

Definición de las categorías:

-  **Satisface:** la respuesta aporta información nueva que permite hacerse una idea general del cuadro de situación del organismo en la materia auditada (no se trata de una reproducción literal de descargos ya presentados y evaluados por AGN. Hace referencia a las observaciones del organismo de control.
-  **Satisface parcialmente:** si bien aporta información nueva, la misma tiene un grado de general que no permite hacerse una idea del cuadro de situación del organismo en la materia auditada. No hace referencia a las observaciones del organismo de control o lo hace parcialmente.
-  **No satisface:** no aporta información nueva respecto de la que ya había sido evaluada por AGN. Se trata de una reproducción del último descargo del organismo auditado. En caso de aportar datos novedosos, no hacen a las cuestiones centrales de las observaciones.

1. -¿Qué acciones se están implementando en la Administración General de Puertos para regularizar las observaciones que efectuó AGN en su informe aprobado por Resolución 5/2017?

RESPUESTA

RECORRIDO DE LOS ÓMNIBUS QUE REALIZAN EL TRASLADO DE PASAJEROS Y TRUPULANTES DESDE EL MUELLE A LA TERMINAL DE PASAJEROS

Dadas las características del Mercado de Cruceros en Buenos Aires, cuya temporada se extiende, en el mejor de los casos, de Octubre a Abril con picos en Diciembre, Enero y Febrero, se hace inviable contar con muelles exclusivos para la operación de Buques de Pasajeros.

Ante esta circunstancia en Terminales Río de la Plata y durante la Temporada de Cruceros, se coordina la utilización de los muelles entre buques porta contenedores y buques de pasajeros, haciendo mucho más eficiente la utilización de los sitios de atraque.

Ante estas circunstancias y teniendo en cuenta la distancia entre los sitios de Atraque y la Terminal de Cruceros Quinquela Martín y principalmente por un tema de Seguridad, es imprescindible la utilización de autobuses de enlace (Shuttle Buses) para el traslado de Pasajeros entre el sitio de atraque donde se encuentra el Crucero y la Terminal de Pasajeros, y viceversa.

La empresa que a la fecha del mencionado informe prestaba el servicio de Shuttle Bus era Grupo Plaza S.A.

La elección de esa empresa como prestadora del servicio de Shuttle bus respondía principalmente a la capacidad del Grupo Plaza de dar respuesta a la volatilidad que caracteriza a la demanda de este Servicio a Cruceros en el Puerto de Buenos, pudiendo en algunos días llegar a demandarse 40 unidades (Shuttle Busses) y por 2 o 3 días no necesitar ninguna.

Las unidades que se utilizaban son las mismas que se utilizan en el Transporte Urbano de Pasajeros (Todas ellas con sus correspondientes habilitaciones). Ante la solicitud del servicio, se separaban unidades asignadas a la operación de Pasajeros, se acondicionaban (lavado, limpieza y mantenimiento) y se asignaban a la operación de cruceros.

Terminada la operación a la que había sido asignada y de no mediar otro requerimiento, la unidad volvía a su Línea.

Respecto del Recorrido de los Shuttle Buses, se ha trabajado mucho con la ANA, la DNM, PNA y las demás Terminales para asegurar que en todo momento se cumplan los controles requeridos para esta Operatoria, garantizando el cumplimiento de las normas Vigentes, la seguridad de los Pasajeros y la prestación del servicio a los Buques de Pasaje.

En la actualidad se han establecido nuevas rutas de circulación de Shuttles Buses para los Pasajeros Arribados en Buques de Crucero y operados por Terminales Río de la Plata. Todas ellas dentro de la Zona Primaria Aduanera.

Excepcionalmente y ante la circunstancia de encontrarnos con todos los muelles de Terminales Río de la Plata, Terminal 4 y TERBASA ocupados, en esta última temporada fue necesario utilizar el 5to Espigón. Esta operación implicó el traslado de pasajeros desde el Sitio de atraque y hacia la Terminal de Cruceros por fuera de la Zona Primaria Aduanera. En estas circunstancias (mínimas), el traslado de equipajes se realiza con camiones precintados y es PNA quien monitorea el traslado en Shuttle Buses de pasajeros, que embarcan desde el Puerto de Buenos Aires.

Trámites Según el Tipo de Pasajero

- Pasajero Desembarcando:
- Trámite Migratorio: Realizado a bordo del Crucero. El pasajero desembarca con el trámite Migratorio Regularizado.
- Equipaje: Debe realizar Control Aduanero.
- Pasajero Embarcando:
- Trámite Migratorio: Realizado en Terminal de Cruceros.
- Equipaje: Ha sido Controlado por PNA. A bordo del Crucero se controla sólo Equipaje de Mano
- Pasajero En Tránsito:

Trámite Migratorio: Realizado a bordo del Crucero. *El pasajero desembarca con el trámite Migratorio Regularizado*

- Equipaje de Mano: Al regresar Control de PNA y a bordo del Crucero.

Desde AGPSE en conjunto con la terminal de cruceros, se coordinaron minimizar al máximo los atraques en el quinto espigón, es así que para más de ochenta recaladas, sólo una y en tránsito fue a ese espigón.

Cabe señalar que AGP implementó un procedimiento informático que ha posibilitado visualizar en forma más eficiente y precisa los reclamos que pudiera existir por parte de los pasajeros de cruceros internacionales, dando a los usuarios de la Terminal de Pasajeros una opción simple de manifestarse desde cualquier dispositivo con conexión a Internet y desde cualquier lugar.

OBSERVACIONES SOBRE EL OTORGAMIENTO DEL PERMISO DE USO A TERMINALES RÍOS DE LA PLATA SA Y SUS IMPLICANCIAS:

Los permisos de uso encuentran sustento normativo en los reglamentos vigentes de esta Administración, por lo que su otorgamiento y vigencia se amparan a lo dispuesto por dicho plexo normativo y, por cuanto además, la AGP en el ejercicio de las prerrogativas estatales delegadas por el Decreto N° 1456/87 cuenta con facultades suficientes para conceder dichas autorizaciones.

No obstante, sobre la base de lo expuesto, y a los fines de evitar situaciones de discrecionalidad susceptibles de reproche, es que los nuevos pliegos licitatorios se prevé una desagregación respecto de la actividad que despliegan los cruceros, ya que se ha proyectado licitar de manera independiente la concesión de la Terminal de Cruceros, repartiéndose en los operadores portuarios la recepción de buques de pasajeros equitativamente.

En ningún modo se modifican las condiciones del negocio original concesionado en la LP 6/93, el cual se centra en el servicio a buques y cargas, no vedando expresamente las operaciones con otros tráficos como lo es la atención de buques de crucero y sus

pasajeros. En consecuencia como norma general se debe interpretar que lo que no está expresamente PROHIBIDO, se encuentra PERMITIDO, es más, dicho plexo normativo, es amplio en su contenido respecto a los servicios que puede prestar el concesionario dentro del ámbito asignado a la Terminal.

El otorgamiento del citado PdeU (permiso de uso) se fundamenta en la imperiosa necesidad de prestar el servicio a buques cruceros de pasajeros, que resultaba esencial y urgente dado que a la fecha del otorgamiento del mismo no existía un tratamiento adecuado a la envergadura del tráfico existente, no existiendo otros medios en el corto/mediano plazo para prestar el servicio. Además, en este particular ámbito geográfico en el que se debía prestar dicha actividad se encontraban las instalaciones portuarias cedidas en concesión (muelles), no habiendo existido otros interesados ofreciendo sitios de atraque concesionados al momento de presentar propuestas de inversión.

Al respecto, es de destacar que el PdeU en cuestión, en nada modifica los plazos, condiciones técnicas y operativas, tarifas y demás condiciones contempladas en el Pliego de Bases y Condiciones de la LP 6/93, incorporándose una actividad (“Servicios a cruceros y pasajeros”) no prevista en el Pliego original pero necesaria para el desarrollo de la actividad portuaria en la actualidad, ampliando y no reemplazando de esta forma, los servicios que presta el Puerto de Buenos Aires.

En esta instancia es necesario resaltar que la operación de pasajeros no puede considerarse en forma aislada de la disponibilidad de muelles para atender a buques de tamañas dimensiones como lo son los actuales buques cruceros, consistiendo ambos elementos en una cuestión indivisible, ya que dicha asociación resulta imprescindible en las actuales condiciones en las que opera el Puerto de Buenos Aires.

Por lo tanto, cabe concluir que las prestaciones de servicios a buques cruceros son sólo posibles en el ámbito geográfico en que se encuentran emplazadas las instalaciones portuarias concesionadas.

Remontándonos a sus inicios, la antigua Terminal Benito Quinquela Martín (TBQM) constituyó una solución de coyuntura para la atención del tráfico creciente de cruceros a principios de la década pasada, ya encontrándose en ese entonces otorgada su explotación a TPASA mediante convenios desde el año 2000; y en tanto el incremento de los arribos de pasajeros, puso en evidencia que esta antigua Terminal no estaba en condiciones de atender la demanda de tres o más buques cruceros en simultáneo y prestar los servicios de migraciones y aduanas correspondientes.

Asimismo, el arribo de naves de grandes dimensiones, llevó inevitablemente a adoptar soluciones que permitieran asegurar a los buques maniobras de ingreso/egreso y el uso de sitios de atraque, circunstancias que pusieron en evidencia la necesidad de realizar obras que se suman a la indivisible conectividad muelle-terminal ya aludida.

Por último, se señala que en la temporada de cruceros 2009/2010, se tornó imprescindible y urgente encarar la continuidad de la prestación del servicio, no existiendo otras alternativas para concretarlo, que el otorgamiento de un PdeU sobre la Terminal de pasajeros propiamente dicha, especialmente teniendo en cuenta, como se manifestó anteriormente, que el servicio de atención de cruceros y pasajeros debe necesariamente prestarse en el ámbito geográfico en que se encuentran emplazadas las instalaciones portuarias El PdeU otorgado no implica exclusividad, ni actividad monopólica alguna.

