vehículos:

3. En el sistema informático que soporta las tareas de control sobre el transporte de cargas, la CNRT no lleva el registro de la totalidad de los vehículos controlados en sus procedimientos de fiscalización.

Si bien, mediante nota GCT - F 386/09, del 30 de septiembre, el área de fiscalización Retiro informó que recién a partir del 20/8/09 se comenzó a implementar un registro de la totalidad de los controles realizados

en la vía pública en esta jurisdicción, con una planilla que se encuentra a prueba. Dichos datos no se cargan en el sistema. Además, estas planillas utilizadas aún no son preimpresas con la respectiva prenumeración que posibilite posteriores controles sobre los procedimientos efectuados.

A su vez, la AGN verificó que las delegaciones regionales informan, desde el segundo semestre del 2007, la cantidad de vehículos controlados en los operativos realizados sólo a más de 50 km, es decir, los vinculados al pedido y rendición de viáticos.

Por su parte, el área de fiscalización administrativa no ha implementado una base de datos dentro del sistema informático que administra los controles, a los efectos de cargar dicha información, ya sea del área Retiro como de las respectivas delegaciones regionales, ante lo cual resulta imposible establecer el universo de control realizado, ingresando a este sistema sólo aquellos controles en los cuales se ha constatado alguna deficiencia que haya motivado el labrado de un acta de infracción.

4. Existen deficiencias en las tareas de fiscalización al transporte de cargas efectuadas por las delegaciones regionales.

Del análisis de la información enviada por las delegaciones regionales al área de fiscalización Retiro, correspondiente al primer semestre de 2009, compuesta por cronogramas de operativos a realizar, rendición y solicitud de viáticos, detalle de los vehículos controlados durante esos operativos, y solicitudes de informes por parte de la sede central (Retiro), esta área ha constatado que existen falencias en las tareas de fiscalización practicadas por las delegaciones.

5. Las infracciones de mayor relevancia relacionadas a la seguridad en el transporte (ya sea ausencia o vencimiento de la licencia nacional habilitante (LNH), falta de inscripción en el RUTA, deficiencias respecto a la revisión técnica obligatoria (RTO) y la carencia de seguro obligatorio), no son sancionadas con la celeridad necesaria.

Todo vehículo de transporte de carga, para ser susceptible de ser fiscalizado por la CNRT debe: a) Tener origen y destino en jurisdicciones distintas; y b) Estar transportando alguna carga y poseer carta de porte.

También debe cumplir con los siguientes requisitos: a) Certificado de inscripción en el RUTA; b) Poseer la LNH; c) Contar con el certificado (CRT) de RTO vigente; d) Poseer seguro obligatorio (copia de la póliza en el caso de empresas); y e) Tener en condiciones todo lo referido a la seguridad en el transporte (luces, señalización, amarres de la carga, etc.)

Del análisis que AGN efectuó, evidenció infracciones de gran relevancia tales como la falta de la LNH y el CRT, factores que atentan de manera directa contra la seguridad en el transporte. No obstante su incidencia, estas infracciones no son sancionadas con la celeridad necesaria.

Una vez culminado el proceso de liberación del vehículo, con el acta de comprobación (y documentación anexa si correspondiera) se da inicio al expediente, que pasa al área Sumarios, para que se sancione la infracción por la cual ha sido retenido.

La AGN comenta que la liberación de un vehículo se efectiviza, generalmente, en el mismo día de realizada la retención, previo pago del arancel por guarda y custodia el Centro de Asistencia de las Ciencias Económicas al Transporte Terrestre (CACETT) y que actualmente va de un mínimo equivalente a 150 litros de gasoil a 300 litros de gasoil, dependiendo del tipo y categoría de vehículo.

La Auditoría analizó el tiempo que transcurre entre el labrado del acta de comprobación y la disposición GAJ por la cual se dispone la aplicación de una sanción ante las infracciones constatadas oportunamente. De ello surge que los tiempos de tramitación que transcurren entre la fecha del labrado del acta y la fecha del informe de clausura, o la disposición de la CNRT, van de un (1) año hasta los cuatro (4) años y ocho (8) meses, es decir, muy cercanos a la fecha de prescripción del trámite.

