

SESIONES EXTRAORDINARIAS

2016

ORDEN DEL DÍA N° 1196

Impreso el día 13 de diciembre de 2016

Término del artículo 113: 22 de diciembre de 2016

COMISIÓN PARLAMENTARIA MIXTA
REVISORA DE CUENTAS

SUMARIO: **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre las medidas adoptadas para regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación respecto de la gestión informática del Sistema de Tránsito Aduanero Monitoreado (TRAM) y basado en el uso del Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero (PEMA) en la Dirección General de Aduanas de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) en el ámbito el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación. Período auditado: mayo 2012/abril 2013. (217-S.-2016.)

Buenos Aires, 2 de noviembre de 2016.

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

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

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional solicitándole informe sobre las medidas adoptadas para regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación respecto de la gestión informática del Sistema de Tránsito Aduanero Monitoreado (TRAM) en el marco de la Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (ISTA) y basado en el uso del Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero (PEMA) en la Dirección General de Aduanas de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) en el ámbito del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación. Período auditado: mayo 2012/abril 2013.

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

Saludo a usted muy atentamente.

FEDERICO PINEDO.

Juan P. Tunessi.

FUNDAMENTOS

La Auditoría General de la Nación (AGN), efectuó un examen aprobado por resolución AGN 31/15 en la Dirección General de Aduanas de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) en el ámbito del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación, con el objeto de auditar la gestión informática del Sistema de Tránsito Aduanero Monitoreado (TRAM) en el marco de la Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (ISTA) y basado en el uso del Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero (PEMA). Período auditado: mayo 2012/abril 2013.

Las tareas de campo han sido desarrolladas desde agosto de 2013 a junio de 2014.

La AGN señala que el equipo de auditoría en la etapa de planificación identificó los temas de mayor exposición al riesgo y comprendió los siguientes ítems:

– Relevamiento de la documentación normativa relacionada con el objetivo de la auditoría.

– Relevamiento y análisis del organigrama de las áreas vinculadas al proceso sujeto a auditoría y su funcionamiento.

– Relevamiento de la infraestructura informática utilizada en las áreas vinculadas al objeto de la auditoría.

– Relevamiento de los procesos y procedimientos operativos relacionados con el control de las operaciones de tránsito terrestre de mercaderías de importación.

– Análisis de muestras seleccionadas de datos obtenidos de precintos electrónicos en comparación con la información de los movimientos de cargas entre distintas aduanas y depósitos fiscales.

– Análisis del monitoreo de los procesos, la idoneidad del control interno y la existencia de auditoría interna.

También indica que la tarea abarcó la auditoría de la gestión informática del Sistema de Tránsito Aduanero Monitoreado en la sede central de la Administración Federal de Ingresos Públicos y en distintas aduanas, en base a la información obtenida de las siguientes fuentes:

– Entrevistas realizadas con las principales autoridades de la administración.

– Cuestionario para la determinación de las necesidades de análisis detallado.

– Cuestionarios para el análisis detallado de los temas que lo requerían.

– Manuales de documentación de los Sistemas.

– Inspecciones directas efectuadas en:

– Centro Único de Monitoreo Aduanero.

– Terminal Portuaria 1, 2, 3.

– Terminal Portuaria 4.

– Terminal Portuaria Exologan S.A.

– Depósito Fiscal Tefasa II.

– Depósito Fiscal Murchinson S.A.

– Depósito Fiscal Carestiba.

– Depósito Fiscal TCT S.A.

– Depósito Fiscal Defiba S.A.

– Depósito Fiscal Zona Franca La Plata.

– Aduana de Uspallata.

– Depósito Fiscal Instituto de Desarrollo Industrial Tecnológico y de Servicios (Puerto Seco).

– Aduana de Ushuaia.

– Depósito Fiscal Defisa S.A.

– Depósito Fiscal NewSan S.A.

– Depósito Fiscal Servicios Multistore S.A.

– Aduana de Río Grande.

– Depósito Fiscal Terminal Logística Fuegoquina S.A.