El servicio a buques de cruceros y pasajeros no es un “servicio público” ya que no existe a la fecha, una ley que así lo defina, sino que se trata de una actividad de interés público, con fijación de tarifas, sancionadas por un organismo del Estado, pero abierta a la competencia en el sector.

Es así que, según el Art. 7° de la Resolución AGPSE N° 24/2010, el PdeU otorgado *“...no implica el otorgamiento a TRP SA de exclusividad alguna para la atención de los buques de cruceros y sus pasajeros que arriben al Puerto de Buenos Aires, pudiendo el Estado Nacional y/o AGPSE suscribir y/o otorgar nuevos permisos y/o concesiones a otros interesados para la operación de buques cruceros y la atención de sus pasajeros en los lugares previstos...”*.

Cabe señalar que AGPSE realizó oportunamente las consultas correspondientes a todos los concesionarios de las Terminales Portuarias, sobre su interés en desarrollar dicha actividad en los muelles bajo su concesión, y sólo TRPSA manifestó interés en operar la terminal de pasajeros y prestar el imprescindible servicio de muelle para la recepción de cruceros.

Por lo tanto, el servicio a buques de cruceros y pasajeros es una actividad “desafiante”, es decir abierta a la competencia, de futuros nuevos interesados en la actividad, tal como lo explicita la Resolución en cuestión.

Para el otorgamiento del Permiso de Uso en cuestión, se ha dado cumplimiento a la normativa específica que rige este tipo de autorizaciones.

El Reglamento para el Otorgamiento de Permisos de Uso, aprobado por Resolución AGPSE N° 71/91, modificada por Resolución AGPSE 42/2001 y Resolución AGPSE N° 38/2009, en el Apartado 2, clasifica los Permisos de Uso en función de:

- 2.1: “necesarios a la actividad portuaria”, incluyéndose en dicha clasificación los correspondientes a actividades realizadas por terceros que hacen a las operaciones en sí mismas y cuya permanencia en el recinto portuario resulte imprescindible, obligatoria o signifique una conveniencia innegable.

- 2.2: “generadores de nuevos tráficos”, cuando éstos están ligados a la estructuración de nuevos tráficos a través del puerto o proyectos que tiendan a incrementar los tráficos ya existentes.

Al respecto, es importante destacar que en el marco del desarrollo de la actuación administrativa de la Resolución AGPSE N° 24/2010, se elevó la misma en consulta a la Secretaria de Transporte de la Nación, quien responde en su nota ST N° 842 del 18/09/2009 que: *“... se prevé oportuno el otorgamiento de un permiso de uso a la empresa TRPSA, por el termino de diez años y a título oneroso, a efectos de la explotación de las instalaciones de la actual Terminal Benito Quinquela Martín, esta Secretaría no tiene observaciones que formular, siempre que para tal fin se dé estricto cumplimiento a la normativa que rige las contrataciones que efectúa esa Administración.”*

Y continúa: *“Por su parte, resulta oportuno señalar que la citada contratación deberá efectuarse con carácter precario, hasta tanto se resuelva el pertinente llamado a Licitación Pública incluyendo en una de sus cláusulas que si la rescindían antes del plazo fijado, no dará derecho a reclamo alguno por parte de la contratista. Por último deberá acordarse entre las partes el hecho de que los costos que demanden las eventuales obras a desarrollar por parte de esa Administración, como asimismo el plazo de recupero de las inversiones comprometidas, deberá efectuarse en el menor tiempo posible.”*

Y de esta manera lo estipulan los artículos 3º, 11º, 12º y en particular el Art. 13º de la Resolución AGPSE N° 24/2010 cuando establece: *“Determinar que el plazo que se otorga el presente permiso de uso no implica restricción al carácter precario y provisorio del mismo, por lo que fundado en razones de interés público o de desarrollo de la operativa portuaria, “LA PERMISIONARIA”, deberá restituir las instalaciones objeto del presente en las condiciones en que encuentre, al solo requerimiento de la AGPSE, decisión que deberá ser comunicada con una antelación no menor a noventa (90) días corridos. En tal supuesto “LA PERMISIONARIA” no tendrá derecho alguno a solicitar daños directos o indirectos derivados de la restitución “.*

La tasa de pasajeros, consta de dos componentes, uno para el recupero de la inversión en la TBQM y otro para el mantenimiento de los gastos de explotación y operación, ambos componentes fueron fijados siguiendo criterios de razonabilidad y pertinencia, lo cual fue específicamente individualizado en la Resolución de marras.

El primero de los componentes calculado en U\$S11,00/pasajero se determinó empleando la metodología de inversiones y costos adicionales, sobre el cual existe profusa bibliografía y antecedentes a cuyos términos me remito, y es el que se aplica para evaluar proyectos en carpeta de una empresa en marcha tendientes a tomar decisiones sobre la conveniencia o no, ya sea de ampliar una línea de bienes o servicios existentes, o crear una nueva.

Al respecto, el proyecto presentado TRPSA contempló una inversión que incluyó la remodelación integral de la Terminal de Pasajeros (fuera del ámbito de su concesión) en su actual emplazamiento con capacidad para atender 12.000 pasajeros por día y la modificación de muelles del 3er Espigón (dentro de su concesión) garantizando cuatro sitios de atraque, tres de ellos para esloras superiores a los 260 mts.

Dicho proyecto tuvo un horizonte de 9 años, el cual contemplaba las adaptaciones necesarias para la atención de cruceros y pasajeros sin resentir la atención de buques portacontenedores y sus cargas, cuya inversión total estimada era de U\$S 23 millones, U\$S 17 millones destinados a la remodelación del 3er. Espigón y U\$S 6 millones para la remodelación de la TBQM.

Llegados a este punto es necesario aclarar que el monto de inversiones adoptado fue el que estima TRPSA en su presentación y que posteriormente fuera confrontado con su ejecución, todo lo cual fue puesto a la vista de la AGN.

Como contraprestación por la inversión a realizar TRPSA solicitó una serie de requerimientos que se detallan en el Informe N° 45 de la Gerencia Comercial de fecha 31/10/2014, que AGN tuvo a la vista, que en términos generales consistían en:

- Una compensación a cuenta del Monto Asegurado de Tasas a las Cargas (MATC), requiriendo que la operación con pasajeros sea considerada a 4 tons/pasajero, embarcado, desembarcado y en tránsito.

- Aplicación de un importe adicional por servicio de terminales de U\$S 14 por pasajero, destinado al repago de la obra.

Posteriormente, evaluada la propuesta por AGPSE, el PdeU fue otorgado bajo las siguientes condiciones:

- Las obras comprometidas por TRPSA, contemplan tanto la TBQM como los muelles e instalaciones correspondientes al 3er. Espigón. En este punto es importante destacar que AGPSE, solo consideró un porcentaje de las obras previstas en el 3er. Espigón, ya que se estimó, adoptando un criterio conservador, que dichas inversiones también favorecían al servicio de cargas, objeto original de la concesión y no correspondía su inclusión en la base de determinación del canon adicional por pasajeros. Esto se informó expresamente a la AGN, y se le explicó el criterio seguido para asignar las proporciones de buques de cruceros y pasajeros.

- Plazo del permiso: Dada la magnitud de la inversión y la necesidad de que el cánón adicional permita el recupero de la inversión a una tasa de rentabilidad razonable se extendió el plazo del PdeU hasta la fecha de vencimiento de la concesión para la operación de buques portacontenedores.

- Se desestimó la solicitud de compensación de MATC.

- Importe Cánón Adicional por Pasajero: a los efectos de establecer un canon adicional que permita recuperar la inversión realizada por el concesionario y obtener una tasa de rentabilidad aceptada como referencia, de modo que al descontar los flujos de fondos previstos a dicha tasa, el VAN fuera cero, se estableció un importe de U\$S11 / pasajero.

En este punto es necesario recordar que el cánón por pasajero de U\$S 30 regulado por la Resolución AGPSE N° 24/2010 está conformado por dos conceptos:

- Cánón adicional que permita recuperar la inversión realizada por el concesionario, y obtener una tasa de rentabilidad aceptada como referencia de modo que al descontar los flujos de fondos previstos a dicha tasa, el VAN fuera cero, se estableció en un importe de U\$S11 / pasajero.

- Cánón de contraprestación por los gastos de explotación y operación de la TBQM, por un importe de U\$S 19, tarifa fijada con anterioridad a la aprobación de la Resolución AGPSE N° 24/2010 y que tenía vigencia desde Octubre 2009.

Análisis de la Tasa de Rentabilidad aplicada

En relación a la tasa de rentabilidad aplicada para la determinación del componente "Cánón Adicional", se señala que la misma se determinó en base a los procedimientos desarrollados por la UNIREN en los Anexos de la "Carta de Entendimiento", aplicados en el marco del proceso de renegociación de contratos de concesión; en dicho marco la UNIREN analizó la rentabilidad de las Terminales Portuarias desde el inicio de la concesión hasta su finalización, con el objeto de determinar la pertinencia de las tarifas vigentes.

De dicho análisis, surge una tasa de rentabilidad de 16,28%, la cual fue considerada razonable por la UNIREN y por tal motivo no se realizó ajuste tarifario alguno, decidiéndose que las tarifas se mantuvieran en dólares.

En función de lo anterior, se utilizó dicha tasa para el descuento del flujo de fondos que permitiera la amortización de la inversión realizada (sin considerar los gastos de operación y mantenimiento cuya tarifa ya estaba fijada con anterioridad en US\$ 19).

Es importante puntualizar que las actividades de las Terminales Portuarias concesionadas están relacionadas al comercio exterior, y sus tarifas están nominadas en dólares estadounidenses, y se han mantenido así, incluso luego de la sanción de la Ley de Emergencia Económica, por lo tanto, la rentabilidad esperada de las concesionarias también lo está; si bien el Pliego de Concesión no garantiza rentabilidad alguna.