Esta situación ya fue señalada en reiteradas oportunidades, en los informes de auditoría emitidos oportunamente por la AGN –resolución AGN 51/07, 130/08 y 29/10–, exponiendo que los tiempos que los expedientes permanecen en el área Sumarios de la CNRT, para su resolución respecto a la aplicación del régimen sancionatorio, son excesivos.

Al respecto, esta comisión informa que dichas resoluciones fueron objeto de trámite, a saber:

– El expediente O.V.-78/07 (resolución AGN 51/07): tratado en acta 432 de fecha 5/6/08; resolución Congreso 67-S.-08, la cual dio origen al O.V.-737/09. Este último finalizó su trámite disponiéndose su archivo.

– El expediente O.V.-290/08 (resolución AGN 130/08): tratado en acta 438 de fecha 19/11/08; resolución Congreso 23-S.-09, dando origen al O.V.-38/11 (en trámite).

– El expediente O.V.-07/10 (resolución AGN 29/10): tratado en acta 456 de fecha 2/3/2011; quedando a la espera de tratamiento en el Honorable Congreso de la Nación.

#### *Sistema de revisión técnica de jurisdicción nacional*

1. Durante el año 2009 el sistema de revisión técnica de jurisdicción Nacional no ha sido controlado adecuadamente respecto a su funcionamiento.

La Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT) tiene como objetivo la implementación de un sistema de revisión técnica vehicular para el transporte interjurisdiccional de cargas y pasajeros.

La ley 24.449 (B.O. 10/2/95) especifica en su artículo 34, párrafo 2°: “Todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la revisión técnica periódica...”.

Por resolución ST 417/92 (B.O. 28/9/92), se estableció que la auditoría y supervisión general del sistema serán llevadas a cabo por la Secretaría de Transporte, contando para ello con la colaboración y asistencia técnica de la CENT.

Por su parte el decreto 779/95 (B.O. 29/11/95), reglamentario de la Ley de Tránsito, en el título V - capítulo II, artículo 34, modificado por el artículo 39 del decreto 1.716/08 (B.O. 23/10/08), establece que: "Todos los vehículos... para poder circular por la vía pública deberán tener aprobada la RTO... Las revisiones deberán acreditarse obligatoriamente mediante el respectivo certificado de revisión técnica..."

Esta revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos de transporte se estableció a partir del año 1992 y debe realizarse únicamente en los talleres centros de revisión técnica (CRT) CENT (también llamados TRT, taller de revisión técnica), habilitados en todo el país.

Los vehículos afectados al TAC deberán concurrir a los TRT para practicar la RTO. Practicada la revisión, se entrega al transportista o empresa de transporte una copia del certificado de inspección técnica de cada unidad y una oblea de identificación. En el certificado consta la aprobación y su vencimiento, y es el comprobante que habilita al vehículo para circular por toda la jurisdicción nacional.

Respecto a las responsabilidades de la CNRT en la macroauditoría del sistema, mediante nota GCT 550/09 la gerencia de control técnico (GCT) ha solicitado instrucciones a la intervención y la Subsecretaría de Transporte Automotor respecto a la continuidad de la actividad de esta gerencia en la materia.

En cumplimiento de sus responsabilidades la gerencia de control técnico de la CNRT por nota GCT 695/09 del 24/4/09 elevó al interventor el informe de auditoría del sistema de revisión técnica de jurisdicción nacional correspondiente al ejercicio 2008, en el cual expresa que: "...el decreto 1.716/08 modifica el Anexo T del decreto 779/95 (punto 9) otorgando una serie de facultades a la Comisión Nacional de Tránsito y la seguridad vial respecto al sistema de revisión técnica de jurisdicción nacional, entre las que pueden mencionarse:

- Proponer el régimen legal de los TRT.
- Aprobar el régimen de funcionamiento y habilitación de los TRT.
- Auditar y fiscalizar el funcionamiento de los TRT.