– Depósito Fiscal Terminal Logística Río Grande S.A.

– Aduana de Paso de los Libres (COTECAR).

– Depósito Fiscal Translibres S.R.L.

– Aduana de Paso de Jama.

– Aduana de La Quiaca.

– Aduana Clorinda - Formosa.

– Depósito Fiscal Defiba S.A. (sede Formosa).

Asimismo el órgano de control señala que la auditoría incluyó dos etapas: la primera de planificación del análisis detallado y la segunda de verificación con

pruebas sustantivas y de cumplimiento de lo informado en la primera etapa.

a) La etapa de planificación incluyó las siguientes actividades:

– Análisis del marco legal e institucional de la Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero.

– Entrevistas con los responsables de las áreas involucradas:

* Departamento Centro Único de Monitoreo Aduanero.

* Departamento de Desarrollo de Informática Aduanera.

* Departamento de Arquitectura de la Dirección de Infraestructura Tecnológica.

b) En la etapa de análisis detallado se ejecutó:

– Análisis de las respuestas a los cuestionarios para la determinación de las necesidades de análisis detallado.

– Determinación de las necesidades de verificación de las respuestas obtenidas.

– Verificación mediante inspecciones in situ y entrevistas con personal subalterno, realizada por especialistas en diversas ramas de la informática, a través del trabajo directo en el campo.

– Visitas a distintas aduanas y depósitos fiscales tanto en Ciudad Autónoma de Buenos Aires como en el interior del país.

– Extracción de datos de precintos electrónicos y contraste de los mismos con los valores almacenados en las bases de datos de AFIP y comparación con las mediciones específicas realizadas por el equipo de auditoría.

La AGN indica que el informe es producto de la evaluación de la información recabada en las entrevistas mantenidas y de las verificaciones realizadas en el trabajo de campo.

Por otra parte, señala como limitación al alcance del trabajo de auditoría que en el caso de la firma Sistelcolm Argentina S.R.L, durante las tareas de campo se tuvo acceso a uno solo de sus precintos debido a que este operador inició sus tareas recientemente y por lo tanto su volumen de operaciones es muy reducido. Que de este precinto no se pudieron obtener datos por no funcionar el sistema de descarga de los mismos y que por ello no pudo ser auditado su funcionamiento.

Asimismo, en el apartado “Aclaraciones previas” indica que la Organización Mundial de Aduanas, de la cual nuestro país forma parte, emitió en el año 2005 un marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global, en el cual sostiene que las administraciones de aduanas se encuentran en una posición de privilegio para ofrecer una mayor seguridad a la cadena logística global y para fomentar el desarrollo socioeconómico, mediante la recaudación de ingresos fiscales y facilitación del comercio.

En consonancia, y conforme la resolución general 2.169/06 AFIP, concordantes y modificatorias, se aprobó el procedimiento denominado “Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero” (ISTA), a efectos de controlar las operaciones de tránsito de mercaderías en todo el territorio de la República Argentina.

Dentro de este marco, la Aduana implementó el uso del precinto electrónico que registra en la posición de la carga y el estado de distintas alarmas para el control de las mercaderías en tránsito, permitiendo una respuesta inmediata por parte de la Aduana y del operador ante la posibilidad de algún siniestro, aportando seguridad a la cadena logística y una reducción de los costos operativos.

Por disposición 19/10 AFIP del 10/2/2010, se creó el CUMA, Centro Único de Monitoreo Aduanero, cuyas acciones y funciones consisten en entender en la planificación, coordinación y seguimiento de acciones de control, relacionadas con la aplicación de herramientas tecnológicas, a ejecutarse sobre las operaciones de comercio exterior que sean intervenidas por el servicio aduanero.

Posteriormente, con la resolución general 2.889/10 del 11/8/2010, la AFIP extendió dicha iniciativa para el control de las operaciones de tránsito terrestre de importación de mercaderías, en todo el territorio de la República Argentina. Estableció el alcance, el procedimiento de registro y control y las condiciones tecnológicas mínimas que deberán reunir cada Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero (PEMA) y sus prestadores asociados.