Sin embargo, es necesario recordar que la Resolución AGPSE N° 24/2010 trata el otorgamiento de un PdeU, no de una concesión, y que en función de la precariedad e incertidumbre que emana de la potencial discrecionalidad del regulador, se genera un riesgo mayor y por ende una mayor demanda de rendimientos sobre la inversión realizada.

No obstante, AGPSE utilizando un criterio conservador, desestimó las pretensiones iniciales de TRPSA y aplicó la tasa promedio estimada por la UNIREN en el proceso de renegociación antes mencionado, la cual resulta distante del rendimiento histórico de TRPSA que ascendió al 23% considerando el período 2003-2014, según informe elaborado por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires en marzo de 2016.

La tasa aplicada no dista del promedio de tasa de rentabilidad implícita o explícita de los contratos de concesión otorgados por el Estado Nacional durante la década del 90, que rondan entre el 15% y 18%, en función de la rama de actividad y riesgo inherente²⁴, y tampoco resultó alejada de las Tasas de rendimiento que arrojaban los Bonos en dólares emitidos por el Estado para colocación de deudas.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

El grueso de la información que aporta en su contestación ya había sido puesta en conocimiento de AGN y evaluada por el organismo de control al momento de elaborar la versión final de su informe de auditoría. Recordemos que la pregunta formulada se enfocaba a tres cuestiones señaladas por el informe:

1. El traslado de los pasajeros de los cruceros en unidades de transporte público de pasajeros y los riesgos de su recorrido por zonas externas al área portuaria.
2. La explotación del servicio de cruceros desde hace 22 años a través de la figura jurídica de “permiso de uso” sin la existencia de un proceso licitatorio.
3. Los niveles “desmedidos” de rentabilidad de la empresa concesionaria.

El Jefe de Gabinete se apoya en el “descargo” efectuado por el organismo auditado (analizado oportunamente por AGN) para justificar el estado de cosas justamente observado por AGN. A modo de síntesis: justifica el porqué se efectúa el traslado de pasajeros de ese modo (agrega, eso sí, gestiones que se hicieron para mejorar este movimiento); justifica la utilización de la figura de “permiso de uso” y contradice a la AGN en cuanto a los niveles de rentabilidad “desmedidos”.

En este sentido, es importante señalar algunas fechas importantes: el informe de AGN analizó el período 2010/2014 y el descargo aportado es de julio de 2016. Es decir que la nueva gestión convalida, en estos temas, lo actuado entre 2010 y 2014. En este sentido, la respuesta del Jefe de Gabinete podría titularse “Cuando la grieta no existe”.

Síntesis: 

La respuesta no satisface en tanto no aporta información nueva. Contradice a AGN. Es descargo del auditado

2. ¿Cuáles son los controles que efectúa el Ministerio de Comunicaciones sobre la facturación que efectúan las compañías de telefonía celular a sus clientes?

RESPUESTA

El Área de Fiscalización Económico Financiero (AFEF), efectúa auditorías de facturación a las empresas que prestan Servicios de Telefonía Móvil.

Las auditorías practicadas se centran en el control del cumplimiento de la normativa inherente al citado servicio, a saber:

- Control del cumplimiento de lo normado en la Resolución SC N° 26/2013, en cuanto a la aplicación del segundo como unidad de medida de tasación de las llamadas originadas por sus usuarios, medido a partir de los primeros TREINTA (30) segundos de establecida la comunicación, y verificación de la facturación a los usuarios.

Cabe destacar, que para el año 2017 este AFEF tiene previsto encarar auditorías a AMX, PERSONAL, NEXTEL Y TMA para controlar el cumplimiento de la normativa en cuestión.

- Control del cumplimiento del artículo 4° de la Resolución SC 26/2013, respecto de la obligación de notificación previa a la Autoridad de Aplicación sobre sus precios, y brindado de información a los usuarios respecto de los incrementos de precios en forma clara, cierta, suficiente, oportuna, veraz y con anterioridad a su aplicación.

Las auditorías practicadas tramitan a través de los siguientes expedientes:

LICENCIATARIA	TRAMITE N°	INFORME N°	PERIODO
AMX ARGENTINA S.A. (AMX)	EXPENACOM 2289/2016	INFORME DINACYF AEF N° 672/2016	noviembre y diciembre de 2015 y enero, febrero, marzo y abril de 2016
TELECOM PERSONAL S.A. (PERSONAL)	EXPENACOM 2288/2016	INFORME DINACYF AEF N° 673/2016	noviembre y diciembre de 2015 y enero, febrero, marzo y abril de

LICENCIATARIA	TRAMITE N°	INFORME N°	PERIODO
			2016
NEXTEL COMMUNICATIONS ARGENTINA S.R.L. (NEXTEL)	EXPENACOM 2290/2016	INFORME DINACYF AEF N° 70/2017	diciembre de 2015 y enero, febrero, marzo y abril de 2016
TELEFÓNICA MÓVILES ARGENTINA S.A. (TMA)	EXPENACOM 2287/2016	INFORME DINACYF AEF N° 879/2016	noviembre y diciembre de 2015 y enero, febrero y marzo de 2016

Asimismo, en el año 2017 este AFEF ha iniciado, para cada una de las licenciatarias, las auditorías respecto del control del cumplimiento de lo normado en el artículo 4° de la Resolución SC 26/2013.

- Se han efectuado a partir del año 2014 controles respecto del cumplimiento de lo normado en la Resolución Conjunta SC N° 29/2014 y 81/2014 Secretaría de Comercio,

por parte de AMX, PERSONAL, NEXTEL Y TMA, tendientes a la verificación de la implementación de las obligaciones emanadas en dicha norma vinculadas con la información regular y gratuita, en factura, web, y mediante SMS, de precios y condiciones de los planes.

Respecto del año en curso este AFEF tiene previsto encarar auditorías en AMX, PERSONAL, NEXTEL Y TMA para controlar el cumplimiento de la normativa en cuestión.

ANÁLISIS DE LA RESPUESTA

En este caso, Jefatura de Gabinete aporta información nueva (no hace pie en el descargo enviado oportunamente a AGN). En este sentido, informa acerca de los controles que vienen desarrollando y los previstos para el resto del año 2017.

Síntesis: 

La respuesta satisface en tanto aporta información nueva. No contradice a AGN. No es descargo del auditado

3. ¿Cuál es el estado de situación del Programa de Generación de Energía Eléctrica a partir de Fuentes Renovables (GENREN) implementado por ENARSA?

RESPUESTA

El 23 de septiembre de 2015, el Congreso de la Nación aprobó la Ley N° 27.191 de RÉGIMEN DE FOMENTO NACIONAL PARA EL USO DE FUENTES RENOVABLES DE ENERGÍA DESTINADA A LA PRODUCCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA, la cual establece como objetivo que al menos un 8% de la demanda nacional de energía eléctrica sea aportada por fuentes renovables hacia el año 2017 y para el año 2025 se llegue al 20%; profundizando y complementando el régimen instaurado por la Ley N° 26.190.

Desde el inicio de la actual gestión de gobierno, el Ministerio de Energía y Minería de la Nación (MINEM) impulsó especialmente el desarrollo de las energías renovables, creando para ello la Subsecretaría de Energías Renovables (SSER).

La nueva SSER puso en marcha llamados a licitación para cumplir con los objetivos fijados por la Ley. A mediados de 2016 se realizó el primer llamado a licitación, denominado “Ronda Renovar 1”, adjudicando 29 proyectos de energías renovables por un total de 1.142 MW. Posteriormente, se lanzó un nuevo llamado licitatorio denominado “Renovar 1.5”, para aquellos oferentes que quisieran readecuar su oferta en base a un nuevo límite de precio según fuente de energía, basado en los resultados de la licitación previa y teniendo como resultado 30 proyectos, por un total de 1.281 MW.

Asimismo, se encuentra en proceso la tercera etapa licitatoria de generación eléctrica mediante el uso de fuentes renovables de energía, denominada “Ronda Renovar 2”, la cual tendrá lugar durante el corriente año 2017.

Adicionalmente, en lo que respecta a los proyectos adjudicados con anterioridad a Diciembre 2015 mediante el Programa GENREN y que aún no habían sido habilitados comercialmente, se dictó la Resolución N° 202/16, que permite que estos proyectos puedan gozar de los beneficios de la nueva Ley, firmando nuevos contratos de venta de energía eléctrica con el Mercado Eléctrico Mayorista, representado por CAMMESA. Para ello, como paso previo a la firma de los nuevos contratos, se rescindirían de mutuo acuerdo los contratos anteriores que habían sido suscriptos entre ENARSA y los futuros generadores.

Si bien ENARSA llevó adelante el proceso GENREN conforme a las instrucciones recibidas del ex Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, el

mismo se encontraba acotado a ellas y no tenía el carácter general de cumplir la totalidad de la obligación que emanaba de la Ley 26.190. Por ello, cabe destacar que en relación a la conclusión arrojada por la Auditoría realizada a ENARSA por AGN, en la que se indica que “ENARSA no elaboró una planificación con metas adecuadamente definidas que le permitan acercarse a los objetivos establecidos por la ley 26.190”, cabe destacar que ENARSA no era un organismo de aplicación, control ni regulación del sector eléctrico, ni instruía a organismos para aplicar políticas energéticas.

Bajo el marco del Programa GENREN y los procesos licitatorios previamente mencionados se adjudicaron un total de 43 proyectos, de los cuales 13 se encuentran vigentes, siendo 12 los operativos y 1 en construcción. A la fecha, se han rescindido 13 proyectos adjudicados y 12 están en proceso de rescisión. Por último, existen 4 proyectos de biomasa adjudicados no vigentes y un proyecto de RSU adjudicado sin contrato firmado.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

Explica la respuesta que, a partir de 2015 se sancionó la Ley 27191 de Fomento Nacional para el uso de Fuentes Renovables de Energía. Que con la creación del Ministerio de Energía y la Subsecretaría de Energías Renovables se pusieron en marcha llamados a licitación para nuevos proyectos. Que se está dando la posibilidad de acogerse al nuevo marco a los financiados a partir del GENREN. Aclara, además que ENARSA tenía un papel limitado en el marco de la Ley 26.190. En este sentido contradice la conclusión de AGN en cuanto al rol de ENARSA en el marco de la referida norma.