Si bien estas funciones aún no han sido implementadas, pueden modificar la operatoria del sistema e incluso las responsabilidades de esta área respecto al sistema de revisión técnica".

Asimismo en las conclusiones del mencionado informe, entre otros, se expresa:

"Considerando los aspectos positivos y las falencias que presenta el sistema, esta área plantea para el 2009 la solución de las siguientes tareas prioritarias, las

cuales deberán ser puestas a consideración del comité de coordinación a fin de ir encauzando las mismas por ante los organismos que corresponda:

- El sistema de revisión técnica se encuentra totalmente incorporado como una exigencia imprescindible en el transporte de cargas y pasajeros de jurisdicción nacional.

- No obstante el sistema no alcanzó los estándares de calidad pretendidos, verificándose, como se ha venido mencionando en otros informes, que los talleres en general observan las cuestiones esenciales (frenos, tren delantero y trasero, problemas de chasis y suspensión) pero suelen prestar menor detalle a un sinnúmero de aspectos que también colaboran a la seguridad activa, pasiva y emisión de contaminantes de los rodados.

Para revertir esta situación esta área considera que deberían implementarse algunas o varias de las medidas que a continuación se detallan:

- Incrementar la fiscalización del sistema.
- Disminuir el tiempo entre la detección de la irregularidad y la sanción; ..."

Sin obtener respuesta a la mencionada nota GCT 550/09, la gerencia por nota GCT 1.608/09 del 11 de septiembre, informa al señor interventor de la CNRT:

"...en relación al programa anual de auditoría a la red de talleres de revisión técnica de jurisdicción nacional [...]"

"...la gerencia lleva a cabo anualmente un programa destinado a evaluar el sistema de revisión técnica, actividad que tiene prevista la auditoría de la red de talleres privados con una programación de aproximadamente 120 visitas y la visita de las auditorías regionales CENT".

A fines del año 2008 fue dictado el decreto 1.716/08, acto administrativo que establece en su inciso 12 anexo, que la Comisión Nacional del Tránsito y Seguridad Vial dependiente de la Subsecretaría de Transporte Automotor es el organismo encargado de la auditoría del sistema de revisión técnica obligatoria. Si bien la norma no explicita que será el único organismo en realizar esta actividad de auditoría, genera una situación vidriosa respecto a la tarea de la gerencia.

En forma práctica y en el trabajo rutinario, nuestro cuerpo de inspectores empezó a tener problemas en los operativos de control, ya que los responsables de los talleres empezaron a poner en tela de juicio la autoridad de nuestro personal en la ejecución de tales actividades, incluso en algunos casos puntuales se le ha negado el acceso a la fosa de inspección o a la documentación de registro.

Dichas situaciones generan un clima de malestar y violencia para nuestros inspectores. Por otra parte no dejan alternativa que corroborar mediante las correspondientes actas de constatación la negativa a efectuar las actividades de auditoría.

Esta situación es sumamente delicada, ya que la penalidad prevista en el régimen sancionatorio ante

una conducta como la expuesta es la inhabilitación definitiva del taller.

Ante lo expuesto, cabe la siguiente reflexión, “se justifica el cierre de un taller por una errónea interpretación de la cadena de responsabilidad”, “se justifica iniciar graves sumarios, cuyo resultado final es incierto, por un difuso contexto jurídico”.

Es claro que a los talleres de RTO nunca les simpatizó nuestra actividad de control (cabe indicar que casi la totalidad de sanciones impuestas a los talleres de revisión técnica, se han iniciado con actuaciones perfeccionadas por nuestros inspectores) y nos toleraban estoicamente porque nadie había puesto en tela de juicio nuestra competencia.

La situación cambió radicalmente, y desde el dictado del decreto 1.716/08 nuestra labor se viene complicando día a día.