Conforme la normativa vigente, la iniciativa (ISTA) se implementó en dos etapas:

La primera resultó obligatoria para las operaciones TLAT (Traslado entre depósitos) en el ámbito metropolitano a los 30 días de su publicación en el Boletín Oficial; y la segunda etapa TLMD (Traslado Muelle a Depósito), de carácter voluntario para las mercaderías en tránsito de importación directo e interno a partir de los 60 días de su publicación.

Las partes que intervienen en este tipo de modalidad son:

a) Dirección General de Aduanas

b) los siguientes actores privados:

– Despachantes de aduana

– Agente de transporte aduanero

– Prestador de servicios PEMA (Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero).

Asimismo, la AGN describe el funcionamiento del ISTA conforme la normativa vigente, indicando que:

a) Las operaciones incluidas en esta iniciativa se registrarán en el Sistema Informático María (SIM) con el código TRAM.

b) La Aduana procederá a controlar la documentación presentada y habilitará al prestador autorizado a la colocación del Precinto Electrónico de Monitoreo

Aduanero (PEMA) en las unidades de transporte. Una vez colocado, el precinto se activará generando un “evento” en el SIM y en el CUMA.

c) La información generada por los precintos electrónicos será transmitida a través de la red de comunicación celular o satelital. La Aduana controlará los movimientos de la carga, el desplazamiento y trayecto del medio de transporte, implementará acciones de control según las alertas recibidas y tomará decisiones a partir de la información recopilada.

d) El precinto se desactiva cuando el medio de transporte arriba a destino y se registra en el SIM cerrando la operación TRAM.

El órgano de control realiza, entre otros, los siguientes comentarios y observaciones:

1. Observaciones generales

1.1 referidas a las tareas de campo

1.2. Ciudad de Buenos Aires y alrededores

1.1.1. Ante la llegada de una cantidad importante de camiones se registran ingresos estando los mismos en la entrada al depósito fiscal, es decir, fuera del área georreferencial de llegada. Ello provoca alarmas innecesarias.

1.1.2. Se observó que los precintos de la firma RSI Group S.A. almacenan datos que no son los reflejados en las bases de datos del sistema de seguimiento vehicular utilizado por el CUMA para el seguimiento de las operaciones activas de tránsito y/o traslados (SSV)

1.2. Aduana de Uspallata

1.2.1. La confirmación de salida se realiza en el mismo instante de la activación del PEMA. Esto tiene como consecuencia la emisión de alarmas que indican que la carga se encuentra en zona georreferencial de salida con el precinto activado. El camión debe recorrer todo el predio hasta llegar a la salida donde deja de emitir la alarma. Se producen de esta forma alarmas innecesarias.

1.2.2. Dentro de la ruta autorizada por la Aduana existen zonas en las cuales, por falta de señal debida a razones geográficas, no se pueden enviar los mensajes generados por los PEMA. Este defecto se detectó principalmente entre las localidades de Uspallata y Potrerillos.

1.2.3. Al momento de esta auditoría existía para esta zona sólo un prestador de precintos (RSI Group S.A.) que brindaba el servicio de seguimiento de contenedores.

1.2.4. Los datos extraídos del PEMA, luego de finalizado el recorrido del camión, no coinciden con el trazado de las rutas autorizadas ni con lo observado en el Centro Único de Monitoreo Aduanero.

1.3. Aduana de Ushuaia

1.3.1. Los datos extraídos no coinciden con el trazado de las rutas autorizadas ni con lo observado en el Centro Único de Monitoreo Aduanero. Las coordenadas

almacenadas en el precinto difieren de las rutas transitadas por el camión.

1. 4. Aduana de Paso de los Libres

1.4.1. Si bien la fecha de inicio de monitoreo en esta aduana estaba establecida para el 14/4/2014, al momento de la realización de los trabajos de campo aún no estaba implementado. En esa semana, se realizaron pruebas con empresas de transporte a fin de ajustar las tareas a realizar.