Síntesis: 

La respuesta satisface en tanto aporta información nueva. Contradice a AGN. No es descargo del auditado

4. ¿Cuáles son los criterios de distribución entre las provincias de los recursos del Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (FFFIR)?

RESPUESTA

Primero cabe destacar que el informe de la Auditoría General de la Nación (AGN) al que hace referencia la pregunta es del año 2013 y fue entregado a esta gestión luego de reiterados reclamos en septiembre del año 2016. Una vez recibido fue inmediatamente respondido tal como consta en este organismo y en el Acta de la AGN. En lo que respecta a las jurisdicciones de C.A.B.A. y San Luis: Jurisdicciones no tomaron préstamos del F.F.F.I.R.: San Luis y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. - Con relación a la Provincia de San Luis, todas las solicitudes de financiamiento han sido desestimadas por el Consejo de Administración teniendo en cuenta que la Jurisdicción, luego de presentados los proyectos respectivos, no mantuvo su interés en continuar la tramitación de los mismos. Así, mediante Nota F.F.F.I.R. M.S. N° 741 del 07 de mayo de 2004 se procedió a la devolución de los Expedientes D0001/01, D0002/02 y D0003/03, de acuerdo a lo resuelto por el Consejo de Administración en el Acta N° 241 de fecha 28 de abril de 2004 (v. Punto 7, inc. "b"). - En lo que respecta a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de acuerdo a lo solicitado por el Consejo de Administración en Acta N° 507 del 9 de mayo de 2012 y atento la falta de movimiento de los expedientes por más de seis (6) meses, se instó a que la Jurisdicción manifestara si persistía el interés en obtener el financiamiento, y en su caso, procedieran a completar la documentación pendiente. Dicha notificación se efectuó mediante Nota F.F.F.I.R. M.S. N° 690 del 11 de junio de 2012, no habiéndose obtenido respuesta alguna (se acompaña copia de la misma en Anexo I). No obstante ello, el de

2 de mayo del corriente se realizó una reunión con el Ministro de Obras Públicas e Infraestructura de la Provincia de San Luis (Lic. Tomasevich) para ofrecerle las financiaciones del F.F.F.I.R. para las obras de infraestructura de la provincia. En dicha oportunidad el funcionario manifestó que por el momento no era necesaria la financiación del F.F.F.I.R. También se está en permanente contacto con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para consultarle los proyectos que puedan considerar la financiación del F.F.F.I.R. Otorgamiento de financiamiento- Cupos: En los informes financieros se tomó el cupo vigente al momento de otorgar el financiamiento, en función a la última Capacidad Financiera aprobada por el Consejo de Administración. La decisión del otorgamiento se hace en función a las solicitudes de las Jurisdicciones, de hecho hay Provincias que no han tomado nunca créditos, ejemplo de ello es Ciudad Autónoma de Buenos Aires y San Luis. En el caso de La Pampa solamente dos créditos al inicio de las operaciones del Fondo, para financiar una Obra Eléctrica. Esto llevó a que haya provincias con cupo disponible no utilizado y otras que soliciten por encima del Cupo Teórico asignado. Página 1653 de 1755 Informe N° 101 | HCDN Ante esta situación el Consejo de Administración, en el año 1999, solicitó informes a distintos abogados, a los fines que se expidieran sobre el tema. El Dr. García Lema, asesor externo del Organismos opinó, teniendo en cuenta los informes del Dr. Carmelo Gerardo, Gerente de Auditoría del F.F.F.I.R. y el Dr. Mario Petraccaro, Asesor Jurídico, que la decisión “no significa beneficiar a alguna Jurisdicción en detrimento de otra, sino en cumplimentar el objetivo establecido por la legislación. Lo querido por la Ley dista mucho de tener los fondos invertidos en títulos públicos o en cualquier otro valor, sino que pretende generar infraestructura económica y social, y promover el desarrollo regional y la generación de empleo, objetivos que no se conseguirán si los fondos no se destinan a financiar obra pública en forma inmediata... Por lo demás, entiende que si el Consejo de Administración resolviera la distribución de los fondos disponibles a la fecha, estaría actuando con un criterio de sana administración...”. El dictamen mencionado anteriormente fue tratado y aprobado mediante Acta N° 64 de fecha 23/09/1999 (se acompaña documentación alusiva en Anexo I). En atención a lo manifestado en el citado informe legal, a la dinámica propia del Fondo y a la necesidad de velar permanentemente por el cumplimiento de los objetivos legales para los cuales fue creado, se continúan otorgando préstamos a jurisdicciones que tienen agotado su cupo teórico, pero no la capacidad de endeudamiento. No obstante ello, el Consejo de Administración, en su nueva conformación, tomó debida nota de la observación formulada en cuanto a la falta de fundamentación del apartamiento del informe financiero en las Actas respectivas. Se procederá, en lo sucesivo, a fundamentar debidamente el criterio sustentado en cada caso particular. La actual gestión de gobierno ha conformado el nuevo Consejo de Administración mediante Decreto N° 389 del 22 de febrero de 2016 y asumió funciones el 9 de marzo del 2016. En las consideraciones del Consejo anteriores al año 2013, no constaban los procedimientos utilizados para el análisis ni la metodología utilizada. Este Consejo fundamenta en cada resolución los motivos por los que aprueba o deniega una solicitud de financiación, basado en: - La situación de los cupos al momento del requerimiento por parte de la jurisdicción. Página 1654 de 1755 Informe N° 101 | HCDN - Que el tipo de obra se encuadre en la tipología detallada en la Ley 24855/97, que son aquellas obras de infraestructura económica y social, que promuevan el desarrollo regional y la generación de empleo, - Que exista la disponibilidad de fondos necesaria para hacer frente a las financiaciones solicitadas. - El comportamiento de ejecución histórico de las unidades ejecutoras de cada provincia solicitante y la cobranza de las financiaciones en tiempo y forma que permitan financiar otros requerimientos. - Adicionalmente, cada resolución tiene el informe respectivo de las gerencias que integran el FFFIR (Proyectos, Legales y Finanzas), con las respectivas conclusiones. Como dato adicional, el F.F.F.I.R. ha más que duplicado los desembolsos en obras en el primer cuatrimestre del año 2017 comparando similar período del año 2015, alcanzado una suma cercana a los 230 MM en certificaciones de obras. Esta gestión triplicó la cifra de convenios firmados, pasando de \$ 1.000 MM en diciembre 2015 a más de \$ 3.000 MM en diciembre 2016 y con una proyección de alcanzar los \$ 5.000 MM en el 2017. Esta gestión recibió sólo 5 provincias con financiaciones, con una

concentración de casi el 50% en una de las jurisdicciones. Actualmente tenemos obras en gestión y jurisdicción de 12 provincias con una atomización que hace que ninguna de ellas supere el 30% del total. Por otro lado, se detalla a continuación los jornales históricos, actuales y proyectados para el 2017. 2015 2016 2017 173.436 507.046 831.751 Esta gestión recibió alrededor de 30 obras en ejecución en el inicio del 2016. Actualmente esa cifra trepa a las 140 obras

ANALISIS DE LA RESPUESTA

Primero la respuesta de la JGM destaca “*que el Informe de AGN es del año 2013, y que fue entregado a esta gestión luego de reiterados reclamos el cual se entrego en Setiembre del año 2016*”.....esto no corresponde ya que este informe fue aprobado por Resolución de AGN el 21/12/2016, y la recepción por parte de la JGM debe ser posterior a la emisión de la Resolución por parte de AGN.

Recordemos que el Informe apunta a la falta de documentación de respaldo en el otorgamiento de Recursos a las provincias, y fundamentalmente si cumple con el Reglamento Operativo y Manual de Procedimiento que consta de:

1. Secuencia de gestión de la asistencia financiera- documentación a presentar-
2. Adminstracion del FFFIR
3. Analisis de Proyectos, programas y certificados de obra.
4. Compras y Contrataciones.

La mayor parte de la respuesta de la JGM apunta a una descripción de lo sucedido en años anteriores descriptos en el Informe de Auditoria, explicando porque la Provincia de San Luis y CABA no recibieron recursos.

Explicando que la actual gestión ha conformado un nuevo Consejo de Administración que asumió funciones el 09/03/2016, y explica que en las Resoluciones fundamenta la aprobación o denegación de la solicitud, y que aumento de \$ 1.000 millones de convenios firmados a \$ 3.000 millones al 31/12/2016, pero no describe detalladamente si se cumple con todas las instancias del Reglamento Operativo y Manual de Procedimiento establecido dentro de la normativa del FFFIR, a los fines de determinar la aprobación de los mismos y además si las observaciones del informe se mantienen o se levantaron en las nuevas asignaciones de recursos.

Tampoco detalla las nuevas obras y la conformación de las cifras asignadas en las 140 obras que dice tener en marcha y con convenios firmados. Resulta poco más que sospechoso que en el lapso de un año las obras hayan trepado de 30 a 140 obras en ejecución.

Síntesis: 

La respuesta no satisface

5. ¿Se han regularizado las observaciones efectuadas por AGN en la Oficina Nacional de Tecnología de la Información respecto de la gestión de la “firma digital” (Resolución 264/2016)?

