

AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN

Índice del Informe de Auditoría

- Actuación AGN N° 637/03 -

1. OBJETO DE AUDITORÍA	1
1.1.- MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD OPERATIVA.	2
1.2.- SEGURIDAD PÚBLICA.	2
1.3.- ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.	2
2. ALCANCE DEL EXAMEN	3
2.1.- MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD OPERATIVA.	3
2.2.- SEGURIDAD PÚBLICA.	5
2.3.- ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.	6
2.4.- LIMITACIONES AL ALCANCE	8
3. ACLARACIONES PREVIAS	9
3.1.- MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD OPERATIVA.	10
3.1.1.- OBLIGACIONES DE MANTENIMIENTO A CARGO DEL CONCESIONARIO, SEGÚN CONTRATO DE CONCESIÓN.	10
3.1.2.- OBLIGACIONES SEGÚN ADDENDA APROBADA POR DECRETO N° 1416/99.	12
3.1.3.- OBLIGACIONES SEGÚN RESOLUCIÓN CONJUNTA N° 61/02-M.E. Y N°11/02-M.PRODUC.	12
3.1.4.- EMERGENCIA FERROVIARIA - DECRETO N° 2075/02.	13
3.1.5.- RESOLUCIÓN N° 115/02-M.PRODUCCIÓN.....	14
3.1.6.- OBLIGACIONES SEGÚN RESOLUCIÓN N° 126/03-M.PRODUCCIÓN.	15
3.1.7.- OBLIGACIONES DE SEGURIDAD OPERATIVA A CARGO DEL CONCESIONARIO.	16
3.1.8.- OBLIGACIONES CONTABLES A CARGO DEL CONCESIONARIO.....	16
3.1.8.1.- ESTRUCTURA DE COSTOS E INFORMACIÓN.....	16
3.1.9.- CONTROL DE OBLIGACIONES.....	17
3.2.- SEGURIDAD PÚBLICA.	17
3.2.1.- SEGURIDAD DEL SERVICIO Y DE LOS PASAJEROS.	17
3.2.2.- SERVICIO DE SEGURIDAD PUBLICA ADICIONAL.	18
3.2.2.1- FINANCIAMIENTO:	18

3.2.2.2.- ESQUEMAS DE SEGURIDAD:	19
3.2.2.3.- PROCEDIMIENTOS Y SISTEMAS DE CONTROL:	20
3.3.- ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.	21
3.3.1.- CONSTITUCIÓN NACIONAL:	21
3.3.2.- LEY N° 22.431	21
3.3.3.- LEY N° 24.314	21
3.3.4.- DECRETO N° 914/97	23
3.3.5.- PROBLEMÁTICA.	24
3.4.- PENALIDADES/SANCIONES.....	24
3.4.1.- RÉGIMEN DE PENALIDADES:	24
3.4.2.- PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES:	25
3.4.3.- DECRETO DE NECESIDAD Y URGENCIA N° 2075/02:.....	25
3.4.4.- RESOLUCIÓN N° 115/02-M.PRODUCCIÓN	26
4. COMENTARIOS Y OBSERVACIONES	27
4.1.- MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD OPERATIVA.	27
<i>4.1.1.- PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO.</i>	<i>27</i>
<i>4.1.2.- CUMPLIMIENTO DE LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO.....</i>	<i>29</i>
4.1.2.1.- SISTEMA DE SEÑALAMIENTO - PASOS A NIVEL.....	29
4.1.2.2.- INFRAESTRUCTURA (VÍAS Y ESTACIONES).....	32
4.1.2.3.- MATERIAL RODANTE.....	37
4.1.3.- PLANES DE MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE CONFORT Y DE SEGURIDAD ESTABLECIDOS POR LA RESOLUCIÓN N°126/03 M.PRODUCCIÓN	40
4.1.4.- EVOLUCIÓN DE LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO.....	43
4.1.5.- GESTIÓN TÉCNICO-ADMINISTRATIVA DE LA CNRT.....	45
4.1.6.- PENALIDADES.	46
4.1.6.1.- ORDENES DE SERVICIO GENERADAS POR LA CNRT.....	46
4.1.6.2.- RÉGIMEN SANCIONATORIO.....	48
4.2.- SEGURIDAD PÚBLICA.	49
4.3.- ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.	53
5. COMUNICACIÓN DEL INFORME AL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.....	61

6. RECOMENDACIONES.....	61
7. CONCLUSIONES.....	65
8. LUGAR Y FECHA DE EMISIÓN DEL INFORME.....	68
9. FIRMA.....	68
Anexos:	69
Anexo I	69
Anexo II	71
Anexo III - A.....	73
Anexo III - B.....	74
Anexo IV	75
Anexo V	81
Anexo VI	83

Gerencia de Control de Entes Reguladores y Privatizaciones

Departamento de Control del Sector Transporte

- Año 2004 -

INFORME DE AUDITORÍA

Al Sr. Ministro de
Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
Arq. Julio Miguel DE VIDO
Hipólito Yrigoyen 250 - Piso 11° - Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley N° 24.156 la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN procedió a efectuar un examen en el ámbito de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (en adelante CNRT) y de la Empresa Concesionaria Transportes Metropolitanos General Roca S.A. (en adelante TMR), con el objeto que se detalla en el apartado 1.

1. Objeto de Auditoría:

Transportes Metropolitanos General Roca S.A.: “Mantenimiento, Seguridad y Verificación del cumplimiento de la Ley N° 22.431 y Decreto N° 914/97 sobre el Sistema de Protección Integral de los Discapacitados, respecto del Transporte Público de Pasajeros por Ferrocarril”.

Dada la diversidad del objeto enunciado, el mismo ha sido desagregado conforme al siguiente ordenamiento:

1.1.- Mantenimiento y Seguridad Operativa.

1.1.1.- Verificar el grado de cumplimiento de los Programas de Mantenimiento previstos contractualmente para los sistemas de infraestructura de vías y de estaciones, material rodante y señalamiento para los años 2001, 2002 y 2003 (hasta la fecha de cierre de las tareas de campo).

1.1.2.- Verificar el grado de seguridad operativa del sistema que dicho mantenimiento debe garantizar.

1.1.3.- Verificar la aplicación del Régimen Sancionatorio vigente.

1.1.4.- Analizar la evolución de los costos de mantenimiento incurridos por TMR en el período 2000/2002 y verificar el cumplimiento de las obligaciones relacionadas a la presentación de la información contable de los rubros componentes de dichos costos.

1.2.- Seguridad Pública.

1.2.1.- Detectar aquellos aspectos deficitarios que, en relación con los temas tratados en el presente informe, atentan contra la seguridad pública, sean o no usuarios del servicio.

1.2.2.- Verificar el grado de cumplimiento de la prestación del Servicio de Seguridad Adicional a partir de la vigencia de la Resolución N° 126/03 del Ministerio de la Producción.

1.3.- Accesibilidad para personas con discapacidad.

1.3.1.- Verificar el cumplimiento de la Ley N° 22.431 y Decreto N° 914/97, constatando el grado de adaptación implementado por TMR, para posibilitar a personas con discapacidad el uso en forma integral del sistema concesionado.

2. Alcance del examen:

El examen fue realizado de conformidad con las normas de auditoría externa de la Auditoría General de la Nación, aprobadas por la Resolución N° 145/93, dictada en virtud de las facultades conferidas por el artículo 119, inciso d) de la Ley N° 24.156, habiéndose practicado los siguientes procedimientos:

2.1.- Mantenimiento y Seguridad Operativa.

2.1.1.- Recopilación y análisis del marco normativo básico de la Concesión y normas modificatorias, con el fin de determinar las obligaciones de mantenimiento de los bienes concesionados a TMR. (Ver Anexo I - Detalle de las normas consultadas)

2.1.2.- Entrevistas con responsables y personal actuante de las distintas áreas auditadas de:

- Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
- Empresa Transportes Metropolitanos General Roca S.A.

2.1.3.- Confección de cuestionarios de comprobación cursados a:

- Secretaría de Transporte.
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
- Empresa Transportes Metropolitanos General Roca S.A.

2.1.4.- Análisis de las respectivas respuestas emitidas a los Cuestionarios de Comprobación enunciados en el punto anterior.

2.1.5.- Relevamiento y análisis de los Expedientes y Legajos que se sustanciaron en la CNRT, referidos al seguimiento y control de las obligaciones de mantenimiento (entre el 12 de setiembre y el 19 de diciembre de 2003).

2.1.6.- Análisis de documentación suministrada por el Concesionario, referida al seguimiento y control interno de los distintos trabajos de mantenimiento.

2.1.7.- Verificaciones in situ a efectos de constatar el grado de cumplimiento de las obligaciones asumidas por el Concesionario y el estado de los componentes del sistema (entre el 6 y el 26 de febrero de 2004).

2.1.8.- Análisis de los Estados Contables del Concesionario (períodos 2000, 2001 y 2002).

2.1.9.- Análisis de la Información Contable presentada por la Empresa TMR a la CNRT en cumplimiento a lo establecido en el Contrato de Concesión.

2.1.10.- Análisis de la evolución de los Costos de Mantenimiento y Gastos de Administración y Comercialización. (se tomó como base el año 2000). A tal efecto se ha solicitado al Concesionario las aclaraciones necesarias para detectar las causas que han originado las variaciones más significativas dentro del período auditado.

2.1.11.- La información relativa al período 2002 ha sido reexpresada (deflacionada) a moneda del 31 de diciembre de 2001 mediante la aplicación del índice de precios internos al por mayor nivel general que elabora el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), a los efectos de posibilitar su comparación con los períodos 2000 y 2001 expresados en valores corrientes de cada año.

2.1.12.- Elaboración de un índice de Costo de Mantenimiento por kilómetro Recorrido mediante la utilización del costo anual a valores corrientes para los ejercicios 2000 y 2001 y a valores del 31 de diciembre de 2001 para el ejercicio 2002, que surgen de las presentaciones realizadas por TMR en cumplimiento de la normativa contractual y la estadística de trenes kilómetro publicada por la CNRT para la Concesionaria auditada.