En dicha inteligencia es que en fecha 30 de marzo, mediante nota GCT 550/09 (TRI: S01:16831/09) el área ha solicitado instrucciones a la Subsecretaría de Transporte Automotor mediante nota GCT 550/09 elevada por la intervención se requirió a la Subsecretaría de Transporte Automotor, precisiones respecto al rol que le cabría a la CNRT y en particular a esta gerencia, respecto a la auditoría del sistema TRT.

Ante la falta de respuesta de la nota antes expuesta, y a los problemas que se han ido suscitando, esta gerencia ha resuelto suspender las actividades de auditoría a los TRT hasta recibir respuesta de la autoridad en la materia, según lo establecido en el decreto 1.716/08, salvo que desde la intervención se disponga lo contrario.

La AGN destaca que esta nota mencionada precedentemente, tampoco ha merecido respuesta por parte del destinatario, ante la medida adoptada por la gerencia de control técnico.

Independientemente de que la GCT resolvió la suspensión de las auditorías programadas al sistema, ésta realizó durante el período 6 de enero al 4 de junio de 2009, veintisiete (27) auditorías a diferentes talleres de las ciento veinte (120) programadas para el año, y una (1) a la auditoría regional CENT de Resistencia. Sobre éstas se realizaron distintas observaciones en ocho (8) de los TRT visitados y se labró un acta de constatación (N° 00143269) por no permitir el ingreso de los auditores de la CNRT en el TRT Ceviara S.R.L.

Por su parte, la Subsecretaría de Transporte Automotor informa a la solicitud de la AGN (nota 124/09-RC SER) mediante nota SATA 5.445/09 del 27 de noviembre, que a la fecha no se han efectuado, durante el 2009, controles de auditoría y fiscalización sobre los TRT tal como se establece en el decreto 1.716/08. Más aún, informa que el 1° de julio, por nota SSTA 2.837/2009, ésta solicitó al señor secretario de Transporte un refuerzo presupuestario para afrontar los gastos necesarios al ejercicio 2009, el cual a la fecha no ha sido concedido.

De acuerdo a lo informado, la AGN señala que se ha abandonado el control del sistema de revisión durante el transcurso del año 2009. En ese sentido, la CNRT por entender que no hay precisiones respecto a su responsabilidad y la Subsecretaría de Transporte Automotor por no haber estructurado, a la fecha, la instrumentación de este control.

La AGN informa que en relación al Sistema de Revisión Técnica de Jurisdicción Nacional, efectuó una auditoría cuyo objeto fue: “Evaluación y control del Sistema de Revisión Técnica de Jurisdicción Nacional del Transporte Automotor” (período auditado entre el 1° de enero de 2005 y el 30 de marzo de 2007), aprobado por resolución AGN 130/08, donde expuso una serie de deficiencias del accionar de los distintos actores involucrados en su funcionamiento v fiscalización.

#### *Licencia nacional habilitante (LNH)*

1. Los trabajos de control programados para el año 2008, no se cumplieron según lo planificado.

El 6/12/2007, la gerencia de control técnico (GCT) remite a la intervención del organismo, por medio de la nota GCT 2.035/07, el programa y presupuesto de auditoría 2008; detallándose en el siguiente cuadro los trabajos de control a realizar en el período:

La gerencia de administración y recursos humanos por medio de la nota I.G.ADM. 475/08 del 24/1/08, es la encargada de comunicar la aprobación de este plan. Los fondos necesarios para la ejecución de los trabajos planificados son suministrados por la CENT (Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte).

En relación a la disposición de estos fondos, durante el año 2008 se efectuaron cambios, como han sido expuestos por la GCT en su informe Balance de gestión 2008. En cuyo texto enuncia que se ha producido un cambio en el mecanismo de administración de fondos provenientes de la CENT, quedando en el mes de mayo a cargo de los miembros de enlace entre la consultora y la CNRT. Esta situación trajo aparejada la incorporación de las formalidades propias de un control cruzado, el cual se implementó mediante nuevos pasos administrativos y varios niveles de control con el consiguiente incremento de los tiempos de tramitación, no prevista en el programa original, lo que obligó a replanificar algunas auditorías programadas originalmente.