RESPUESTA

En primer lugar hay que destacar que la auditoría realizada transcurre durante el período comprendido entre el 31/07/2014 y el 31/07/2015. A la fecha, han surgido diversos cambios normativos y de estructura en materia de Firma Digital, por lo que se

procede a aclarar que la Oficina Nacional de Tecnologías de Información en la actualidad carece de competencias en materia de firma digital, quedando vigente la denominación de la Autoridad Certificante (AC ONTI), con lo cual se estructura anterior.

Actualmente el Ente Licenciante es el Ministerio de Modernización y su Secretaría de Modernización Administrativa, y faculta a la Sindicatura General de la Nación a realizar las auditorías previstas en el Capítulo VII de la Ley N° 25.506, por lo que no existen incompatibilidades al no vulnerar el principio de control por oposición de intereses.

Todas las observaciones realizadas por la AGN se encuentran en el anexo de esta pregunta, donde además se pueden observar los planes de acción.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

La respuesta es una síntesis del descargo presentado ante AGN en julio 2016 y que el organismo de control revisó antes de la elaboración del informe final. En este sentido, no aporta información nueva.

Síntesis: 

La respuesta no satisface en tanto no aporta información nueva. No contradice a AGN. Es descargo del auditado

6. ¿Cuál es el estado de situación del inventario que se debía realizar en virtud de la Resolución 469/2013 del entonces Ministerio de Interior y Transporte que rescindió el contrato de concesión ferroviaria con la empresa América Latina Logística Central SA? ¿cuál ha sido la intervención de SIGEN en el asunto?

RESPUESTA

A través de los artículos 1° y 2° de la Resolución N°469 de fecha 30 de mayo de 2013 el Ministerio del Interior y Transporte procedió a rescindir, por culpa exclusiva de las concesionarias, los contratos de concesión para la explotación de los servicios de transporte ferroviario de cargas oportunamente suscriptos con las empresas América Latina Logística Central S.A. y América Latina Logística Mesopotámica S.A. Por conducto del artículo 3° de la citada resolución, se asignó a BCyL S.A., en el marco de las competencias previstas en el Decreto N° 566/13, la operación del servicio ferroviario y la administración de la infraestructura ferroviaria que integraban las concesiones referidas precedentemente.

Como consecuencia de ello y con el fin de resguardar el patrimonio del Estado Nacional se instruyó a la Secretaría de Transporte para que, con la debida intervención de BCyL S.A. y de la CNRT realice un inventario de los bienes que componen las concesiones de marras, estableciendo su estado de situación, debiendo intervenir también en ello la SIGEN.

En el marco de las diversas reuniones de trabajo mantenidas, los agentes intervinientes de BCyL S.A., de la CNRT y de la ADIF S.E., propusieron alternativas para llevar adelante la tarea encomendada con la asignación plena de los recursos humanos y materiales allí consignados. Atento que dicha asignación no eran suficiente para llevar a cabo la tarea encomendada, en octubre de 2014, el ex Ministerio del Interior y Transporte y la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), suscribieron un Convenio Específico, para que la casa de estudios ofreciera asistencia técnica y operativa para la confección del inventario patrimonial y estado de situación de los

bienes muebles e inmuebles correspondientes a las concesiones de la Línea Belgrano, la Línea San Martín y la Línea Urquiza.

La universidad debía realizar el inventario patrimonial de los bienes muebles e inmuebles estableciendo su estado de situación, que incluía la estructura de vía, las obras de arte, los pasos a nivel, los cerramientos de alambrados y postes telegráficos, desvíos particulares, señales e indicadores, cambios, aparatos de vía, inmuebles e instalaciones, bienes de uso y órganos de parque, locomotoras y vagones.

A los efectos de fiscalizar los informes parciales y finales presentados por la UNLP y con el fin de realizar las observaciones que correspondieran a los hallazgos del proceso, se conformó un Grupo de Supervisión integrado por ADIF S.E., BCyL S.A. y CNRT.

Ahora bien, efectuados los informes por parte de la universidad correspondientes a las Líneas Urquiza y San Martín, el grupo de supervisión realizó determinadas observaciones, las que fueron puestas en conocimiento de la casa de estudios en Julio de 2015.

La UNLP presentó un descargo a dichas consideraciones en septiembre del mismo año, las cuales no conmovieron las observaciones efectuadas por el grupo de supervisión, persistiendo observaciones, incluso algunas de significativa importancia.

Hasta aquí la UNLP no ha dado un correcto cumplimiento al convenio oportunamente firmado, por cuanto únicamente se ha presentado ante la ex Secretaría de Transporte dos de los informes finales, uno de la Línea San Martín y otro de la Línea Urquiza estando estos observados por el grupo de supervisión.

En esta línea, en mayo del corriente año, se acudió ante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, esta vez en su carácter de organismo de control, solicitándole se expida en cuanto a los alcances de los informes presentados a fin de que la Secretaría de Gestión de Transporte resuelva los pasos a seguir con relación a la continuidad del Convenio y/o la rescisión del mismo.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

En este caso, la información no varía sustancialmente de la enviada al Congreso de la Nación en mayo de 2016 a partir de un requerimiento del Parlamento de abril de 2015. Se agrega que en mayo del corriente año se solicitó a la CNRT que se expida sobre el asunto.

Síntesis: 

La respuesta no satisface en tanto no aporta información nueva que resulte sustantiva.

7. En septiembre del año 2016 la Auditoría General de la Nación aprobó un informe elaborado sobre el Servicio Penitenciario Federal. Entre otras cuestiones los auditores señalaron que:

- El 57% de los detenidos se encuentra procesado pero sin condena firme”.
- Durante el año 2013, los más de 12.400 agentes del Servicio Penitenciario “no tuvieron un seguro que los resguarde de los riesgos inherentes de su labor”.
- En materia de traslado de internos los auditores detectaron inconsistencias en los registros de traslados de los internos. Por otra parte, de los vehículos destinados al traslado de internos, “el 31% estaba fuera de servicio”.

- **Sanidad: Respecto de las compras, se han detectado que no hay relación entre la cantidad de pacientes con diagnóstico de epilepsia y patología psiquiátrica y la cantidad importante de medicamentos solicitados y comprados para estos fines.**

Al respecto, la consulta es ¿cuál es el estado de situación actual de las observaciones efectuadas por AGN?

RESPUESTA

a) En la actualidad el 60% de los detenidos se encuentra procesado pero sin condena firme, mientras que en los Complejos Penitenciarios Federales de Ezeiza y Marcos Paz, en ambos casos los no condenados pasan a 78% respectivamente.

La permanencia de internos condenados en estos establecimientos (CPF I – EZEIZA y CPF II – MARCOS PAZ) responden a condicionamientos judiciales que indican la permanencia de internos, muchas veces consignando hasta el lugar de alojamiento donde deben permanecer (Modulo y Pabellón), así como también para garantizar que los internos cursen estudios Universitarios, encontrarse en condiciones temporales de egreso anticipado o por su estado de salud. Esto dificulta la posibilidad de movimientos de la población con el fin de alojar por separado a procesados y a condenados

b) Conforme se destacara en el informe a la A.G.N., se consignan todas las gestiones realizadas en el año 2012 para la contratación urgente de una A.R.T., en la cual el importe se encontraba incluido en el plan de compra para el ejercicio 2013. La contratación de esta aseguradora no pudo concretarse, por lo que la partida no fue ejecutada.

Al día de la fecha el expediente papel ha quedado sin efecto, en virtud de la entrada en vigencia del Sistema Electrónico de Contrataciones de la Administración Nacional “COMPR.AR”, medio para efectuar en forma electrónica todos los procedimientos electrónicos –Disposición 65- E/2016 Oficina Nacional de Contrataciones, esta UNIDAD OPERATIVA DE CONTRATACIONES debió dar inicio a un nuevo procedimiento licitatorio a través de dicha modalidad, generando el Expediente Electrónico.

El mismo se encuentra en la Dirección de Auditoría General a los efectos de que se expidan sobre una medida cautelar interpuesta por parte de la “Fundación Que Sea Justicia” en los autos caratulados “Fundación que sea Justicia C/ EN y otros s/medida cautelar (autónoma) la que fuera otorgada por el Juzgado de primera instancia y confirmada por la Sala IV de la Cámara Contencioso Administrativo Federal”, cuya finalidad consistió en evitar que el Estado Nacional materialice nuevas contrataciones de seguro de riesgo de trabajo por vía de la citada normativa, toda vez que la misma prohíbe expresamente la posibilidad de que la firma comercial, en este caso particular Provincia ART, subcontrate con otros prestadores el servicio objeto de la Contratación Directa.

c) Actualmente la Dirección de Traslados, afronta y brinda respuesta a un importante volumen de solicitudes de traslados a juicios orales, audiencias habeas corpus, trámites de libertad, comparendos, flagrancia, solicitudes de atención en el Cuerpo Médico Forense o Morgue Judicial, etc., movilizandando un total promedio entre 180 y 200 detenidos diarios, a esta demanda se suman los traslados con efectos entre Establecimientos Penitenciarios, tanto entre los que tienen asientos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como en la Provincia de Buenos Aires y, los denominados traslados masivos a Unidades Penitenciarias del interior del País, lo que obliga a diagramar las Salidas por Artículos 166 de la Ley 24.660 los fines de semana y días feriados.

En este sentido, se llevan adelante políticas institucionales basadas en la planificación estratégica de objetivos, es por ello que a los efectos de poder mejorar el servicio diario de los traslados y poder tener una comunicación fluida con los Juzgados y/o Tribunales requeridos, actualmente ésta Dirección estableció un conjunto de medidas adoptadas algunas de ellas en plena ejecución:

- Gestión en lo atinente a la reparación y puesta a punto de los móviles del Parque Automotor que se encuentran fuera de servicio.
- Tramitación y seguimiento de expedientes relacionados con la adquisición de nuevos móviles aptos para el traslado de personas detenidas.
- Implementación de una Mesa de Comunicaciones, que mediante correo electrónico informará de manera anticipada las salidas a comparendos que se encuentren con demoras o que deban ser reprogramadas para días posteriores por falta de capacidad operativa de esta Dependencia, con el objeto primordial de evitar pérdidas de tiempo de todos aquellos actores involucrados. Estableciendo un canal a disposición de los Juzgados y/o Tribunales de Capital Federal y Gran Buenos Aires, correo electrónico mesadecomunicacionestraslados@spf.gov.ar para que los mismos puedan evacuar sus inquietudes en relación a los traslados solicitados.