2.2.- Seguridad Pública.

2.2.1.- Recopilación y análisis de las normas que regulan la Seguridad Pública.

(Ver Anexo I - Detalle de las normas consultadas)

2.2.2.- Entrevistas con personal responsable y actuantes de:

- Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
- Empresa Transportes Metropolitanos General Roca S.A.
- Organismos de Seguridad, Policía Federal Argentina (en adelante PFA) y Gendarmería Nacional (en adelante GN).

2.2.3.- Confección de cuestionarios de comprobación a:

- Secretaría de Transporte.
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
- Empresa Transportes Metropolitanos General Roca S.A.

2.2.4.- Realización de inspecciones in situ para verificar el efectivo cumplimiento de los módulos, previstos en la normativa, por parte de PFA y GN en:

- Formaciones ferroviarias.
- Estaciones de Capital Federal.
- Estaciones de la Provincia de Buenos Aires.

2.3.- Accesibilidad para personas con discapacidad.

2.3.1.- Recopilación y análisis de las normas que reglamentan el Sistema de protección integral de los discapacitados (Ley N° 22.431, Ley N° 24.314 y el Decreto N°914/97 reglamentario de los artículos 20, 21 y 22 de las leyes mencionadas precedentemente).

2.3.2.- Confección de planillas para efectuar las verificaciones in situ conforme a los requisitos establecidos en el Decreto N° 914/97.

2.3.3.- Planificación del trabajo de relevamiento de estaciones del sistema de transporte bajo análisis, contemplando la frecuencia de servicios diarios en las distintas líneas y ramales de cada ferrocarril.

2.3.4.- Relevamiento de las condiciones de accesibilidad, comunicación y seguridad en estaciones que componen el sistema concesionado a TMR, mediante el diseño de una muestra, cuyo criterio de selección ha sido la combinación de lo siguiente:

- a) Estaciones cabeceras de cada Ramal.
- b) Estaciones con mayor flujo de pasajeros mensuales, según cantidad de boletos vendidos por la Empresa.
- c) Estaciones que se encuentran dentro del Plan Trimestral de mejoras de las condiciones de confort (Planes Complementarios - Art. 5° de la Resolución N°126/03-M.Producción).

Sobre un total de 69 estaciones que posee el sistema concesionado a TMR, se han verificado 23 estaciones, según el siguiente detalle:

Constitución (Plaza C), Avellaneda, Quilmes, Ezpeleta, Berazategui, Plátanos, Hudson, Villa Elisa, City Bell, Ringuelet, La Plata, Lanús, Témperley, D. Ardigó, Florencio Varela, Bosques, Ranelagh, Adrogué, Burzaco, Longchamps, Glew, A. Korn y Ezeiza.

- Estaciones verificadas según estado -

Estaciones	Línea General Roca	
	Total	% sobre el total
Total que componen la línea.	69	100.00 %
Verificadas.	23	33,33%

La verificación de cada una de estas estaciones se realizó por aproximación peatonal, desde la vía pública, contemplando los pasos a nivel, los distintos accesos, las boleterías, los servicios sanitarios, escaleras, rampas y los andenes en su conjunto, destacando el equipamiento existente en los mismos.

2.3.4.1.- Análisis de estaciones en las que, según información de TMR, se han ejecutado obras tendientes a facilitar el acceso y la circulación de personas con discapacidad, las que se detallan a continuación:

a) Estaciones que, según criterio de TMR, son consideradas accesibles:

a.1)- Estaciones del servicio eléctrico (4): Constitución, Banfield, Adrogué y Glew.

a.2)- Estaciones del servicio diesel (6): Wilde, Bernal, Mármol, Rafael Calzada, Claypole y Sourighes.

(Estas diez estaciones cuentan con al menos una rampa por andén que cumple con los requisitos establecidos en el Decreto N° 914/97, según la información recibida del Concesionario, en octubre de 2003)

b) Estaciones que, según criterio de TMR, son consideradas inaccesibles:

b.1)- Estaciones del servicio eléctrico (17): Hipólito Yrigoyen, Avellaneda, Gerli, Lanús, Remedio de Escalada, Lomas de Zamora, Témpereley, Burzaco, Longchamps, Guernica, A. Korn, Turdera, Llavallol, L. Guillón, Monte Grande, El Jagüel y Ezeiza.

b.2)- Estaciones del servicio diesel (42): Unión Ferroviaria, Tristán Suárez, Spegazzini, Máximo Paz, V. Casares, A. Petión, Kloosterman, R. Levene, Cañuelas, Sarandí, Villa Domingo, Don Bosco, Quilmes, Ezpeleta, Berazategui, Plátanos, Pereyra, Hudson, Villa Elisa, City Bell, Gonnet, Ringuet, Tolosa, La Plata, D. Ardigó, Florencio Varela, Zeballos, Bosques, Km 35, Gutiérrez, Villa España, Ranelagh, Hospital Español, Santa Catalina, Juan XXIII, Km 34, Km 33, A. D'Elía, La Tablada, San Justo, Ing. Brian y Haedo.

Nota: Las estaciones que son utilizadas para ambos servicios (eléctrico y diesel) son contadas como una sola (ejemplo: Constitución, Avellaneda, Témpereley, etc.).

- Estaciones acondicionadas -

Estaciones	Línea General Roca	
	Total	% sobre el total
Total que componen la línea.	69	100,00 %
Accesibles según TMR	10	14,49 %
Inaccesibles según TMR	59	85,51 %

2.3.4.2.- Realización de un estudio tendiente a determinar si las obras realizadas en las estaciones facilitan el acceso y la circulación por parte de personas discapacitadas o con movilidad reducida.

2.3.4.3.- Análisis del grado de accesibilidad, comunicación y seguridad que presentan las estaciones verificadas.

2.4.- El alcance del objeto enunciado en el punto 1.1.3. se ha visto limitado por las siguientes circunstancias:

- Falta de información de la Secretaría de Transporte en referencia a los montos establecidos en el Acta Acuerdo “Penalidades Aplicadas a los Concesionarios” - Anexo IV -

Resolución N° 115/02 M.Producción solicitados por la Nota N° 94/03-AGN de fecha 20 de junio, reiterada por Nota N° 107/03-AGN del 7 de julio de 2003. Dicha solicitud fue respondida formalmente por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios mediante NOTA S.S.T.F. N° 0218 del 22 de agosto de 2003; pero su contenido no se ajustó a lo solicitado oportunamente por esta AGN. Con posterioridad, en fecha 23 de octubre de 2003 mediante Nota S.T. N° 567 (en respuesta a Nota N° 134/03 - AGN), la Secretaría de Transporte expresa: "...se informa que los concesionarios ferroviarios a la fecha no registran deuda alguna en concepto de multas pendientes de pago...", sin informar la metodología de cálculo de los montos a erogar por cada Concesionario, correspondientes al plan de pagos derivado de la aplicación de multas.

Por esta situación, no ha sido posible analizar la metodología aplicada por la Secretaría de Transporte para la fijación de los referidos montos.

Las tareas de campo propias del objeto de examen han sido desarrolladas entre el 12 de setiembre de 2003 y el 19 de marzo de 2004.

3. Aclaraciones previas:

El presente trabajo de auditoría se origina en la solicitud realizada por el ex-Ministerio de la Producción, el que por Nota M.P. N° 39/03 solicita a la Auditoría General de la Nación la realización de auditorías respecto al mantenimiento y la seguridad en las líneas del transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires (correspondiente a las ex-líneas Sarmiento, Mitre, Roca, San Martín, Belgrano Sur, Belgrano Norte, Urquiza, Subterráneos y Premetro). El Colegio de Auditores Generales dio curso favorable, incluyendo en las mismas, la problemática referida al cumplimiento de la Ley

N°22.431 y Decreto N° 914/97 sobre el Sistema de Protección Integral de los Discapacitados, respecto del Transporte Público de Pasajeros por Ferrocarril, Subterráneo y Premetro.

Atento a lo expuesto, se destaca que en el presente trabajo, se ha seguido la estructura y metodología utilizada en el Informe de Auditoría realizado con el mismo objeto sobre la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA - Resolución AGN N° 201/03), con el fin de conservar la uniformidad y facilitar la comparación entre los mismos.

Se destaca que la línea Gral. Roca - TMR (auditada en el presente trabajo), así como las líneas Belgrano Sur (TMB - Resolución AGN N° 14/04) y Gral. San Martín (TMS - Resolución AGN N° 13/04), están concesionadas al mismo Grupo Empresario.

3.1.- Mantenimiento y Seguridad Operativa.

Seguidamente se enumeran en orden cronológico las obligaciones asumidas por el Concesionario en materia de mantenimiento y seguridad, describiendo también normas que, si bien no generan obligaciones, constituyen el marco normativo de referencia.

3.1.1.- Obligaciones de Mantenimiento a cargo del Concesionario, según Contrato de Concesión.

El artículo 4° del Contrato establece en su punto 4.2.2. la obligación, a cargo del Concesionario, de realizar las tareas de mantenimiento de la totalidad de los bienes inmuebles y muebles que estén afectados a la Concesión, además de la custodia y vigilancia de los mismos.

Los ítems de esta obligación se refieren principalmente a vía, material rodante, instalaciones de señalamiento y telecomunicaciones, instalaciones eléctricas de tracción y otras, además de la totalidad de los edificios.

El Anexo XXV del Contrato de Concesión especifica las Normas vigentes para cada ítem de mantenimiento, además de determinar los procedimientos de control y seguimiento de esta obligación.