La AGN procedió a analizar el trabajo de control efectuado por el departamento de control psicofísico (DCP) y consecuentemente las metas alcanzadas, observándose que las mismas no fueron alcanzadas totalmente, lo que es reconocido por el área en el contenido de su informe de gestión 2008.

La AGN constató que los operativos de control planificados para cargas no fueron ejecutados.

Los motivos argumentados por el DCP por los cuales no se alcanzaron los objetivos planificados, han sido que por las particularidades de la actividad de transporte de cargas, al ser necesario encontrar un momento y lugar de concentración de conductores, se limita

el control sólo al de alcoholemia, el que además, al adquirirse el equipamiento recién a fines de diciembre del 2008, no se pudo realizar.

Por su parte, los controles a los centros de capacitación del AMBA fueron superados en más del 100 %; no siendo éste el resultado alcanzado en el interior del país en donde se ha efectuado algo más de la mitad de lo programado.

Como consecuencia de los cambios de procedimientos efectuados, sobre los recursos económicos, el 18,52 % de las auditorías no fueron realizadas.

Los argumentos expuestos por el área interviniente, se centran en el cambio de metodología de la liquidación de viáticos, la baja de pasantes y las licencias por maternidad de personal de ésta.

2. Los prestadores médicos incumplen con la fecha de presentación de sus informes trimestrales; ante ello, la CNRT no efectúa el reclamo en forma oportuna, registrando la fecha de recepción inadecuadamente.

Del análisis de la documentación suministrada por el DCP, relacionada a la presentación de los informes trimestrales, surge que existe el incumplimiento de este requerimiento establecido por circular 2/05 de la CNRT.

Asimismo, la AGN pudo establecer que el área, en relación a la falta de presentación en fecha de los informes trimestrales, sólo se limita a notificar con antelación los futuros vencimientos de aquellos, sin implementar una metodología que permita revertir estos desvíos.

La inexistencia, en la mayoría de los informes, de un sello con la fecha de recepción (ya sea del DCP o bien de mesa de entradas del organismo), obstaculiza la evaluación del cumplimiento de las respectivas presentaciones.

3. La CNRT no ha aplicado las sanciones correspondientes, ante las deficiencias detectadas en los centros de capacitación.

La AGN señala que durante el año 2008 el departamento de control psicofísico (DCP) efectuó treinta y ocho (38) procedimientos de control a centros de capacitación, sobre un total aproximado de cuarenta y seis (46), obteniéndose en seis (6) de ellos deficiencias respecto a lo establecido en la resolución CNRT (I) 2.624/03, sin generar éstas la apertura de los expedientes para la tramitación de las sanciones que correspondan.

Continúa informando que estas deficiencias corresponden a nuevas constataciones o bien al seguimiento de lo observado oportunamente en auditorías practicadas con anterioridad.

4. Existen significativos atrasos en la tramitación de los expedientes iniciados por deficiencias e incumplimientos constatados en las unidades prestacionales.

La AGN informa que tomándose en cuenta las observaciones efectuadas en el informe de auditoría aprobado por resolución AGN 51/07, se efectuó el seguimiento de los expedientes analizados en dicha actuación, determinándose que se encontraban aún sin resolución:

Expediente	Movimiento	Estado
Exp-SO1: 0049506/2006	Sin movimiento	Sin resolución
Exp-SO1: 0049521/2006	Se incorporó información	Sin resolución
Exp-SO1: 0049553/2006	Se incorporó información	Sin resolución
Exp-SO1: 0049540/2006	Se incorporó información	Sin resolución

Asimismo indica que estos expedientes se sustanciaron sobre la base a los procedimientos de control efectuados sobre la totalidad de la red prestacional durante el año 2005.