Es necesario remarcar que los movimientos plasmados en las prioridades (oficios dirigidos a esa Dirección), en caso de que no puedan concretarse por diversas razones, son anoticiados a las magistraturas, labrando las correspondientes "Nota Estilo", quedando registro de los incumplimientos por razones de capacidad operativa de esta dependencia o por otro motivo que imposibilitó el mismo.

En este sentido de ideas, y a los fines de poder llevar un registro de los movimientos diariamente efectivizados, es que por medio de la Oficina de Coordinación Judicial, mensualmente realiza un relevamiento estadístico, en la cual son plasmadas en datos numéricos, la cantidad de movimientos efectivizados, incluyendo en la misma: operativos al interior del país, movimientos locales y movimientos a Hospitales extramuros.

Por último, en lo atinente a las inconsistencias observadas en los registros de traslados de los internos, correspondiente al año 2013, se procedió a realizar una revisión de lo aludido e informado en su anterioridad, destacando que el número correspondiente del sumatorio total de internos trasladados es de 3.812, recayendo el total aludido de 7.462 en un error involuntario de transcripción.

La aeronave que posee el SPF se encuentra reglamentariamente fuera de servicio, desde el mes de noviembre del año 2016.

Al respecto se informa que actualmente el parque automotor de la Dirección de Traslados, posee un total de SESENTA Y CUATRO (64) móviles, de los cuales OCHO (08) se encuentran con trámite de BAJA.

En este contexto, se llega a un total de CINCUENTA Y SEIS (56) móviles, obteniendo un total de TREINTA Y CINCO (35) en servicio. Asimismo, y hablando en términos porcentuales: arroja un valor del 37% de vehículos FUERA DE SERVICIO; y un 63% de vehículos EN SERVICIO.

Cabe agregar además que la última renovación parcial del parque automotor de la Dirección de Traslados data del año 2013.

d) 1. En relación a los informes de las autopsias realizadas en el CMF en los casos de muertes por causa dudosa de internos alojados en el SPF cabe destacar que la autorización para la remisión de dichos informes es privativa del juez competente en cada causa debido al carácter de dicho documento. Estos informes se encuentran incorporados a expedientes judiciales donde el SPF no tiene participación.

2. En relación a la compra de medicamentos para el tratamiento de la epilepsia y enfermedades de la esfera mental, es importante señalar que los antiepilépticos no se utilizan solo para pacientes con diagnóstico de epilepsia, sino que la bibliografía médica incluye muchas otras indicaciones (particularmente como anti-impulsivos). Asimismo, en los establecimientos del SPF se alojan personas que no tienen diagnóstico de enfermedad mental severa, pero que reciben psicofármacos, atento a los montos de angustia y ansiedad que la detención y el mismo contexto de encierro les genera.

Por otra parte es dable señalar que dado el dinamismo de la población penal (movimientos, ingresos y egresos) es de suponer que deba preverse una cantidad que asegure el tratamiento de la totalidad de alojados durante todo el ejercicio, independientemente de la demanda ocasional y/o estacional que depende de las características particulares de los alojados. Así las cosas puede explicarse que, a priori, pueda parecer superior la cantidad de medicamentos para el tratamiento de

estas patologías que los usuarios en un momento determinado. La evaluación del consumo debería hacerse longitudinalmente a efectos de obtener datos confiables.

3. En relación a los medicamentos para el tratamiento del VIH/SIDA y TBC debe considerarse que, si bien es el Ministerio de Salud el que provee estos fármacos habitualmente a través de los respectivos Programas Nacionales, existen oportunidades en las que existen faltantes en el stock global o particular por zona. Es responsabilidad del SPF asegurar la continuidad del tratamiento en el caso de estas enfermedades, particularmente en un medio cerrado. Asimismo debe considerarse la prescripción de medicamentos no provistos por dichos programas ante prescripciones especiales (casos de multiresistencia, fracasos terapéuticos, comorbilidades, coinfecciones, etc.). También esto es debido a que el dinamismo de la población o los casos de "nuevo diagnóstico" hacen que el alta del paciente a nivel del Ministerio de Salud se demore, por lo que la provisión puede verse retrasada. En estos casos debe proveerse medicación adecuada que garantice la continuidad del tratamiento prescripto

e) Se destaca que en fecha 27 de marzo del 2017 se remitió a la Auditoría General de la Nación, el expediente con información complementaria a los señalamientos realizados, no habiendo recepcionado a la fecha respuesta alguna.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

La respuesta señala:

a) Al momento del informe de AGN el porcentaje de esta población alcanzaba el 57%, y **la respuesta sostiene que al día de la fecha ha aumentado un 3%, alcanzando un 60% la cantidad de procesados sin condena firme. No obstante, en los Complejos Penitenciarios Federales de Ezeiza y Marcos Paz, según la JGM la cifra llega al 78%, pero no desagrega la cifra por complejos**, cuando la AGN había contemplado las diferencias entre cada establecimiento. La respuesta indica que las causas de la permanencia de los internos sin condena responde a condicionamientos judiciales, así como también "para garantizar que los internos cursen estudios universitarios, encontrarse en condiciones temporales de egreso anticipado o por su estado de salud". Esto, indica el reporte, "dificulta la posibilidad de movimientos de la población con el fin de alojar por separado a procesados y condenados".

b) Respecto la situación de la aseguradora de riesgos del trabajo, se indica que el expediente papel ha quedado sin efecto, en virtud de la entrada en vigencia del Sistema Electrónico de Contrataciones de la Administración Nacional "COMPR.AR". Asegura que el expediente electrónico se encuentra en la Dirección de Auditoría General a los efectos de que se expidan sobre una medida cautelar, que busca que el Estado materialice nuevas contrataciones de seguro de riesgo de trabajo por vía de la normativa citada.

c) Respecto a los traslados, la JGM informó que la Dirección de Traslados moviliza entre 180 y 200 detenidos diarios, demanda a la que se suman traslados masivos al interior del país, entre otros. **La respuesta agregó las medidas adoptadas en ejecución:** reparación de móviles del Parque Automotor; implementación de Mesa de Comunicación y vía de correo (mesadecomunicacionestraslados@spf.gob.ar); registro de los movimientos diariamente efectivizados por medio de la Oficina de Coordinación Judicial (que realiza un relevamiento estadístico mensual). **También, la respuesta corrige el número de traslados total de internos en 2013: se informó un total de 7462 cuando se realizaron 3812.** El error se debe a un problema en la transcripción.

d) En el mismo punto, se destaca que cuentan que iniciaron el trámite de baja de 8 móviles, y son 56 móviles los que se encuentran en el parque automotor (Dirección de Traslados), con 35 en servicio. **Es decir, creció un 6% la cantidad de vehículos fuera de servicio.**

e) Sobre los datos de las autopsias por muertes dudosas de los internos alojados en el SPF, la JGM responde que se encuentran en expedientes judiciales sobre los cuales el SPF no tiene participación.

f) Compra de medicamentos. “Dado al dinamismo de la población penal es de suponer que deba preverse una cantidad que asegure el tratamiento de la totalidad de alojados durante todo el ejercicio, independientemente de la demanda ocasional y/o estacional”, esa fue la respuesta para justificar el exceso de oferta de medicamentos para el tratamiento de patologías como epilepsia.

g) Por falta de stock global o particular por zona, es que el SPF compró los medicamentos para el tratamiento del VIH/SIDA en lugar de canalizar la demanda por Programas Nacionales (Ministerio de Salud). “Los casos de nuevo diagnóstico” según la respuesta de la JGM “hacen que el alta del paciente a nivel del Ministerio de Salud se demore, por lo que la provisión puede verse retrasada”.



Síntesis:

La respuesta atiende todos los puntos consultados. No obstante, deja entrever falta de planificación en el SPF y errores de articulación con otras áreas ministeriales como lo es el Ministerio de Salud (puntos f y g). Así también, la respuesta no profundiza sobre algunos datos estadísticos sobre los que AGN se pronunció (a), o bien los datos actualizados denotan falta de adopción de medidas tendientes a regularizar las situaciones observadas por AGN (d). El punto (c) agrega información respecto a las acciones adoptadas y corrige información registrada en el informe de AGN. No contradice las observaciones del organismo de control.

8. La AGN aprobó por Resolución 308/2016 un examen en el ámbito del Ministerio de Transporte de la Nación del Proyecto de Transporte Urbano para áreas Metropolitanas (PTUMA) financiado con un préstamo del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) – 7794-OC/AR. Al momento de la auditoría, el organismo de control detectó:

- **El Proyecto tuvo reducida Ejecución Física y Ejecución Financiera, alcanzando un 28,90% de ejecución total.**
- **Elevado costo del Componente Administración del Proyecto del PTUMA.**
- **El PTUMA carece de Planes Operativos Anuales (POA), que impidió la realización de un adecuado Monitoreo del mismo.**

Al respecto, la consulta es ¿cuál es el estado de situación actual de las observaciones efectuadas por AGN?

RESPUESTA

1) Al 30 de abril de 2017 el Préstamo se encuentra ejecutado en un 87% (US\$ 129.638.356,00), y su fecha de cierre conforme enmienda al contrato de préstamo es el día 31 de diciembre de 2017.