1.4.2. No estaba asignado el lugar específico para la instalación y guarda de los precintos.

1.4.3. Los datos extraídos no coinciden con el trazado de las rutas autorizadas ni con lo observado en el Centro Único de Monitoreo Aduanero.

1.5. Aduana de Paso de Jama - Aduana de La Quiaca

1.5.1. Debido a las características geográficas de la zona se pudo constatar la falta de comunicaciones celulares en las rutas, lo que impediría el uso de PEMA a menos que los mismos puedan transmitir a través de un sistema satelital.

1.6. Aduana de Clorinda

1.6.1. El cruce internacional de San Ignacio de Loyola cuenta con un espacio reducido, ya que por el mismo pasan en promedio 200 camiones diarios, vehículos particulares y, además, en el predio se realizan los trámites de Aduana, Migraciones y SENASA.

1.6.2. Si bien el depósito DEFIBA se encuentra en funcionamiento hace ya 2 años, todavía no está terminado. Dispone de una balanza habilitada, espacio techado pero con solo 2 plataformas construidas y un espacio libre sin utilizar. Además los caminos internos son de tierra.

1.6.3. La posibilidad de poder realizar el seguimiento presencial está supeditada a la disponibilidad de personal aduanero o de gendarmería (que, en caso de ser necesario, se encuentra disponible para esta tarea). Debido a esto, se envían grupos, de entre 4 y 5 camiones con sólo una unidad de seguimiento, o bien, si el valor de la carga no es significativa, se avisa al depósito la salida del transportista y por cercanía al depósito, se estima el arribo dentro de los siguientes 10 minutos aproximadamente.

1.6.4. Gran parte del tránsito que pasa por los pasos, se encuentra bajo el marco del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), imposibilitando así la colocación de dispositivos PEMA.

2. Referidos a la Normativa de Aplicación

La resolución general 2.889/2010 AFIP regula la relación entre los prestatarios y la AFIP en lo atinente al funcionamiento de los precintos. A continuación la AGN desarrolla las observaciones resultantes de los trabajos realizados:

2.1. Si bien el anexo IV-I y IV-III de la resolución general 2.889/2010 AFIP establece que la información de los precintos debe llegar sin sufrir alteraciones desde que es recogida por el precinto hasta su recepción en

el centro de cómputos de AFIP, no obliga al prestador a utilizar algún procedimiento que asegure sin lugar a dudas la integridad y confiabilidad de los mensajes recibidos.

El precinto toma los datos y los envía a razón de un mensaje por minuto a los servidores de la empresa prestadora, para luego desde allí ser enviado a través de un servicio web al centro de cómputos de la administración.

Este procedimiento presenta como principal falla la imposibilidad por parte de la AFIP de saber si el mensaje recibido es correcto y fue generado por el PEMA o se trata de un mensaje modificado por el prestatario.

2.2. En la resolución 2.889/2010, anexo IV-V se describen las variables y parámetros para la definición de los acuerdos de niveles de servicios aplicables a los prestadores. Si bien la definición es correcta, no se especifican los valores óptimos y mínimos de cada uno de los controles a realizar, careciendo este anexo del establecimiento de acuerdos cuantificables y medibles a los que los prestadores deban ajustarse.

2.3. El código aduanero establece en sus títulos II y III las atribuciones y obligaciones de los llamados “auxiliares de comercio y del servicio aduanero” y a los “importadores y exportadores”. Posteriormente en su Título IV establece a los “Otros sujetos” en el cual se encuentran encuadrados los prestadores ISTA. Éstos no están definidos en forma particular, especificando en el código aduanero sus atribuciones y obligaciones, lo cual dificulta la aplicación de sanciones progresivas frente a sus incumplimientos en el servicio.

2.4. En el marco de la resolución 2.889/10 AFIP anexo IV-V en la que se definen las condiciones tecnológicas mínimas que deberán reunir los dispositivos del seguimiento vehicular y sus prestadores asociados, no se indican las sanciones a los incumplimientos de aquéllas.