El Concesionario deberá realizar el Programa de Mantenimiento para cada una de las categorías principales de los Bienes afectados al servicio tanto los recibidos como los incorporados durante el transcurso de la concesión, ejecutando el Programa de Mantenimiento previsto en su Oferta, de acuerdo a las normas e instrucciones que se indican en el Anexo XXV del Contrato, según el siguiente detalle:

- Cuadro síntesis del Anexo XXV -

ÍTEM	OBLIGACIÓN	PERIODICIDAD	OBJETO
Ficha	Mantener actualizadas las Fichas Técnicas de Mantenimiento de los diferentes elementos.	En forma constante.	Permitir a la Autoridad de Aplicación medir el desempeño y el cumplimiento por parte del Concesionario.
Programación Anual	Elevación a la Autoridad de Aplicación de los Programas de Mantenimiento.	Anualmente (dentro de los 30 días de iniciado el año).	Verificar por parte de la Autoridad de Aplicación el cumplimiento de las rutinas de mantenimiento.
Cumplimiento Anual	Elevación a la Autoridad de Aplicación de los Programas de Mantenimiento realizados.	Anualmente (dentro de los 30 días de iniciado el año siguiente).	Idem anterior.
Avances	Elevación a la Autoridad de Aplicación de los avances periódicos registrados, indicando desviaciones y modificaciones al Programa Anual.	Bimestralmente.	Idem anterior.

Además, en dicho Anexo se determinan las siguientes especificaciones:

a) El Concesionario deberá efectuar el mantenimiento, siguiendo las normas permanentes que rigen para FEMESA, aún cuando ellas no hubieran sido aplicadas en los años recientes o hubieran sido sustituidas por otras de emergencia.

b) Si en algún momento durante el término de la Concesión el Concedente determina que los trabajos de mantenimiento no han sido realizados por el Concesionario en el nivel requerido según los estándares de mantenimiento aplicables, el Concedente notificará al Concesionario por escrito y este último, dentro de los treinta (30) días de la recepción de tal notificación realizará las acciones que sean necesarias para llegar al nivel de mantenimiento requerido, haciéndolo susceptible de la aplicación de las penalidades previstas para los supuestos de incumplimiento (Art. 11.5 del Contrato de Concesión).

En el Adjunto “A” del mismo Anexo se detallan las Normas Técnicas a las que deben ajustarse los distintos trabajos de mantenimiento.

3.1.2.- Obligaciones según Addenda aprobada por Decreto N° 1416/99. (B.O. 02/12/99)

El artículo 1º, b) de la Addenda sustituye el punto 4.2.2. del Apartado 4.2 "ALCANCE" del Artículo 4º del Contrato de Concesión, el que quedó redactado de la siguiente manera:

“4.2.2. La Concesión también incluye:

a) La realización por parte del Concesionario de las tareas de mantenimiento de la totalidad de los bienes inmuebles y bienes muebles que estén afectados a la Concesión y la custodia y vigilancia de los mismos con el alcance establecido en el Pliego de Bases y Condiciones Generales, en el Contrato de Concesión y su ADDENDA modificatoria...”

3.1.3.- Obligaciones según la Resolución Conjunta N° 61/02-M.E. y N°11/02-M.Producción. (B.O. 10/06/02)

La mencionada resolución establece que serán beneficiarios del Fideicomiso creado por el artículo 12 del Decreto N° 976/01 (constituido con fondos provenientes de la Tasa sobre el Gas Oil) los concesionarios del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros del

Área Metropolitana de Buenos Aires. Los mencionados fondos, serán destinados prioritariamente al pago de subsidios de explotación.

Asimismo, el artículo 8° establece que, para acceder y mantener el derecho a la percepción de los bienes fideicomitados, los concesionarios deberán observar, entre otras, las siguientes condiciones:

- Mantener o mejorar los programas de seguridad operativa y mantenimiento de los servicios ferroviarios, de superficie y subterráneos, que se prestan a la fecha.

- Realizar el mantenimiento inherente al efectivo mejoramiento de las condiciones de confort para el usuario, en particular, en lo relativo al interior de coches y estaciones. Dichas acciones deberán ser comunicadas mensualmente a la Secretaría de Transporte.

3.1.4.- Emergencia Ferroviaria - Decreto N° 2075/02. (B.O. 17/10/02)

El artículo 1° declara en estado de emergencia a la prestación de los servicios correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Según el artículo 4°, con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del Servicio Público, cada Concesionario deberá presentar ante la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, dentro de los diez (10) días corridos de publicado el Decreto, para su aprobación por la Autoridad de Aplicación, un Programa de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables y de Prestación del Servicio, al que se sujetará su funcionamiento durante la vigencia del Decreto. La Autoridad de Aplicación considerará y en su caso aprobará los Programas de Emergencia presentados en un plazo no mayor de treinta (30) días.

3.1.5.- Resolución N° 115/02-M.Producción. (B.O. 24/12/02)

El artículo 1° aprueba las Bases de los Programas de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables, para cada una de las empresas concesionarias del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el AMBA, a los que se refiere el artículo 4° del Decreto N° 2075/02. En el Anexo I de la presente resolución se enumeran las obras de inversión a ejecutarse durante el transcurso de los años 2003, 2004 y 2005.

A su vez por el artículo 3° se aprueban los Programas de Emergencia de Prestación del Servicio, los que se detallan en el Anexo III de la misma, conteniendo los diagramas que fijan la cantidad de trenes diarios que correrán durante la vigencia de la emergencia ferroviaria.

Posteriormente como consecuencia de las deficiencias detectadas en distintas inspecciones realizadas por la Jefatura de Gabinete de Ministros, el 27 de febrero de 2003, se firma un Acta entre cada uno de los Concesionarios y el Sr. Jefe de Gabinete de Ministros por la que se obliga a los mismos a entregar un programa de obras y servicios, el que deberá realizarse en un lapso de cuarenta (40) días corridos a partir de firma de la presente Acta. Se destaca que estos programas, quedaron luego comprendidos dentro de los Planes de Confort y Seguridad establecidos en la Resolución N° 126/2003 M.Producción. (Ver punto 3.1.6. del presente)

El 28 de febrero de 2003, TMR presenta el mencionado programa, donde se compromete a realizar trabajos de mantenimiento con el fin de mejorar las condiciones de seguridad y confort, tanto del material rodante como de estaciones.

Respecto del material rodante, el programa contempla los trabajos de reposición de ventanillas, vidrios de puertas y reparación de luminarias. Además se realizarán instalaciones para discapacitados y se repintarán coches afectados por graffitis.

En cuanto a las estaciones, se programan intervenciones en los baños, pintura de andenes, iluminaciones y rampas.

3.1.6.- Obligación según Resolución N° 126/03-M.Producción. (B.O. 24/03/03)

Planes de Confort y Seguridad:

El artículo 5° - Complemento de Planes de Mejoramiento - determina "... Complementéntanse los Programas de Emergencia de Prestación del Servicio aprobados por el Art. 3° de la Resolución N° 115/2002 con los planes tendientes al mejoramiento de las condiciones de confort y seguridad de los usuarios, que los concesionarios deberán desarrollar, de manera de prestar un servicio digno y eficiente.

Se entenderán comprendidos en dicha definición los planes presentados a la Jefatura de Gabinete de Ministros, en orden a las intimaciones cursadas a través de actas suscritas con los concesionarios en el ámbito de dicho órgano en fecha 27 de febrero de 2003.

Una vez concluido el desarrollo de dichos planes, deberán presentar otros que complementen períodos de un trimestre y se ajusten a los mismos ítems y parámetros."

Estos Planes Trimestrales, por contener tareas de mantenimiento, son objeto de control en la presente auditoría, conjuntamente con las obligaciones enumeradas en el punto 3.1.1.

El artículo 6° - Control de los Planes de Mejoramiento - resuelve: "... Encomiéndase a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, el seguimiento y control del cumplimiento de los planes a que hace referencia el artículo precedente, debiendo elevar al Ministerio de la Producción cinco (5) días antes del último día hábil de cada mes el informe correspondiente."

3.1.7.- Obligaciones de Seguridad Operativa a cargo del Concesionario.

El artículo 8.3 del Contrato - De la Seguridad del Servicio y de los Pasajeros -, determina que "... El Concesionario deberá cumplir, respecto de las instalaciones fijas, del material rodante y de los materiales y repuestos afectados al servicio, con las normas técnicas de seguridad vigentes, establecidas por las autoridades competentes en cada caso, por Ferrocarriles Metropolitanos Sociedad Anónima, actualmente en liquidación, y, en su defecto las recomendadas por los fabricantes, y las que establezca la autoridad de aplicación. Esta última podrá disponer las inspecciones y verificaciones que sirvan para acreditar el cumplimiento de aquellas normas, y podrá requerir los informes pertinentes al Concesionario cuando lo estime necesario..."

3.1.8.- Obligaciones Contables a cargo del Concesionario.

3.1.8.1.- Estructura de Costos e Información.

Respecto de la estructura de costos e información periódica a presentar por el Concesionario, el Contrato dispone:

Artículo 14.2.- El Concesionario deberá mantener los sistemas de información que permitan a la Autoridad de Aplicación medir el desempeño y el cumplimiento de las obligaciones a su cargo. Esos sistemas estarán siempre disponibles para su consulta por la Autoridad de Aplicación o por los auditores que ella designe.

Artículo 14.2.1- El Concesionario, con periodicidad trimestral, deberá poner a disposición de la Autoridad de Aplicación, y de acuerdo a las instrucciones que ésta le imparta, sendas planillas de "Fluir de Fondos" y de "Estado de Tesorería" a fin de exhibir la aplicación de los recursos provenientes del subsidio, según Anexos XXVIII/1 y XXVIII/2, del Contrato de Concesión.

Asimismo, con periodicidad trimestral, deberá presentar la información contable, según modelo del Anexo XXVIII/3.

3.1.9.- Control de Obligaciones.

El Control y seguimiento del Contrato de Concesión está a cargo de la CNRT, creada por el Decreto N° 1388/96. (ver Anexo II - Detalle de los objetivos, funciones y facultades de la CNRT).

Por otra parte, el artículo 14 del Contrato de Concesión modificado por la Addenda se refiere al control y la fiscalización:

Artículo 14.1.- La Autoridad de Aplicación de la Concesión o el organismo en que delegue tal cometido (CNRT), fiscalizará el cumplimiento del Contrato de Concesión por medio de la Auditoría y de la Inspección de Obras, cuyas funciones son definidas en las Condiciones Particulares, quienes efectuarán el control de las actividades del Concesionario en cumplimiento del Contrato de Concesión, implementando el sistema adecuado que evite producir perturbaciones en la gestión del Concesionario.