2) Con la reestructuración del Proyecto PTUMA y a fin de concretar un reordenamiento estratégico que permita alcanzar las metas políticas diagramadas en materia de transporte, de revisar y ordenar las prioridades en orden a la focalización de proyectos y el establecimiento de mecanismos y procedimientos adecuados para su ejecución,

se instrumentó una enmienda al Contrato de Préstamo BIRF N° 7794-AR PTUMA. La mencionada reestructuración tuvo como objetivo la reasignación de recursos para permitir la ejecución de proyectos estratégicos para el transporte urbano en áreas metropolitanas, entre ellos, el “Metrobus Corredor del Sudoeste –Juan Manuel de Rosas (RN3) La Matanza – CABA ” y el “Centro de Transbordo Estación Sáenz – Belgrano Sur – Subte H – Metrobus Av. Sáenz”.

Consecuentemente, y en orden a la magnitud de las obras y a la necesaria supervisión de las mismas, se incrementaron los gastos de administración para lograr sostenibilidad de la Unidad Ejecutora durante la vigencia del Proyecto contando con un equipo sólido de profesionales como así también para afrontar los gastos de funcionamiento que demanda la oficina del Proyecto por no estar situada en el Ministerio, como ser alquiler, expensas, ABL, luz, gas, servicio de limpieza, etc.

Asimismo, cabe tener en cuenta que el componente de administración del proyecto se estimó originariamente sobre la base de una proyección del mismo al mes de febrero de 2016, resultando necesario, como consecuencia de la reestructuración mencionada tramitar sendas enmiendas al plazo de finalización del proyecto, siendo la última al día 31 de diciembre de 2017.

El total ejecutado del componente de administración al 30 de abril de 2017 es del 3.83 %.

3) El Proyecto cuenta con una Planificación Financiera que se actualiza cada tres (3) meses. Asimismo, el análisis y seguimiento de la planificación del Proyecto, se efectúa periódicamente en las misiones del Banco o las visitas técnicas, dándose cuenta de los avances de los procesos y el estado de Ejecución y desembolso del Préstamo.

Por otra parte, se realiza la Proyección de ejecución y desembolsos para las Revisiones de Cartera ante Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito de Ministerio de Finanzas, de las cuales también participa el Banco.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

La respuesta satisface parcialmente, en tanto provee alguna información nueva (ejecución del programa a abril 2017 y fecha de finalización prevista para el 30/12/2017 así como los gastos de administración que llegaron al 3.83%). Toma, además información del descargo presentado a AGN en septiembre de 2016.

Síntesis: 

La respuesta satisface parcialmente en tanto aporta alguna información nueva que resulta sustantiva.

9. La AGN evaluó la gestión estatal para la prevención y el manejo integral de los pasivos ambientales. Por la actividad auditada se involucran tanto al Ministerio de Energía y Minería como al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable. El período auditado abarca los ejercicios 2014 y 2015. El informe fue aprobado por la Resolución N° 193/2016.

Los auditores señalan que en la legislación nacional no se encuentra la definición de pasivo ambiental”, ni tampoco figura alguna normativa sobre cómo remediar el impacto puntual que la actividad minera produce sobre los ecosistemas. También señala que el programa PROSICO no alcanza a la actividad minera y que durante el período auditado no se convocó al Consejo Federal de Minería.

Al respecto, la consulta es ¿cuál es el estado de situación actual de las observaciones efectuadas por AGN?

RESPUESTA

Si bien el término “pasivo ambiental” no se encuentra definido en el actual marco regulatorio, dicha definición no resulta necesaria en tanto las obligaciones se dirigen hacia el concepto de “daño ambiental”, el cual es introducido en la reforma constitucional de 1994 y, posteriormente, es definido en la Ley General del Ambiente como “toda alteración relevante que modifique negativamente el ambiente, sus recursos, el equilibrio de los ecosistemas, o los bienes o valores colectivos”. En tal sentido, que la alteración mencionada pudiera provenir de la actividad minera resulta indistinto, ya que el objeto de protección es el ambiente y la obligación que deviene es la de recomposición.

En relación con la condición sectorial de cierta normativa aplicable a la actividad minera y el presunto conflicto que esto supondría con la normativa eminentemente ambiental, no se observa inconveniente alguno toda vez que la existencia de normativa sectorial no exime de manera alguna a la actividad minera de cumplir con la normativa ambiental que es de aplicación para cualquier actividad productiva. En tal sentido, los pasivos ambientales generados con anterioridad a la existencia del referido marco regulatorio, con independencia de la actividad que los hubiera generado, constituyen un problema heredado por el Estado, toda vez que la normativa no puede ser aplicada de manera retroactiva. Y en lo que respecta a los daños ambientales generados con posterioridad a la vigencia de la referida normativa, todos conllevan la obligación de ser recompuestos, con prescindencia de la actividad productiva que los hubiera generado.

Si bien este MAyDS no es autoridad competente en relación al Código de Minería, es posible afirmar que el mismo no incluye normativa sobre cierre de minas, siendo un aspecto que todavía se encuentra pendiente de regulación. No obstante, es necesario efectuar la distinción entre las acciones de cierre que en una mina debieran realizarse a raíz del cese de la actividad, de las acciones de recomposición de eventuales daños ambientales. Es decir, un cierre no es lo mismo que una recomposición, toda vez que el cierre está orientado a garantizar condiciones de estabilidad física, química y biológica en instalaciones que no constituyen un daño ambiental en tanto se manejen de manera acorde con lo establecido en el respectivo Informe de Impacto Ambiental aprobado por la autoridad competente. Asimismo, el actual marco regulatorio establece una garantía financiera para la recomposición de eventuales daños ambientales, la que se canaliza a través del Seguro Ambiental Obligatorio que toda actividad con cierto riesgo debe poseer, incluida la actividad minera.

En cuanto al Programa para la Gestión Ambiental de Gestión de Sitios Contaminados (PROSICO), su alcance no excluye de manera alguna a la actividad minera. De hecho, el PROSICO presta asistencia técnica a la Secretaría de Minería de la Nación en los proyectos de remediación de pasivos ambientales de la minería pretérita ejecutados por intermedio del Programa GEAMIN. En la actualidad, el PROSICO forma parte del comité de evaluación del Proyecto de Auditoría de la ejecución del Programa GEAMIN, en los sitios de Abra Pampa y Calingasta, y del Proyecto de remediación en San Antonio Oeste.

Finalmente, es menester informar que desde la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable se encuentra en proceso de desarrollo un Proyecto de Ley de Presupuestos Mínimos para la Gestión de Sitios Contaminados, sobre la base de la experiencia acumulada por el PROSICO en los diez años que lleva de funcionamiento. En caso de ser aprobado por el Congreso de la Nación, dicho proyecto aportará nuevos lineamientos e instrumentos que contribuirán a un mayor y mejor cumplimiento de la obligación de recomposición de daños ambientales.

Sin perjuicio de lo expresado en el informe de la AGN respecto a las cuestiones mineras que quedaron excluidas del Programa de Gestión de Sitios Contaminados (**PROSICO**), se destaca que desde la órbita de la Secretaría de Minería de la Nación

se logró retomar un programa con financiamiento del BID (GEAMIN) que, entre sus 4 componentes, tenía 3 obras de ingeniería para la remediación de pasivos ambientales de la industria minera antigua. El programa, que llevaba ya 34 meses de demora y muy mala reputación, fue encaminado nuevamente, y hoy se están desarrollando las auditorías ambientales de cierre de dos de las obras, mientras que la tercera se está iniciando nuevamente.

En el marco del Programa GEAMIN, se avanzó sobre los temas descriptos en los siguientes puntos:

- Se finalizaron los trabajos de Remediación Ambiental realizados en la Localidad de Abra Pampa, provincia de Jujuy. Se realizó un proceso de consulta previa, libre e informada con la comunidad indígena, en la última parte del proyecto
- Se finalizaron los trabajos de Remediación Ambiental realizados en la Localidad de Calingasta, provincia de San Juan.
- Se licitaron las Auditorías Ambientales de Cierre de proyecto, de las obras de Remediación Ambiental de Abra Pampa y Calingasta.
- Se licitaron las obras de remediación ambiental de las escorias de plomo provenientes de la ex fundición Geotécnica en la localidad de San Antonio Oeste, provincia de Río Negro. El proyecto se inicio en el mes de abril de 2017.

En lo relativo a la articulación de tareas con el MAyDS, se informa que a partir de la asunción de la actual administración se forjó una agenda de trabajo conjunta que contempló el desarrollo de un plan denominado “Minería para un Desarrollo Sustentable”, presentado y aprobado por Jefatura de Gabinete de Ministros.

En esta dirección se avanzó en varios aspectos (cierre de minas, residuos mineros, glaciares y pasivos mineros), se crearon nuevas líneas de acción conjunta (participación en la Red Federal de Monitoreo Ambiental, regulación para manejo de NFUs, y gestión del mercurio). Asimismo se firmaron dos convenios de cooperación con Jujuy y Santa Cruz para dar apoyo técnico (entre MAyDS, MINEM y SEGEMAR), en revisión de planes de cierre de minas.

Por último, también se destaca que se trabajó conjuntamente para tomar cabal conocimiento sobre la situación de Veladero y Barrick y se elaboró un Protocolo de acción ante contingencias ambientales en proyectos mineros, en el cual se prevé la acción conjunta entre ambos ministerios en caso de incidentes.

Se informa que, a diferencia de gobiernos anteriores, durante la actual gestión el COFEMIN se ha reunido en diversas oportunidades en las que se trataron numerosos aspectos ambientales relativos a los contenidos desarrollados en el Acuerdo Federal Minero (acciones y objetivos de coordinación entre autoridades de aplicación, bases para el dictado de normativa complementaria, desarrollo y fortalecimiento institucional etc).

ANALISIS DE LA RESPUESTA

La respuesta de JGM es que no es necesaria la definición del concepto de “pasivo ambiental”. Lo importante es la protección del ambiente y su recomposición, en caso de daño. Tampoco ve conflicto entre la normativa ambiental y los vacíos en cuanto a la actividad minera específicamente.