2.5. En el anexo IV-VI de la resolución general 2.889/2010 AFIP no se especifica cuál es el formato estándar en que se deben basar los sistemas de los prestadores para la recuperación y resguardo de la información almacenada en los dispositivos PEMA. En las tareas de campo se observó que cada dispositivo, dependiendo del prestador, utiliza herramientas distintas y entregan la información en diferentes formatos.

2.6. La tecnología establecida en el punto 18 del anexo IV de la resolución general 2.889/2010 AFIP, es obsoleta. Los puertos seriales fueron adoptados por todos los prestadores existentes y ya no son de utilización en los sistemas de computación actuales, siendo necesario recurrir a equipos antiguos o depender del uso de adaptadores que no garantizan la correcta comunicación con los dispositivos.

2.7. La resolución general 2.889/2010 AFIP no contempla la entrega y mantenimiento por parte del prestador, de un inventario de dispositivos habilitados para el servicio.

3. Referidos a los procedimientos

3.1. No se evidenció un control sobre las fallas reiteradas en los dispositivos PEMA de los prestadores. Durante las tareas de campo se encontraron dispositivos en uso, que presentaron en diversas operaciones consecutivas fallas de hardware, ya sea perdiendo señal o bien reiterados casos de batería baja.

3.2. No se evidenció la realización de controles que permitan comparar la veracidad de los datos entregados por el prestador a los servidores de AFIP, en contraste a los datos extraídos de forma manual de diversos dispositivos PEMA.

Este tipo de controles aleatorios permiten reducir el riesgo de que un proveedor envíe al CUMA datos modificados sobre una operación en particular.

3.3. No hay un manual de procedimiento definido para la operatoria del CUMA. Se depende de la experiencia de cada agente para el tratamiento de cada incidente.

3.4. Si bien en el artículo 7° de la resolución general 2.889/2010 AFIP se crea una comisión evaluadora, con el fin de evaluar y aceptar los dispositivos PEMA a utilizarse por los prestadores asociados, no existe un procedimiento formalizado por parte de la comisión que defina los lineamientos a seguir en la evaluación de:

- La tecnología de los dispositivos.
- Las aplicaciones para la extracción manual de datos.
- De la interacción entre los sistemas por medio de los servicios web.
- De las pruebas de homologación realizadas.
- De los procedimientos de contingencia.

3.5. El anexo III de la resolución general 2.889/2010 AFIP “Condiciones operativas que deberán reunir los precintos electrónicos de monitoreo aduanero (PEMA) y los prestadores asociados” establece en el punto 2.5 que los prestadores deben presentar planes de contingencia.

En el transcurso de la auditoría, el organismo no presentó documentación donde figuren los planes de contingencia presentados por los prestadores. En consecuencia se considera que no existen tales planes.

3.6. El organismo no suministró informes de auditoría interna realizados sobre este tema.

4. Referidos a los dispositivos

4.1. Durante las tareas de campo se observó que los datos extraídos de los precintos de la firma RSI Group S.A. no coincidían ni con los datos extraídos de la base de datos de AFIP ni con los datos obtenidos por el equipo de trabajo.

4.2. La resolución general 2.889/2010 AFIP establece que los dispositivos PEMA deben poseer un indicador visible del nivel de carga de batería. Durante los trabajos de campo se observó que los dispositivos analizados no disponen de esta funcionalidad, solamente indican si la batería está cargada o descargada.

5. Referidos a la aplicación

5.1. El sistema SSV utilizado actualmente por el CUMA no posee un sistema de asignación de responsabilidades a los agentes del área sobre los eventos informados. El sistema sólo permite realizar una bitácora sobre determinados sucesos, no siendo posible conocer en un momento determinado qué tránsito está siendo monitoreado con la identificación del agente que lo monitorea. Esta alternativa permite que más de un agente controle un mismo evento, o bien, por la amplia cantidad de eventos mostrados en pantalla, que algún evento no sea tomado en cuenta.

Por otra parte, a lo mencionado anteriormente se suma la dificultad de supervisar las actividades que realizan diariamente los agentes de seguimiento vehicular.