Los controles, cuyo costo estará a cargo de la Autoridad de Aplicación, serán ejercidos en forma sistemática o circunstancial, según convenga a la naturaleza de las obligaciones a fiscalizar. Dicha función podrá ser llevada a cabo en forma directa por la propia Autoridad de Aplicación, por quien ella designe, o a través del Organismo de Control en quien se delegue tal cometido (CNRT), de acuerdo a lo previsto en el artículo 6.4.

Las tareas de fiscalización por parte de la Auditoría y la Inspección de Obra, se llevarán a cabo con arreglo a lo previsto en los artículos 37 y siguientes de las Condiciones Particulares.

3.2.- Seguridad Pública.

3.2.1.- Seguridad del Servicio y de los Pasajeros.

El artículo 8.3. del Contrato de Concesión en su acápite DE LA SEGURIDAD DEL SERVICIO Y DE LOS PASAJEROS expresa: "...La seguridad del servicio, la de los

pasajeros y terceros y, del propio personal del Concesionario es un objetivo del Concedente al que deberá contribuir aquél, disponiendo los medios apropiados en su organización y previendo en sus presupuestos anuales los recursos necesarios para dar cumplimiento a la legislación vigente. Se entiende que la cotización efectuada por el Concesionario en la oferta ha incluido todo lo necesario a esta finalidad, y que la adjudicación de la Concesión no exime al Concesionario de ninguna obligación en cuanto a ese cumplimiento.

... En relación a la seguridad pública, dado que ella es responsabilidad indelegable del Estado, el Concedente toma a su cargo las erogaciones que demanden los servicios de policía adicional que para una atención adecuada de aquélla son prestados por la Policía Federal y por la Policía de la Provincia de Buenos Aires en el ámbito de la Red Ferroviaria Metropolitana. Ello no obstante, el Concesionario deberá implementar acciones que le permitan contribuir eficazmente a la adecuada prevención de actividades delictivas contra los bienes y personas transportados, brindar eficaz información a las autoridades policiales competentes y facilitar el accionar de las mismas, sin quedar eximido de las responsabilidades que le corresponden en su condición de transportista de acuerdo a la legislación vigente...”

3.2.2.- Servicio de Seguridad Pública Adicional.

3.2.2.1- Financiamiento:

Originariamente, la prestación del Servicio de Policía Adicional, era solventada por el Estado Nacional, de conformidad a lo estipulado en el Contrato de Concesión. Posteriormente, mediante la Resolución Conjunta N° 61/2002 del Ministerio de Economía y N° 11/2002 del Ministerio de la Producción, de fecha 5 de junio de 2002, se determina que las empresas concesionarias serían beneficiarias de las compensaciones indemnizatorias no tarifarias con fondos del Sistema Integrado Ferroviario (en adelante SIFER). Esto previo cumplimiento de las obligaciones a las que refiere dicha resolución, entre ellas la de tomar a su cargo las erogaciones correspondientes a los servicios de policía adicional, en todo el ámbito de la Red Ferroviaria Metropolitana concesionada de acuerdo a los requerimientos

establecidos, normativa o contractualmente, o los que, de acuerdo a las necesidades del sistema, fijare la Secretaria de Transporte.

En octubre de 2002 se dicta el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 2075/02, por el cual se declara en estado de emergencia a la prestación de los servicios correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

En diciembre de ese año, por Resolución N° 115/02-M.Producción y atendiendo a la situación de emergencia mencionada, se resuelve en su artículo 3° aprobar los Programas de Emergencia de Prestación del Servicio para las concesiones ferroviarias de pasajeros en el AMBA.

En el año 2003, y considerando las normas precedentemente citadas se dicta la Resolución N° 126/03-M.Producción que entre otros tópicos refiere a los complementos de seguridad adicional y sus pertinentes alcances. En ella se determina complementar los Programas de Emergencia de Prestación del Servicio aprobados por el art. 3° de la Resolución N° 115/02-M.Producción, con el sistema de seguridad pública adicional, cumplido por la Policía Federal Argentina y la Gendarmería Nacional, de manera estática por ambas fuerzas de seguridad en estaciones de Capital Federal y Provincia respectivamente y dinámica (en formaciones) por PFA.

En tal sentido, el Anexo II de dicha Resolución N° 126/03, determina el número de personal afectado, el diagrama de servicios a prestar así como el financiamiento y la valorización del mismo.

3.2.2.2.- Esquemas de Seguridad:

En el marco de lo establecido por el artículo 8° inc. d) de la Resolución Conjunta N° 61/02-M.E. y N° 11/02-M.Producción, y con fecha 22 de julio de 2002, los concesionarios celebran conjuntamente con la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción,

Policía Federal Argentina y Gendarmería Nacional convenios para la prestación del servicio de policía adicional a cargo de cada una de las empresas concesionarias. Como anexos a los mismos, se determinaron los pertinentes diagramas de prestación de servicios.

La Resolución N° 126/03-M.Producción, en su artículo 4° determina el alcance de las prestaciones adicionales de seguridad y en su Anexo II, se detallan el número de personal afectado, diagrama de servicios y financiamiento para cada una de las fuerzas que integran el servicio de Policía Adicional.

3.2.2.3.- Procedimientos y Sistemas de Control:

La Resolución N° 60-M.Producción (B.O. 19/02/03), de fecha 17 de febrero de 2003, encomienda a la CNRT el control sobre la seguridad de los pasajeros que son transportados por los diferentes ferrocarriles y la aplicación de las normas para corregir o hacer cesar inmediatamente las condiciones o acciones contrarias a la seguridad; de igual manera le encomienda la elaboración de informes periódicos sobre la situación de la seguridad en los ferrocarriles de transporte de pasajeros que prestan servicios en el AMBA.

La Resolución N° 126/03-M.Producción remite a la resolución antes mencionada y establece que los servicios adicionales de seguridad, cuya cobertura deba afrontarse con fondos presupuestarios, serán constatados mensualmente por la CNRT, la que remitirá copia de las planillas de asistencia de personal por ella conformadas a la Secretaría de Transporte.

Por su parte, TMR ha implementado un sistema propio de control del Servicio de Seguridad Adicional, tanto del personal en puestos fijos como en formaciones. Para ello, ha elaborado un circuito de información y seguimiento diario del que participan diferentes áreas y sectores del Concesionario tanto para el procesamiento de información como para el cotejo y validación de la misma.

3.3.- Accesibilidad para personas con discapacidad.

3.3.1.- Constitución Nacional:

En el Capítulo IV. Atribuciones del Congreso, el artículo 75 establece: “Corresponde al Congreso: ... inc 23. Legislar y promover medidas de acción positiva que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato, y el goce y ejercicio de los derechos reconocidos por esta Constitución y por los tratados internacionales vigentes sobre derechos humanos, en particular respecto de los niños, las mujeres, los ancianos y las personas con discapacidad...”.

3.3.2.- Ley N° 22.431 (B.O. 20/03/81):

En su artículo 1° instituye un sistema de protección integral de las personas discapacitadas, tendiente a asegurar a éstas su atención médica, su educación y su seguridad social, así como a concederles las franquicias y estímulos que permitan en lo posible, neutralizar la desventaja que la discapacidad les provoca y les den oportunidad mediante su esfuerzo de desempeñar en la comunidad un rol equivalente al que ejercen las personas normales.

3.3.3.- Ley N° 24.314 (B.O. 12/04/94):

Modificatoria del artículo 20 de la Ley N° 22.431, establece la prioridad de la supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos, arquitectónicos y del transporte que se realicen o en los existentes que se remodelen o sustituyan en forma total o parcial sus elementos constitutivos, con el fin de lograr la accesibilidad para las personas con movilidad reducida, y mediante la aplicación de las normas contenidas en el Capítulo IV.

A los fines de la presente ley, entiéndese por accesibilidad la posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria sin

restricciones derivadas del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte, para su integración y equiparación de oportunidades.

Entiéndese por barreras físicas urbanas las existentes en las vías y espacios libres públicos a cuya supresión se tenderá por el cumplimiento (entre otros) de los siguientes criterios:

a)- Itinerarios peatonales: de un ancho que permita el paso de dos personas, una de ellas con silla de ruedas. Pisos antideslizantes, sin resaltos ni aberturas.

Desniveles de todo tipo tendrán un diseño e inclinación que permita la transitabilidad, utilización y seguridad de personas con movilidad reducida.

b)- Escaleras y rampas: Las escaleras deberán ser de escalones cuya dimensión, tanto vertical como horizontal, faciliten su utilización por personas con movilidad reducida, las mismas deberán estar dotadas con pasamanos. Las rampas tendrán las características señaladas para los desniveles en el apartado a).

El artículo 21 expresa lo que se entiende por barreras arquitectónicas y establece que se tenderá a la supresión por la observancia de los criterios contenidos en dicho artículo. Entendiéndose por *adaptabilidad* a la posibilidad de modificar en el tiempo el medio físico con el fin de hacerlo completa y fácilmente accesible, *practicabilidad* a la adaptación limitada a condiciones mínimas de los ámbitos básicos y *visitabilidad* a la accesibilidad estrictamente limitada al ingreso y uso de los espacios comunes y un local sanitario que permita la vida de relación, todo ello para personas con movilidad reducida. Destacándose las observancias que deberán cumplimentar los edificios públicos para ser utilizados por personas con discapacidades, en cuanto hace a los accesos, circulaciones, servicios sanitarios, etc.

El artículo 22 expresa que se entiende por barreras en los transportes aquellas existentes en el acceso y utilización de los medios de transporte público, a cuya supresión se tenderá por observancia de los siguientes criterios:

a)- Vehículo de transporte público: Dos asientos reservados, señalizados y cercanos a la puerta. Piso antideslizante y espacio para ubicar bastones, muletas y sillas de ruedas.

b)- Estaciones de transportes: Itinerario peatonal (con las características señaladas en el artículo 20 apartado a) en toda su extensión; bordes de andenes con textura reconocible y antideslizante; paso alternativo a molinetes; sistemas de avisos por parlantes y servicios sanitarios adaptados.