En cuanto al PROSICO, señala que no excluye a la actividad minera y que, de hecho, se viene trabajando en este sector junto con la Secretaría de Minería, la que a su vez, “reactivó” el programa GEAMIN.

Por último, señala que el COFEMIN se viene reuniendo “en contraposición con la gestión anterior”.



Síntesis:

aporta información nueva. Contradice varias observaciones de AGN.

10. La AGN hizo una auditoría de la gestión de la Comisión Nacional de Investigación de Agroquímicos (CNIA). Esta comisión fue creada por Decreto N° 21/2009 de fecha 16/01/2009 en el ámbito del Ministerio de Salud de la Nación. El informe del organismo de control fue aprobado por Resolución 90/2016.

En la conclusión de su trabajo el organismo de control señala que la CNIA es una buena herramienta para implementar estrategias transversales que afronten la problemática de los agroquímicos articulando acciones entre los organismos nacionales involucrados y las jurisdicciones locales y municipales y las organizaciones sociales. Pero se requiere fortalecerla, jerarquizarla y darle un enfoque participativo, para que finalmente puedan concretarse las muchas tareas pendientes. De hecho, AGN señala que la comisión estuvo muy activa entre 2009 y 2010, la CNIA presenta escasos resultados en los últimos cinco años; no se ha formalizado su organización institucional y no cuenta con afectación presupuestaria específica.

Al respecto, la consulta es ¿cuál es el estado de situación actual de las observaciones efectuadas por AGN?

RESPUESTA

1. SOBRE EL FUNCIONAMIENTO DE LA COMISIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIONES EN AGROQUÍMICOS

Desde diciembre de 2010 los integrantes de la Comisión acordaron adoptar un modus operandi apoyado en el acuerdo general sobre las direcciones de trabajo y la descentralización de las acciones para tomar mayor ventaja de las responsabilidades asignadas y la operatividad de cada organismo, realizando actividades conjuntas en aquellos aspectos que así lo requirieron. Esta operatoria ha venido desarrollándose desde ese momento hasta el día de la fecha, acompañada de reuniones grupales de seguimiento sobre temas específicos, de las que no se levantan actas.

En ese marco se encuentran plenamente operativas las actividades de investigación (antes GT-1), la actualización normativa (antes GT-2), el desarrollo de una propuesta para operativizar el manejo de los envases de agroquímicos post-uso (antes GT-4, coordinada por la exSecretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación), el seguimiento de las denuncias (antes GT-5), y los programas de capacitación en el uso de agroquímicos (antes GT-6).

2. SOBRE EL PRESUPUESTO ASIGNADO.

La Comisión Nacional de Investigación sobre Agroquímicos no tiene ni tuvo desde su creación asignación presupuestaria propia, ni ha propuesto disponer de uno ya que todas sus actividades se desarrollan y desarrollaron por asignación de recursos propios de los organismos que la componen que financian aquellos aspectos desarrollados en el marco de sus competencias y responsabilidades.

3. SOBRE LAS ACTIVIDADES DE CAPACITACIÓN.

La capacitación en Buenas Prácticas Agrícolas que brinda SENASA depende de la Coordinación de Gestión Ambiental de este Organismo. En ese marco, la Dirección Nacional de Agroquímicos, Productos Veterinarios y Alimentos (DNAPVyA), a través de los profesionales de la Dirección de Agroquímicos y Biológicos participa a requerimiento para brindar capacitaciones para la aplicación de productos fitosanitarios, a fin de lograr en forma masiva el "Uso Responsable de Productos Fitosanitarios en la República Argentina". Se brinda en Provincias/ Municipios donde

son solicitadas. A través de ellas se continua la interrelación entre la DNAPVyA, las Regionales de SENASA y las autoridades provinciales y municipales.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

Síntesis: 

La respuesta de JGM no aporta información novedosa. Señala que posteriormente a 2010 se han mantenido activos cada uno de los grupos de trabajo, sin embargo también aclara que no llevan actas de las reuniones de trabajo. También señala que no es necesario que dicha Comisión tenga asignado presupuesto específico porque las asignaciones de recursos corresponden a cada una de las áreas institucionales que forman parte de la misma. En este sentido contradice la observación efectuada por AGN. No satisface la respuesta.

11. Expediente electrónico GDE- GEDO EE: en el marco del Plan de Modernización del Estado aprobado por el Decreto 434/2016 –se puso en marcha la implementación del Sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE), aprobado por el Decreto 561/2016, el cual es de carácter obligatorio para toda la Administración Pública Nacional. Pero este sistema integrado de caratulación, numeración, seguimiento y registración de movimientos de todas las actuaciones y expedientes del Sector Público Nacional que vino en teoría a modernizar, agilizar y despapelizar a la administración pública, termina por entorpecer, en muchos casos, la antigua dinámica que venía a aggiornar, por cuanto no se dio una solución a una instancia previa, que es la provisión a los organismos del material informático adecuado que permita estar a la altura de las pretensiones promocionadas. ¿Cuándo estiman que podrán llevar a cabo un relevamiento completo de aquellos equipos informáticos obsoletos o incapaces de soportar esta plataforma, de modo tal de poder efectivizar los reemplazos necesarios en las distintas áreas, que permitan dinamizar de manera efectiva y real la gestión?

RESPUESTA

Para el funcionamiento de este sistema solo se necesita contar con una PC con acceso a internet, no es necesario equipos informáticos sofisticados ni de última generación. Es por ello que no se necesitó efectuar previamente ningún relevamiento ya que todos los organismos cuentan con estos dos requisitos mínimos antes mencionados.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

La respuesta de JGM señala que para el funcionamiento de este sistema solo se necesita contar con una PC con acceso a internet, no es necesario equipos informáticos sofisticados ni de última generación. Es por ello que no se necesitó efectuar previamente ningún relevamiento ya que todos los organismos cuentan con estos dos requisitos mínimos antes mencionados.

Síntesis: 

en rigor la respuesta alude literalmente a lo preguntado. La pregunta no tiene origen en algún informe de AGN.

12. Mediante resolución 127/2016 la AGN aprobó una auditoría de gestión en el ámbito de la Secretaría de Transporte, Comisión de Regulación del Transporte (CNRT), referida al Servicio Ferroviario Interurbano de pasajeros de la Provincia de Buenos Aires y del Servicio Público Ferroviario de Cargas y Pasajeros del Corredor Buenos Aires-Mar del Plata-Miramar. Cabe aclarar que este organismo provincial fue creado para operar y administrar la prestación del servicio a pasajeros, desde la descentralización ferroviaria iniciada en 1992 (Decretos 532/92, 1168/92 y 770/93; Ley Provincial 11.547). AGN señaló que :

- A la fecha de inicio de la concesión las unidades ferroviarias ya contaban con más de 30 años de uso e importantes diferimientos de mantenimiento.
- Estado de las vías desfavorable.
- Material rodante: solo el 8% de material rodante concesionado estaba en servicio activo.
- Descarrilamientos: el estado de la infraestructura de vía fue la principal causa de los descarrilos ocurridos en ramales a cargo de la UEPFP, durante el período 2010-2013, y el factor preponderante en la decisión de retirar del servicio las unidades TALGO IV utilizadas en el corredor Plaza Constitución-Mar del Plata.
- Según datos proporcionados por la CNRT y la propia UEPFP, surge información sobre la cantidad, tipo y estado actual del material rodante a cargo de esta última. En este sentido y al año 2014, la UEPFP contaba con un total de 863 unidades. De este total sólo el 26% (222) estaba “en uso”, mientras que del 37% “se desconocía el paradero” (316 unidades).

Al respecto, la consulta es ¿cuál es el estado de situación actual de las observaciones efectuadas por AGN?

RESPUESTA

Por medio de la Resolución N° 247 del 1° de julio de 2016, el Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires resolvió suspender todos los servicios asignados a esa operadora, por considerar que continuar con su prestación implicaba un serio riesgo para el personal y los pasajeros. Ello, en atención a las cuestiones de seguridad operativa advertidas en el informe presentado por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte del 7 de marzo de 2016 y en el informe de la Auditoría General de la Nación, que fuera aprobado por la Resolución N° 127 del 29 de junio de 2016.

En el marco de la transferencia de dichos servicios al Estado Nacional la Sociedad Operadora del Estado se encuentra realizando el plan de servicios posibles a prestar en virtud de haber concluido con los inventarios y contar con el detalle de material rodante e infraestructura, ello, conforme a lo establecido en el Artículo 4° de la Resolución 33-E, del 25 de julio de 2016, de la Secretaría de Gestión del Transporte. Finalmente, y con relación al estado actual de las observaciones efectuadas por la AGN, al momento de la puesta en servicio la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, deberá evaluar el estado de las mismas, toda vez que no ha concluido el proceso de reversión del mencionado servicio al Estado Nacional.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

La respuesta de JGM afirma que por medio de la Resolución 247 del 1 de julio de 2016, el Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires suspendió los servicios asignados a la operadora en cuestión, tomando en consideración las observaciones de AGN (junio 2016) y el informe de la CNRT (marzo de 2016).

Actualmente, según lo informado y se interpreta, queda pendiente evaluar el estado de las observaciones de AGN, una vez que haya concluido el proceso de reversión del servicio.



Síntesis:

La respuesta sostiene que se han suspendido los servicios asignados a la operadora en cuestión, aunque no pudo accederse a la Resolución 247 de 2016 dictada por el Ministerio de Infraestructura vía digital, en función de las observaciones dictadas por AGN y otros organismos de control. Se responde vagamente al estado de las observaciones efectuadas por AGN: se interpreta que deberá evaluarse el estado de las mismas al momento de concluir el proceso de reversión del servicio.

SINTESIS DE LAS RESPUESTAS

PREGUNTA	RESPUESTA		
	Satisface	Satisface parcialmente	No satisface
1			1
2	1		
3	1		
4		1	
5			1
6			1
7	1		
8		1	
9		1	
10			1
11	1		
12		1	
TOTAL	4	4	4