5.2. No existe en los sistemas un listado completo de los dispositivos habilitados por cada uno de los prestadores, ni la posibilidad por parte del CUMA o los sistemas de AFIP, de imposibilitar el uso de algún dispositivo que haya presentado fallas en reiteradas ocasiones.

La AGN señala que el informe fue puesto en conocimiento del auditado, el que formuló consideraciones que han sido tenidas en cuenta para la elaboración del informe definitivo.

En atención a las observaciones realizadas, el órgano de control formuló recomendaciones.

La AGN indica que:

De los trabajos de campo realizados, las entrevistas concretadas, y la información analizada, se concluye lo siguiente:

El uso del mecanismo de control no invasivo implementado por la Aduana, que tiene por objeto asegurar la integridad y trazabilidad de las cargas de importación que circulan por el territorio nacional basado en un sistema de seguimiento satelital y comunicaciones inalámbricas, resulta ser una alternativa novedosa e interesante que necesita superar una serie de debilidades para transformarse en un procedimiento eficaz.

Los inconvenientes abarcan desde la definición de las normas desarrolladas para la admisión de los prestarios privados hasta la falta de procedimientos de auditoría que permitan a la Aduana asegurarse el correcto funcionamiento de los dispositivos que permiten el desarrollo del sistema.

Además, por circunstancias que son superables, no todos los camiones son controlados con PEMA o personal de Aduana. Se confía en esos casos en los clásicos precintos de acero, con su identificación grabada en el mismo y sin ninguna inteligencia, con la inseguridad que ello conlleva.

Los análisis de los PEMA provistos por RSI Group S.A. mostraron falta de coincidencia en el contraste entre la ruta asignada (coincidente con la información recibida en el CUMA) contra los datos descargados directamente desde la memoria interna del dispositivo. Esta discrepancia puede deberse a alguna de las

siguientes fallas en el PEMA: fallas en el GPS, fallas en el almacenamiento de los datos, falla en la descarga de datos y/o fallas en el software que traduce los datos descargados. La falta de garantía de integridad de datos en la comunicación entre el PEMA y el CUMA y la inexistencia de verificaciones por parte de la Aduana demuestran deficiencias en el sistema que imposibilitan el conocimiento fehaciente de la trazabilidad de la carga, los desvíos de ruta, las detenciones, las novedades, contingencias o alarmas que se establezcan en el curso de las operaciones, no permitiendo así, garantizar una respuesta inmediata por parte de la Aduana y del operador ante la posibilidad de algún siniestro, que en caso de producirse, provocaría un perjuicio fiscal al Estado.

Finalmente, es de destacar que, como está implementado el sistema, resulta ser un producto no confiable, pero tomando las medidas adecuadas, se podría asegurar la inviolabilidad de la carga transportada.

Pablo G. González. – Enrique A. Vaquié. – José M. A. Mayans. – Eric Calcagno y Maillmann. – José M. Díaz Bancalari. – Manuel Garrido. – Nanci M. A. Parrilli. – Julio R. Solanas. – Miguel Á. Pichetto.

ANTECEDENTES

1

Dictamen de comisión

Honorable Congreso:

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas ha considerado el expediente Senado de la Nación O.V.-33/15, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución 31/15 referido a auditar la gestión informática del Sistema de Tránsito Aduanero Monitoreado (TRAM) en el marco de la Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (ISTA) y basado

en el uso del Precinto Electrónico de Monitoreo Electrónico (PEMA); 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 para regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación respecto de la gestión informática del Sistema de Tránsito Aduanero Monitoreado (TRAM) en el marco de la Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (ISTA) y basado en el uso del Precinto Electrónico de Monitoreo Electrónico (PEMA) en la Dirección General de Aduanas de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) en el ámbito del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación. Período auditado: mayo 2012/abril 2013.

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, 9 de septiembre de 2015.

Pablo G. González. – Enrique A. Vaquié. – José M. A. Mayans. – Eric Calcagno y Maillmann. – José M. Díaz Bancalari. – Manuel Garrido. – Nanci M. A. Parrilli. – Julio R. Solanas. – Miguel Á. Pichetto.

2

Ver expediente 217-S.-2016.

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