3.3.4.- Decreto N° 914/97 (B.O. 18/09/97):

Reglamentario de los artículos 20, 21 y 22 de la Ley N° 22.431 modificados por su similar Ley N° 24.314, menciona entre sus considerandos que los poderes públicos deben fomentar enérgicamente la actitud de defensa de los discapacitados en su derecho de tener acceso a los servicios públicos, con decisiones firmes que faciliten la integración plena de dichos conciudadanos y que en última instancia, la necesidad de mejorar las condiciones de movilidad de los mismos, en el devenir cotidiano, incumbe al conjunto de la sociedad argentina.

El mismo establece en su artículo 22 - C. TRANSPORTE FERROVIARIO que: “Las empresas responsables del transporte ferroviario de pasajeros deberán iniciar la adecuación de las estaciones, sus instalaciones y equipamiento existentes, según lo expresado en la presente Reglamentación de los artículos 20 y 21 y del material móvil a partir de los seis meses de la entrada en vigencia de la presente Reglamentación y deberán ser completados en un plazo no superior a tres años para que el servicio pueda ser utilizado por personas con movilidad y comunicación reducidas - especialmente para los usuarios en sillas de ruedas.

La infraestructura y el material móvil que se incorporen al sistema deberán ajustarse a lo prescrito por la Ley N° 22.431 y sus modificatorias y su Reglamentación”.

El plazo establecido para dar cumplimiento a lo normado es setiembre de 2000.

3.3.5.- Problemática:

No sólo son afectadas las personas con discapacidades físicas y/o movilidad reducida (permanente o transitoria), sino que a éstas se deben sumar los ancianos, las embarazadas, personas con enfermedades que provocan alteraciones en la movilidad, visión o audición; quienes llevan niños pequeños o que portan grandes y/o pesados objetos, etc.; los cuales no son calificadas como personas con discapacidad, pero presentan limitaciones que requieren similares requisitos de accesibilidad que las personas con discapacidad.

3.4.- Penalidades/Sanciones.

3.4.1.- Régimen de penalidades:

Se encuentra contemplado en el art. 16 del Contrato de Concesión, el que determina:

Artículo 16.1.: “Los incumplimientos del Contrato verificados por la Autoridad de Aplicación darán lugar a la aplicación de sanciones que se graduarán en función de la infracción cometida, desde un apercibimiento hasta multas, cada una de las cuales podrá llegar hasta un CINCO POR CIENTO (5%) del monto total de la Garantía de Cumplimiento de Contrato.

Si el valor de las multas aplicadas en el período anterior de CINCO (5) años a la fecha de imposición de cada multa, sobrepasa el TREINTA POR CIENTO (30%) de la Garantía de Cumplimiento de Contrato, la Autoridad de Aplicación podrá declarar la rescisión del Contrato en los términos del artículo 41.2, apartado c) de las Condiciones Generales.

El régimen de penalidades al cual se refiere el presente artículo comenzará a regir a partir del primer día del quinto mes de la Concesión.”

Artículo 16.2. Los incumplimientos a las obligaciones impuestas al Concesionario estarán sujetas a las penalidades indicadas en los anexos XXX/1 y XXX/2.

Artículo 16.3. El incumplimiento de las órdenes de servicio o llamados de atención dará lugar a las penalidades establecidas en los artículos 41 y 42 de dicho Pliego.

Artículo 16.4. Las penalidades, multas o sanciones contempladas en el presente Contrato, así como en el Pliego, son independientes del resarcimiento de los daños que pudieran ocasionar las conductas penadas.”

3.4.2.- Pliego de Condiciones Generales:

En sus artículos 41 y 42 refiere al cumplimiento e incumplimiento respectivamente de las Órdenes de Servicio (OS). Dichos artículos establecen el procedimiento de notificación y descargo de las OS, y las consecuencias ante eventuales incumplimientos de las mismas; graduando la penalidad por cada incumplimiento y por cada día de demora en que se incurra para dar cumplimiento a la misma.

3.4.3.- Decreto de Necesidad y Urgencia N° 2075/02:

Declara la emergencia ferroviaria y dispone en su artículo 10° que: “La Autoridad de Aplicación introducirá las adecuaciones necesarias para compatibilizar cada régimen de penalidades contractuales a las condiciones de prestación del servicio y a los planes de obras resultantes de los Programas de Emergencia que se aprueben de conformidad a lo establecido en el Artículo 4° del presente decreto...”

...La Autoridad de Aplicación podrá disponer las adecuaciones necesarias para compatibilizar con la emergencia declarada las previsiones incluidas en el Artículo 18 de cada contrato de concesión de los servicios ferroviarios de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires.”

3.4.4.- Resolución N° 115/02-M.Producción:

Aprueba en su artículo 4° el Acta Acuerdo de fecha 6 de diciembre de 2002 (referido a la cancelación de las penalidades aplicadas), suscripta entre la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción y las empresas concesionarias del servicio de transporte ferroviario de pasajeros que prestan servicio en el AMBA.

Asimismo encomienda a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción la elaboración de un nuevo Reglamento General de Penalidades de aplicación a las Concesiones de Explotación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros - de Superficie y Subterráneos- del AMBA a regir durante la emergencia declarada por el Decreto N° 2075/02.

Con tal objeto debía introducir las adecuaciones necesarias para compatibilizar las penalidades a las condiciones de prestación del servicio y a los planes de obras resultantes de los Programas de Emergencia, teniendo especialmente en consideración los criterios de interpretación utilizados para la celebración del Acta Acuerdo referida; donde se establece:

“El reconocimiento de los Concesionarios de la deuda pendiente de pago en concepto de penalidades aplicadas hasta el 17 de octubre de 2002, las cuales serán canceladas en veinticuatro cuotas mensuales y consecutivas y que dicho pago extingue el derecho a aplicar o reclamar cualquier penalidad impuesta o en curso, no teniendo nada más que reclamarse entre sí por este concepto por el lapso comprendido entre la toma de posesión de cada Grupo de Servicios y el 17 de octubre de 2002...”

La Secretaría de Transporte, en Nota ST N° 567 -Anexo I- de fecha 23 de octubre del 2003, en respuesta a la Nota N° 134/03-AGN, y con relación al grado de cumplimiento del Acta Acuerdo del Anexo IV de la Resolución N° 115-M.Producción expresa que: “...Los concesionarios a la fecha no registran deuda alguna en concepto de multas pendientes de pago...”.

4. Comentarios y Observaciones:

4.1.- Mantenimiento y Seguridad Operativa.

4.1.1.- Presentación de los Programas de Mantenimiento.

Estos programas, según el Contrato de Concesión deberán ser presentados anualmente a la Autoridad de Aplicación, para que ésta verifique el cumplimiento de las rutinas de mantenimiento para cada uno de los rubros del sistema.

4.1.1.1.- El Concesionario no ha presentado los programas de mantenimiento anuales correspondientes a los años 2002 y 2003 en los rubros señalamiento e infraestructura (vías y estaciones). De igual forma, no ha presentado los informes de avances bimestrales de lo ejecutado en el período señalado. El Órgano de Control, mediante su accionar, no ha logrado revertir estos incumplimientos.

De la documentación relevada en la CNRT y la suministrada por TMR, se ha constatado que esta presentación no se ha efectuado.

La inexistencia de dichos programas impide al Órgano de Control verificar el cumplimiento de las distintas rutinas de mantenimiento.

Por ende, la CNRT sólo ha verificado el estado de las instalaciones, observando falencias que el Concesionario debe corregir, y no verificando si lo programado se encuentra realizado en tiempo y forma, tal como lo establece el Contrato, donde se indica que el Concesionario debe realizar obligatoriamente dicho mantenimiento en forma secuencial.

4.1.1.2.- El programa de mantenimiento de material rodante presentado para el año 2001 no fue reformulado según lo requerido por la CNRT.

Según Nota I.SG.CM. N° 104-01, del 14 de marzo de 2001, la Subgerencia de Concesiones Metropolitanas, informa que se le ha solicitado al Concesionario reformular el plan de mantenimiento del material remolcado del año 2001.

En la documentación analizada en el Órgano de Control, no consta que el Concesionario haya presentado dicha reformulación. (Ver punto 4.1.5 del presente).

4.1.1.3- TMR no ha presentado los Programas de Mantenimiento anuales, ni los avances bimestrales respectivos, de material rodante para los años 2002 y 2003.

Como surge del análisis de los expedientes y de las respuestas remitidas a esta AGN por la CNRT, dichas presentaciones no han sido realizadas por el Concesionario.

Mediante Nota I.SG.CM N° 970-02 del 30 de setiembre de 2002, la Subgerencia de Concesiones Metropolitanas informa al Área Auditoría e Inspecciones que “...en el marco de funciones asignadas a esta Subgerencia, no se encuentra la de gestionar ante los concesionarios la presentación de los planes de mantenimiento...”.

A su vez, la CNRT no ha utilizado sus facultades para exigir dicha presentación.

4.1.1.4.- El Concesionario no remite a la CNRT la documentación necesaria para el seguimiento y control de las tareas de mantenimiento de material rodante.

A la falta de presentación de los programas de mantenimiento ya mencionada, se le suma la falta de información sobre los kilómetros recorridos de cada coche y locomotora, a pesar de ser documentación solicitada en reiteradas oportunidades por el Órgano de Control.

La cantidad de kilómetros recorridos por la flota es un dato indispensable para establecer el cumplimiento de las rutinas de mantenimiento del material rodante. Estas rutinas no deben superar determinados límites kilométricos. (por ejemplo: las normas establecen que se debe realizar una Reparación General cada 480.000 Km).

4.1.2.- Cumplimiento de las Tareas de Mantenimiento.