Por otra parte, del análisis efectuado sobre los expedientes iniciados por deficiencias e incumplimientos constatados en las unidades prestacionales durante 2008, la Auditoría verificó que se encuentran sin resolución, ni movimiento; sumado a que en tres de estos expedientes abiertos, se solicitó la suspensión preventiva de la unidad prestacional correspondiente.

El detalle de todos estos expedientes figura en el cuadro de la página siguiente.

La falta de prontitud para movilizar los expedientes por parte del área de Sumarios trae como consecuencia, por ejemplo, que aquellas Unidades Prestacionales a las cuales se les solicitó la suspensión preventiva, siguen prestando servicio a la fecha.

En este sentido la AGN expone en el cuadro que figura en la página siguiente los datos que representan esta falta de determinación por parte del área correspondiente.

#### *Seguimiento de recomendaciones*

La CNRT no arbitró las medidas suficientes para subsanar las deficiencias constatadas oportunamente por la AGN en referencia a la licencia nacional habitante (LNH).

Del análisis de las medidas adoptadas por la CNRT en referencia a las observaciones y recomendaciones efectuada en el informe de auditoría aprobado mediante resolución AGN 51/07 (cuyo objeto era: Verificar los controles realizados por la CNRT respecto de las medidas de seguridad en el servicio público de transporte automotor de pasajeros - licencia nacional habitante (LNH) - Otorgamiento y/o renovación), la AGN ha constatado que en su mayoría persisten,

# O.D. 135 Diputados - Nueva copia

8

O.D. N° 135

CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Unidad	Expediente Exp-SOI:	Fecha	Estado	Observación
HC62	0003526/2008	Se encuentra en Coordinación de Rendición de Cuentas DGA		
CP11	0364678/2008	2/9/08	S/movimiento	
<b>XC42</b>	<b>0402016/2008</b>	<b>24/9/08</b>	<b>S/ movimiento</b>	<b>Se solicitó la suspensión de la unidad.</b>
UC73	0446086/2008	27/10/08	S/ movimiento	
XC43	0446101/2008	27/10/08	S/ movimiento	
<b>BC23</b>	<b>0487521/2008</b>	<b>21/11/08</b>	<b>S/movimiento</b>	<b>Se solicitó la suspensión de la unidad.</b>
MC41	0495035/2008	26/11/08	S/movimiento	
CC12	0508566/2008	3/12/08	S/movimiento	
<b>UC73</b>	<b>0516474/2008</b>	<b>9/12/08</b>	<b>S/movimiento</b>	<b>Se solicitó la suspensión de la unidad.</b>
XC43	0539439/2008	23/12/08	S/movimiento	
BC25	0544797/2008	30/12/08	S/movimiento	
QC76	0544809/2008	30/12/08	S/movimiento	
EC33	0544814/2088	30/12/08	S/movimiento	

Unidad	Fecha del pedido de suspensión	Licencias emitidas desde el pedido de suspensión al 17/09/09	% sobre el total de licencias emitidas (de acuerdo a la fecha de referencia)
XC42	24/9/08	6.843	3,54%
BC23	21/11/08	13.443	9,09%
UC73	9/12/08	232	0,17%

sin que la CNRT haya solucionado lo oportunamente constatado.

*Comunicación del informe a la Secretaría de Transporte (ST) y a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)*

Por otra parte, la auditoría pone en conocimiento de esta comisión que por nota 147/10-RC SER del 4/11/2010, se remite a la Secretaría de Transporte (ST) copia del proyecto de informe de auditoría referido a Verificación de los controles realizados por la Secretaría de Transporte de la Nación y/o Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), respecto al transporte automotor de cargas, a fin de que realice sus aclaraciones y/o comentarios respecto a su contenido.

Al mismo tiempo, mediante nota 148/10-RC SER, se remitió al señor interventor para su conocimiento una copia del proyecto de informe de auditoría que le fuera enviado a la ST. Esta copia fue recibida por la CNRT el 5 de noviembre de 2010.