Respecto de los programas de mantenimiento presentados en el año 2001 no existe constancia que se haya efectuado su seguimiento (ver punto 4.1.5. del presente). De esta forma, la acción del Órgano de Control se limita a realizar controles puntuales del estado de los distintos elementos que conforman el sistema. Del análisis de las actuaciones labradas a tal efecto, surgen las siguientes deficiencias para cada rubro analizado:

4.1.2.1.- Sistema de Señalamiento - Pasos a Nivel (PAN).

4.1.2.1.1.- Las deficiencias constatadas por la CNRT no son reparadas por el Concesionario en su totalidad.

El análisis y seguimiento de las inspecciones realizadas por la CNRT revela que un alto porcentaje de las deficiencias constatadas no son resueltas por el Concesionario.

A modo de ejemplo se exponen, en el cuadro siguiente, los resultados obtenidos del relevamiento de las inspecciones realizadas por el Órgano de Control durante el período 2001/2003.

- Deficiencias en Pasos a Nivel -

Sector/Ramal	Fecha de las Inspecciones	Cantidad de PAN verificados	Deficiencias detectadas	Deficiencias reparadas	Porcentaje de deficiencias reparadas	Nuevas (*) deficiencias detectadas
Témperley – Ezeiza Témperley - Haedo Témperley - Bosques Bosques - Villa Elisa Constitución- Témperley	Mayo/01 Octubre/01	219	591	60	10,15 %	152
Avellaneda - La Plata Témperley -A. Petión Témperley - Bosques Témperley - A. Korn Bosques – Berazategui	Noviembre/01 Marzo/02	186	529	109	20,60 %	169
Avellaneda - La Plata Témperley -A. Petión Témperley - Bosques Témperley - A. Korn Bosques – Berazategui	Marzo/02 Agosto/02	189	457	43	9,41 %	90
Témperley – Gerli Témperley - A. Petión Témperley - Haedo Témperley - A. Korn Témperley - Villa Elisa La Plata – Sarandi	Agosto/02 Febrero/Abril/ 03	268	503	70	13,92 %	99

(*) Nuevas deficiencias detectadas en posteriores inspecciones, las que se expresan en segundo término en la columna “Fecha de la Inspección”.

En el cuadro se destaca el escaso porcentaje de reparaciones realizadas por TMR, agravado por la aparición de nuevas deficiencias constatadas en inspecciones posteriores, lo que incrementa el número de fallas sin solución.

Esta situación genera un creciente deterioro de los componentes de los PAN, denotando una ineficaz gestión técnica de la empresa concesionaria.

4.1.2.1.2.- TMR no da cumplimiento a las Órdenes de Servicio emitidas por la CNRT.

Del análisis de los expedientes que se sustancian en el Área de Auditoría e Inspecciones surge que:

Con fecha 17 de diciembre de 2001 la CNRT envía a TMR una Intimación por Nota GST N° 01233, en la que comunica todas las anomalías detectadas en la inspección y los plazos establecidos para su reparación.

El Concesionario, por Nota AC/8418/01/A del 27 de diciembre de 2001, presenta su descargo.

Por otra parte, los resultados obtenidos en las inspecciones realizadas durante los primeros meses del año 2002 son comunicados por la CNRT mediante Orden de Servicio G.C.F N° 0004 de fecha 26 de abril de 2002, donde se establecen plazos para la regularización de las deficiencias detectadas. En inspecciones posteriores, el Órgano de Control constata que el Concesionario no da respuesta satisfactoria a la totalidad de los requerimientos.

Ulteriormente, el Área de Auditoría e Inspecciones comunica a la Subgerencia de Concesiones Metropolitanas por Nota I AeI N° 349, que según el Informe de Cumplimiento de fecha 17 de octubre del 2002, el Concesionario no ha respondido a la Orden de Servicio antes mencionada, y además que, por las verificaciones realizadas, se puede comprobar que

en general las falencias descriptas en la misma persisten. Por lo tanto, habiéndose agotado las instancias pertinentes para lograr la solución de las anomalías, sugiere la aplicación de las penalidades previstas en el Art. 16 del Contrato.

No surge de la documentación analizada en el Órgano de Control que el incumplimiento de la mencionada Orden de Servicio haya sido penalizado.

De lo actuado durante el 2003, la CNRT por las anomalías observadas emitió las siguientes Órdenes de Servicio:

- Orden de Servicio GCF N° 0025 del 13/03/03, para el sector Remedios de Escalada - Témperley.

- Orden de Servicio GCF N° 0027 del 14/03/03, para el sector Tolosa - La Plata.

- Orden de Servicio GCF N° 0032 del 17/03/03, para el sector Lavalle - Monte Grande, Don Bosco - Quilmes.

- Orden de Servicio GCF N° 0117, del 02/07/03, para los sectores Avellaneda-Don Bosco, Quilmes-Tolosa, Lavallol-Témperley, Ezeiza-Vicente Casares, Témperley-Haedo, Témpeley-Mármol, Gerli-Lanús, Bosques-Villa Elisa, Témperley-Bosques, Berazategui-Bosques. Según la información brindada por la CNRT, esta Orden de Servicio no registra la aplicación de penalidades.

De la documentación relevada (correspondiente al año 2003) no surge que TMR haya dado respuesta, indicando las medidas adoptadas ante las deficiencias comunicadas por dichas Órdenes de Servicio. (Ver punto 4.1.5 Administración CNRT)

4.1.2.2.- Infraestructura (Vías y Estaciones).

4.1.2.2.1.- La infraestructura de vías a cargo de TMR presenta un estado de conservación deficitario. A su vez, el Concesionario no efectúa las reparaciones de las anomalías constatadas por la CNRT.

La CNRT ha realizado distintas inspecciones sobre el estado de la infraestructura durante el período auditado, constatándose deficiencias, las que en algunos casos inciden en la seguridad operativa del sistema.

Se ha realizado el seguimiento de algunas de estas inspecciones, en donde se puede observar el estado de la infraestructura de vías según el relevamiento realizado por el Órgano de Control:

Ramal Constitución - Témperey: Por inspecciones N° 167/01, N° 744/02 y N° 220/03, en él se han constatado deficiencias tales como: Juntas aplastadas y saltadas, bulones faltantes, aparatos de vías (ADV) en mal estado, fisurados o quebrados. Existe una recomendación de reducción de velocidad en sector de ADV de 30 Km/h, y PAN con importantes falencias. Según la verificación del contenido de estas Actas de Inspección se ha constatado que las anomalías observadas no fueron subsanadas por el Concesionario.

Ramal Avellaneda - La Plata: Por inspecciones N° 201, N° 245 y N° 289 del año 2001, por N° 275 y N° 355 del 2002, y finalmente por N° 137, N° 138, N° 254, N° 653 y N° 911 por el año 2003, en este ramal se ha constatado: ADV con agujas melladas, cruzamientos con rieles fisurados y/o mellados, puntas de corazón saltadas o fisuradas. El sector km 27,000 a km 27,700 presenta juntas de vías con fuertes bombeos que perjudican los órganos de unión, desconsolidación de durmientes y colmatación de balasto. Además, PAN con deterioro de pavimento y falta de cerramientos laterales que fomentan los pasos clandestinos. Entre el Km 36,000 y el Km 50,600 se observa gran cantidad de cupones de distintas medidas, juntas vencidas con desprendimiento de material en extremos, durmientes fuera de escuadra y

fijaciones flojas y/o faltantes. Los trabajos necesarios para reparar las anomalías no se han realizado y además se han incrementado las falencias, según surge del seguimiento realizado en las distintas inspecciones.

Ramal Témperley - Villa Elisa: Por inspecciones N° 219 y N° 327 del año 2001, por N° 327 del 2002, y finalmente por N° 051 y N° 730 por el año 2003. El ramal presenta las siguientes anomalías: Cruzamientos con rieles fisurados, aplastados y/o mellados, puntas de corazón melladas y/o saltadas, ADV con agujas melladas y/o desgastes laterales. En lo referido a vías se observan juntas vencidas con desprendimiento de material, durmientes deteriorados en su mayoría, balasto colmatado. Se le impuso una restricción de velocidad de 30 km/hora. Según las verificaciones realizadas, las falencias observadas se mantienen.

La CNRT ha comunicado a TMR algunas de estas Actas de Inspección mediante Nota en la que se destaca el siguiente párrafo: “Durante dicha inspección se han detectado falencias relacionadas con el tema del mantenimiento preventivo y sistemático de los activos concesionados, referidas a los componentes de la vía, aparatos de la vía, pasos a nivel y cerramientos perimetrales”.

Otras de estas Actas, con disparidad de criterio, han sido comunicadas mediante Orden de Servicio. (Ver punto 4.1.6.1.1. del presente)

El 26 de febrero de 2004 esta AGN realizó una verificación in situ conjuntamente con personal técnico de la CNRT, con el fin de constatar el estado de sectores previamente señalados como deficitarios (según Actas de Inspección AeI N° 167/01, 220/01, 774/02 y 254/03). Los mismos son los identificados como: Parrilla de vías de acceso a plataformas en Estación Plaza Constitución, sector denominado “Km 5” en cercanías de la Estación Gerli y parrilla de cambios en Estación Témperley.

El relevamiento realizado permitió constatar la existencia de numerosos aparatos de vía (como cambios, cruzamientos y juntas) con deficiencias de distinta índole, algunas de

vieja data según surge de las actas de inspección de años anteriores. Un aspecto a destacar es la ejecución de tareas de mantenimiento que no se ajustan a las normas técnicas establecidas contractualmente, tales como reparaciones de fisuras en corazones de cambio con el empleo de soldaduras, cupones fuera de norma y la utilización de soldadura aluminotérmica en cruzamientos fisurados.

Los aspectos señalados ponen en evidencia un incorrecto mantenimiento de la infraestructura de vías.

(Ver Anexo V - Relevamiento Fotográfico - Estado general de vías)

4.1.2.2.2.- El deficiente mantenimiento de la infraestructura de vías incide en la seguridad operativa del sistema y en la calidad del servicio.

El Órgano de Control ha impuesto a TMR restricciones de velocidad a las formaciones que circulan por los sectores que presentan riesgos operativos debido al mal estado de la infraestructura.

Como ejemplo se mencionan las observaciones producidas por la CNRT:

Sector Témperley - A. Korn (Acta de inspección AeI (I) /028/01) debido a la existencia de gran cantidad de durmientes deteriorados se impuso una restricción de velocidad máxima de 50 Km/h.

Sector Constitución - Témperley (Acta de Inspección AeI (I)/167/01), entre progresivas Km 0,000 al Km 17,000, debido al mal estado de los cruzamientos por fisuras y/o quebraduras, se recomendó una reducción de la velocidad de circulación hasta su normalización, y de esta manera garantizar la seguridad de circulación. Es de destacar que con anterioridad y en el mismo sector, se había colocado en fecha 6 de enero de 2000 una precaución provisoria de 30 Km/h a los aparatos de vía entre progresivas Km 5,459 y Km 5,697, la cual estuvo vigente por un período de 16 meses.

Las restricciones a las velocidades de circulación de los trenes implica, como es lógico, un mayor tiempo de viaje afectando en forma directa la calidad de prestación del servicio.

4.1.2.2.3.- Se ha constatado el deficitario estado de conservación que presentan las estaciones que componen los distintos ramales de la Línea Roca.

Se realizó (mediante inspecciones in situ) el relevamiento sobre el estado de mantenimiento edilicio que presenta cada estación, pretendiendo ejemplificar la situación a la que se encuentra sometido un usuario a lo largo del ramal que utiliza, en un momento y situación determinada.

El mismo se efectuó entre los días 6 y 12 de febrero de 2004, abarcando veintitrés (23) estaciones: Constitución (Plaza C), Avellaneda, Quilmes, Ezpeleta, Berazategui, Plátanos, Hudson, Villa Elisa, City Bell, Ringuelet, La Plata, Lanús, Témperley, D. Ardigó, Florencio Varela, Bosques, Ranelagh, Adrogué, Burzaco, Longchamps, Glew, A. Korn y Ezeiza.

Cantidad de estaciones que componen la línea	Cantidad de estaciones verificadas	Porcentaje verificado sobre el total
69	23	33,33 %

Se relevaron cuatro aspectos principales en cada una de las estaciones (Andenes, Circulaciones y Acceso, Locales Sanitarios y el Estado General de las Escaleras, Rampas, Túneles y Puentes Peatonales según corresponda).

Como resultado de las inspecciones efectuadas, se exponen las principales deficiencias que presentan los cuatro aspectos relevados:

Los Andenes presentan, en el 87 % de las estaciones relevadas, un estado regular a malo, siendo las estaciones Hudson, Bosques, Longchamps, City Bell y D. Ardigó (entre

otras) las que mayores deficiencias presentan en conjunto. En las estaciones Lanús, A. Korn y Ezeiza (el 13 % restante), su estado es regular a bueno.

Las irregularidades en estos andenes son: bordes con roturas o desniveles del solado, falta de pintura de demarcación del borde, materiales degradados; luminarias con deficiencias en la limpieza y algunas tulipas rotas; falta de cercos perimetrales en las estaciones y en la zona de vías. Refugios y salas de espera en deficiente estado de conservación: revoques y pinturas en mal estado, aberturas con vidrios rotos, escasa limpieza, asientos deteriorados o rotos, paneles de cielorrasos faltantes, falta de conservación general, etc. La señalización es insuficiente en todo el ámbito de las estaciones.

En circulaciones y accesos, casi todas las estaciones relevadas (un 96 %) se encuentran en un estado promedio malo, salvo la estación Ezeiza que presenta un estado regular. Las mayores anomalías son los solados, con baches o faltantes y la ausencia de protecciones antideslizantes (principalmente en escaleras). Los revoques y pinturas están en regulares condiciones. La Limpieza es deficiente en algunas estaciones.

De los locales sanitarios, el 27 % se encuentran clausurados, en estado de abandono total o bien con deficiencias graves en su conservación (estos corresponden a las estaciones Constitución, Villa Elisa, City Bell, D. Ardigó, Bosques y Ranelagh), un 14 % (tanto de Damas como Caballeros) presentan un mal estado; un 9 % en regular estado; y el restante 50% de los baños presentan un estado de bueno a regular (contemplando en conjunto las deficiencias detectadas). Los elementos más deteriorados son revestimientos, solados, y cielorrasos. Se han encontrado instalaciones y artefactos que superan su vida útil, artefactos faltantes o rotos e instalaciones que funcionan deficientemente, o bien no funcionan. Además, aberturas en mal estado, sin herrajes y con vidrios rotos o inexistentes. Se ha constatado, también, la utilización de locales sanitarios como depósitos (en general los destinados a discapacitados) y falta de limpieza de las instalaciones.

El estado general de las escaleras es de malo a regular, con ausencia de pasamanos. Con relación a las rampas, se han observado irregularidades en su pendiente, falta de descansos, pasamanos inadecuados y demarcación deficiente, todo esto agravado por la falta de mantenimiento. Respecto de los puentes peatonales, su estado general es regular, presentando algunas deficiencias como solados con grietas y bacheos, pintura deteriorada, escalones flojos, rotos y con material desgastado, sin protección antideslizante y con sus pasamanos faltantes.

Por su parte, la CNRT efectuó durante el año 2002 verificaciones a las estaciones de la línea, generando Órdenes de Servicio por irregularidades en 22 estaciones. Del seguimiento de las mismas se verificó que sólo en cuatro estaciones se realizó la normalización según la Orden de Servicio correspondiente.

En el año 2003 y con el fin de constatar el estado de las estaciones, el Órgano de Control realizó el seguimiento de los Planes Trimestrales (según Resolución N° 126/03-M.Producción), donde se han observado atrasos en la ejecución de las obras comprometidas según cronograma presentado con los Planes. (Ver punto 4.1.3.3 del presente)

(Ver Anexo III - A y B - Cuadros de las condiciones actuales de las Estaciones relevadas por la AGN -según el criterio del grupo de auditoría- y Anexo IV - Relevamiento fotográfico - Detalles del estado general de las estaciones)

4.1.2.3.- Material Rodante.

4.1.2.3.1.- El estado del Material Rodante a cargo de TMR presenta deficiencias en el mantenimiento que inciden en la seguridad operativa del sistema.

El Órgano de Control ha efectuado diversas inspecciones de seguridad en el período 2001/2003:

En el año 2001, la CNRT realizó 53 inspecciones que involucraron a 178 Coches y 39 Locomotoras. De una muestra de 82 Coches inspeccionados y 25 Locomotoras, el 90 % y el 100 % respectivamente, presentaban irregularidades.

Durante el año 2002, sobre 13 Actas de Inspección que abarcaron 54 Coches y 8 Locomotoras, se constató que el 100 % de las unidades inspeccionadas mostraban fallas.

Debido a que en las inspecciones enumeradas se detectaron fallas en aspectos relacionados con la seguridad operativa, el Órgano de Control, en su Nota GCF/AeI N° 02276 del 8 de julio de 2002, advierte al Concesionario: “Del resultado de dichas inspecciones, cabe considerar que, las averías o falencias detectadas en el material rodante e infraestructura, si bien tomadas individualmente podrían no originar riesgos a la seguridad, de combinarse circunstancialmente podrían configurar una concurrencia de causas que, eventualmente, entrañen un riesgo a la circulación de trenes que, generalmente se extiende a la seguridad de los usuarios”.

Asimismo, informa que según lo estipulado en el artículo 11.5 del Contrato de Concesión, “...insta a este Concesionario a extremar los recaudos necesarios que hacen al mantenimiento de los bienes dados en concesión, evitando la ocurrencia de situaciones riesgosas y a los efectos de resguardar vuestra responsabilidad contractual de brindar un servicio eficiente y seguro a los usuarios”.

Finalmente, en el año 2003 se relevaron 55 Actas de Inspección labradas por la CNRT que comprendieron a 181 Coches y 24 Locomotoras. Todas las unidades fueron observadas.

Es de destacar que entre las deficiencias que se observaron en las inspecciones, se pueden mencionar diversas anomalías en los sistemas de frenos, suspensión y rodados, aspectos éstos de incidencia directa en la seguridad operativa. Esta situación se agrava si se

tiene en cuenta que algunas unidades no poseen el Certificado de Habilitación Técnica o bien se encuentra vencido.

4.1.2.3.2.- TMR ha realizado modificaciones en los coches a su cargo, sin la correspondiente autorización de la Autoridad de Aplicación.

Mediante Nota GCF/I N° 00550 del 5 de febrero del 2003 la CNRT informa al Concesionario que "... deberá abstenerse de efectuar y/o continuar con modificación alguna en el material rodante remolcado concesionado, sin contar previamente con la debida autorización, gestionada mediante el mecanismo contractualmente establecido".

Al respecto cabe aclarar que el artículo 9.10 del Contrato de Concesión establece que: "Las modificaciones que el concesionario desee practicar en los bienes recibidos con la concesión, deberán contar con la aprobación de la autoridad de aplicación, a la cual el Concesionario someterá su solicitud acompañada de los informes y documentación técnica pertinente".

El Concesionario, en sus descargos remitidos por Nota AC/9316 del 14 de febrero del 2003, justifica las modificaciones que se están realizando, en el nivel de depredación que se ha producido sobre todo el material ferroviario, justificando la incorporación de elementos anti-vandálicos en el material rodante. TMR continúa con esta conducta de modificación de los bienes dados en concesión, sin cumplimentar con lo solicitado por el Órgano de Control.

Con posterioridad la CNRT mediante Nota GCF/I N° 01093 del 20 de marzo del 2003, rechaza de plano la posición del Concesionario, no avalando que el mismo formule apreciaciones contrarias a sus obligaciones contractuales y pretenda plantear hechos consumados como de aceptación forzosa; notificándole que "... toda modificación implementada o a implementar en el material rodante remolcado de la Concesión, sin contar con la debida autorización gestionada dentro de las pautas contractuales, lo será a su cuenta y

riesgo y, de así corresponder, deberá a su costa, revertir al diseño original las modificaciones efectuadas”.