Por nota de Jefatura de Gabinete no 859, del 24 de noviembre de 2010, la ST solicita prórroga a efectos de que se puedan realizar todas las aclaraciones y comentarios respecto del proyecto. Prórroga que fue concedida por la AGN mediante la nota 162/10-RC SER,

recepcionada por la Secretaría el 1° de diciembre de 2010.

Asimismo la CNRT, por nota CNRT (I) 2.263/10, del 26 de noviembre de 2010, solicita que se le conceda una prórroga de diez (10) días hábiles al plazo para la remisión de la información peticionada, aduciendo la tarea diaria y de los pedidos de informes requeridos y que suministra periódicamente a organismos gubernamentales y no gubernamentales. Prórroga que se otorga mediante la nota 161/10 RC SER, del 30 de noviembre de 2010, por siete (7) días hábiles de plazo para la entrega de lo solicitado oportunamente, desde la recepción de la mencionada nota.

La ST remite sus consideraciones por nota ST 5.064 fechada el 7 de diciembre de 2010, ese mismo día es recibida en mesa de entradas de la AGN.

Con la nota citada, se adjuntan entre otras: nota NIE Se 227/10 del 8 de noviembre, nota CNRT 2.288/10 del 2/12/10, con información adjunta que consta de los informes producidos por la gerencia de control técnico mediante nota GCT 2.273/10, por el departamento de control psicofísico mediante nota CP 1.770/10, por la Subgerencia de Fiscalización del Transporte Automotor mediante nota SFTA 280/10 (con información adjunta), nota GAJ 690/10 y nota UA1 CNRT 309/10 de

la auditoría interna de este organismo; y la nota SSTA 5.429, del 26 de noviembre de 2010 (con información anexa, entre la que incluye la nota RUTA 1.656/10, del 24 de noviembre de 2010, y la nota SSTA 5.445 del 27 de noviembre de 2009), en donde se exponen comentarios y aclaraciones al proyecto de informe de auditoría.

Con posterioridad, la CNRT remite a la AGN la nota CNRT 2.333/10, del 10/12/2010 (nota de contenido similar a la nota CNRT (I) 2.288/10 remitida a la ST), con sus consideraciones, las cuales ya habían sido remitidas por la ST como parte de sus aclaraciones efectuadas al proyecto de referencia.

Sobre el particular la AGN destaca la falta de consistencia de las respuestas emitidas por la Subgerencia de Fiscalización del Transporte Automotor de la CNRT en la remisión de documentación que efectúa esta comisión a la AGN, pues en la misma se incluyen dos notas con igual identificación, exponiendo en una de ellas contenidos distintos respecto a los que remitió la ST como parte de sus consideraciones.

Asimismo, la AGN se remite al anexo VI del examen que efectuó, en el cual expone el análisis detallado sobre cada una de las consideraciones emitidas por los organismos, las que no aportan elementos que modifiquen las observaciones efectuadas, ante lo cual se ratifica en su totalidad los términos vertidos en el presente informe de auditoría.

Asimismo, la AGN efectuó las pertinentes recomendaciones con la finalidad de contribuir al mejoramiento de los sistemas de información y control existentes.

La auditoría concluye que en las tareas realizadas en el ámbito de la Secretaría de Transporte de la Nación y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) según el detalle efectuado en el capítulo de alcance y a la fecha de cierre de las tareas de campo del presente informe, se han obtenido evidencias tales como:

– Respecto a la actividad de control sobre el registro único de transporte automotor (RUTA) que le compete a la ST (actualmente a la Subsecretaría de Transporte Automotor - SSTA, por decreto 306/2010) se ha constatado la falta de implementación de un sistema de auditoría a los centros de recepción de inscripción (CRI), encargados de la recepción de la documentación para la inscripción de los transportistas en este registro único.

Asimismo, de la documentación que le fue suministrada oportunamente a la AGN, por el ente administrador del sistema (EAS) se informó que a noviembre de 2009, no se ha concluido con la instalación del sistema de interfase y lectoras de la tarjeta RUTA en la totalidad de las estaciones de peaje de la red nacional vial concesionada.

Por su parte, la CNRT no contempla en sus procedimientos de control del transporte automotor de carga, el uso de los 10 lectores móviles de tarjetas del RUTA que le fueran entregados oportunamente por la empresa asistente (EA), aduciendo fallas tecnológicas

como la falta de autonomía suficiente de baterías o bien registros de datos no actualizados, situación que es desconocida por la administración del registro único. Con relación a esto último, en las consideraciones efectuadas por el señor secretario del RUTA, se expone el desconocimiento por la falta del uso respectivo.

– En cuanto al sistema de revisión técnica de jurisdicción nacional se constató que durante el año 2009 no ha sido controlado adecuadamente respecto a su funcionamiento, ya sea por interpretación del decreto 1.716/08 por parte de la CNRT o bien por razones presupuestarias para la implementación de los controles establecidos por la SSTA.

En cuanto a la gestión de la CNRT como órgano de control del transporte automotor de cargas, la AGN ha detectado las siguientes deficiencias en su accionar:

– A diciembre de 2009 el área de fiscalización no cuenta con un manual de procedimientos aprobado que regule las tareas de control y/o fiscalización del transporte automotor de cargas.

– Asimismo, la planificación de las tareas de fiscalización del transporte automotor de cargas presenta deficiencias, comprobándose también la falta de resguardo de la documentación involucrada.

– Por su parte, en el sistema informático que soporta las tareas de control sobre el transporte de cargas, no se lleva el registro de la totalidad de los vehículos controlados en sus procedimientos de fiscalización, sólo se registran aquellos que, por las deficiencias constatadas, han propiciado el labrado de un acta de infracción.

– En cuanto a las tareas de fiscalización al transporte de cargas, efectuadas por las delegaciones regionales de la CNRT, se verificaron deficiencias en su accionar.

– Respecto a los controles efectuados con relación a la licencia nacional habilitante, se ha verificado que los trabajos de control programados para el año 2008 no se cumplieron según lo planificado.

A su vez, los prestadores médicos incumplen con la fecha de presentación de sus informes trimestrales; ante ello, la CNRT no efectúa el reclamo en forma oportuna, registrando inadecuadamente la fecha de recepción.

En los controles realizados a los centros de capacitación, no se han aplicado las sanciones que corresponden por las deficiencias constatadas.

En cuanto al seguimiento de recomendaciones efectuado, la Auditoría constató que la CNRT no arbitró las medidas suficientes para subsanar las deficiencias constatadas, oportunamente expuestas en un informe aprobado por la resolución AGN 51/07.

Además, respecto a la aplicación del régimen sancionatorio, se constató que las infracciones de mayor relevancia, relacionadas a la seguridad en el transporte, no son sancionadas con la celeridad necesaria.

Independientemente de lo expuesto, la AGN señala que existen significativos atrasos en la tramitación de los expedientes, iniciados por deficiencias e incumplimientos constatados en las unidades prestacionales.



## O.D. 135 Diputados - Nueva copia

Finalmente, el órgano de contralor destaca que el presente documento se desarrolló en el marco de la función de control que le compete a la Secretaría de Transporte (ST) y a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). En este sentido, la AGN manifiesta que sin perjuicio de que las consideraciones efectuadas al presente informe hayan sido brindadas por las áreas respectivas según su competencia específica, los responsables de los controles son la JST y la CNRT, por lo que los atenuantes que hacen a falta de presupuesto o a las restricciones aludidas por dichas áreas, deberán ser evaluados por las autoridades de los organismos a fin de dotar a las mismas de los recursos suficientes para llevar adelante la acción en forma integral.

Continúa señalando que, es así que la implementación de las acciones necesarias para mejorar u optimizar los procedimientos de control que los organismos manifiestan al emitir el descargo (la AGN se remite a los anexos IV y V del examen que realizó) que han adoptado o adoptarán, como aquellas que puedan implementarse, se verificarán en futuras auditorías.

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

### ANTECEDENTES

Ver expedientes 5.928-D.-2011 y 58-O.V.-2011.