Es importante destacar que entre las modificaciones practicadas por el Concesionario, se encuentran el cambio de ventanillas, la eliminación de puertas de acceso a coches y la modificación de la ubicación de los asientos, modificaciones que aumentan en aproximadamente un 33% la capacidad de los coches.

El aumento de la carga (originado por la ampliación en la capacidad de cada unidad) pone en duda, para el caso de los coches eléctricos, la respuesta de los sistemas de tracción, de frenado y suspensión (según queda expresado en la Nota N.I. A e I/MR N° 161 del 20 de marzo de 2003).

La calidad y disposición de los nuevos componentes utilizados: asientos metálicos, inexistencia de portaequipaje y persianas, pasamanos inapropiados, ventanillas de reducidas dimensiones (las que impiden ser utilizadas como medios alternativos de salida en caso de accidente - ver punto 4.2.1 del presente), modifican las condiciones originales del material rodante otorgados con la Concesión.

4.1.3.- Planes de Mejoramiento de las Condiciones de Confort y de Seguridad establecidos por la Resolución N° 126/03 M.Producción.

Estos planes incluyen la ejecución de trabajos en material rodante y en edificios de estaciones tendientes a mejorar las deficitarias condiciones de confort existentes, observándose lo siguiente:

4.1.3.1.- Los Planes Trimestrales presentados por TMR, en cumplimiento del Título III de la Resolución N° 126/03 M.Producción, carecen de especificaciones técnicas, tanto de trabajos como de materiales a utilizar. Las tareas a ejecutar no están claramente identificadas en cuanto a su alcance y localización.

La CNRT en el informe de Verificación de los Planes de Mejoramiento de noviembre de 2003 expresa para Transportes Metropolitanos que: "... Los planes de trabajos presentados en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 5° de la Resolución N° 126/03-M.Producción, para el período noviembre/diciembre del 2003, adolecen de precisión respecto a los alcances y localización de los trabajos e intervenciones programadas, por cuyo motivo, el seguimiento para verificar su ejecución se torna sumamente dificultoso, cuando no de imposible realización”.

Cabe destacar que esta situación había sido observada para los planes de trabajos correspondientes a los períodos mayo/julio y agosto/septiembre de 2003, y mencionada por la CNRT en sus informes de referencia, correspondiente a los meses de julio, agosto, setiembre y octubre de 2003.

Los motivos arriba expuestos imposibilitaron a la CNRT verificar el cumplimiento de los planes de infraestructura de vía y señalamiento. Esta situación se debe a la falta de identificación de los sectores puntuales de la infraestructura a intervenir. De igual modo para el material rodante no se especifica las unidades a reparar.

4.1.3.2. - TMR no cumple con los trabajos programados en los PAN.

Con Nota AC/9720 del 28 de agosto de 2003, el Concesionario presenta el detalle de los trabajos ejecutados para el mes de agosto correspondiente al trimestre agosto/octubre de 2003.

Para verificar los trabajos de mantenimiento descritos en dicha nota, el Área de Auditoria e Inspecciones realizó inspecciones entre los días 17 y 18 de setiembre de 2003. Como resultado de lo evaluado en dichas inspecciones a pasos a nivel, el Área informa mediante la Nota N.I AeI (SEEC) N° 559 del 29 de setiembre de 2003 que: "...en general, no se realizaron normalizaciones a los mismos, tal como surge de las Actas de Inspección N° 1426/03 a N° 1439/03...", en contradicción a lo informado por TMR como soluciones ejecutadas.

4.1.3.3.- El Concesionario no cumplió en tiempo y forma con el plan de obras programadas en estaciones correspondiente al trimestre agosto/octubre de 2003.

Los Informes de Verificación que la CNRT elabora (en cumplimiento de la Resolución N° 126/03 M.Producción - Título III), comunican importantes retrasos en la ejecución de obras en las estaciones de la Línea.

Asimismo, entre fechas 6 y 12 de febrero de 2004, esta AGN realizó verificaciones in situ con el fin de constatar el cumplimiento del Plan Trimestral de referencia (con la restricción expresada en el punto 4.1.3.1 del presente). En esa oportunidad, se constató que en algunos casos existía la falta de cumplimiento de las obras programadas en estaciones. A modo de ejemplo, se exponen los siguientes casos:

Estación	Tarea a realizar en el trimestre agosto/octubre/03	Fecha de verificación AGN – Estado de cumplimiento (*).	Estado actual
Ezpeleta	-Reparación desagües pluviales, revoques y escalones de puente aéreo.	6/02/04 No se ha realizado la reparación de los escalones del puente aéreo	
City Bell	-Reparación cerramiento detrás baños hombres, canaletas y bajadas.	6/02/04 No se han realizado las obras programadas	
Ranelagh	-Reparación techos y desagües pluviales. -Pintura general.	9/02/04 No se han realizado las obras programadas	

(*)- Con la limitación de la falta de precisión del alcance y ubicación de las obras en el ámbito de la estación.

4.1.4.- Evolución de los costos de mantenimiento.

4.1.4.1.- El costo de mantenimiento ha decrecido en el período analizado.

El costo incurrido en mantenimiento, medido en moneda homogénea, luego de mantenerse prácticamente sin variación en el año 2001 cayó un 29 % en el 2002. Los kilómetros recorridos, según la estadística de Trenes/Kilómetro, se redujeron un 2,5 % en el 2001 y un 9,5 % en el 2002, acumulando un 11,8 %. En consecuencia, el Costo de Mantenimiento por kilómetro recorrido luego de un incremento del 2,5 % en el 2001 se redujo un 21,6 % en el 2002, acumulando para el período analizado (2001-2002) un 19,6 % de reducción.

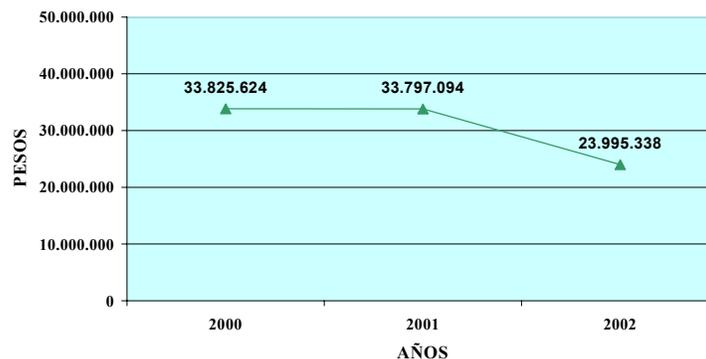
Período -Año-	Costo de Mantenimiento	Trenes – Km	Índice (*) \$/Km
2000	\$ 33.825.624	9.339.273	3,62
2001	\$ 33.797.094	9.106.916	3,71
2002	\$ 23.995.338	8.240.217	2,91

(*) Costo de Mantenimiento por kilómetro recorrido

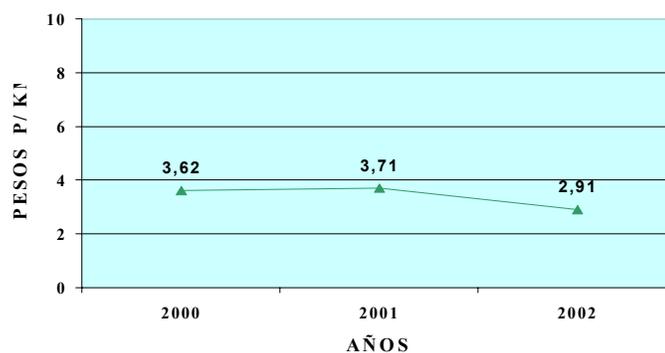
En los gráficos siguientes se expone la evolución del costo total de mantenimiento y del índice de costo de mantenimiento por kilómetro, observándose la caída acentuada en el último año:

- Evolución del Costo de Mantenimiento -

(Años 2000 y 2001 a valores corrientes – Año 2002 reexpresado al 31/12/01)



- Costo de Mantenimiento por Kilómetro -



Según lo informado por el Concesionario, el origen de las variaciones responde a la gestión operativa de la empresa. No obstante lo cual corresponde resaltar que, tal como se ha detallado en los aspectos técnicos, la baja de costos ha implicado menor cantidad y calidad de mantenimiento y no mayor eficiencia.

4.1.4.2.- Los gastos de administración y comercialización, expresados en moneda homogénea, acumulan una importante caída en el período bajo análisis.

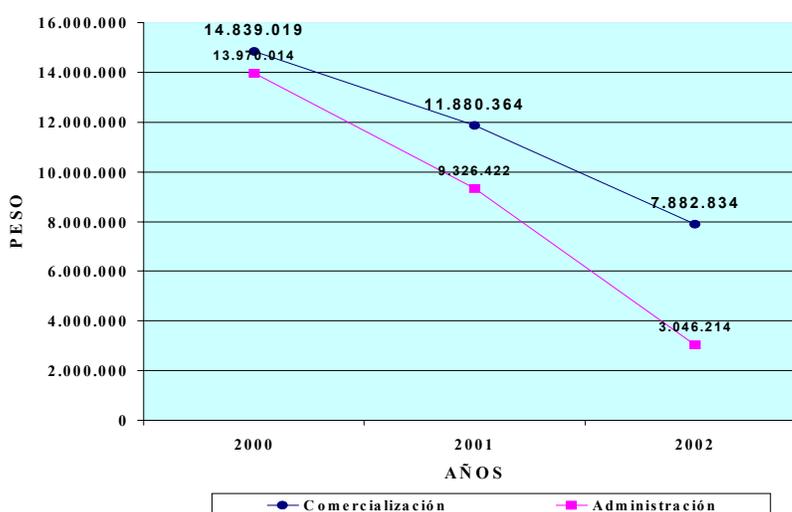
Los Gastos de Administración se han reducido en todos los períodos analizados. En el año 2001 la caída fue de 33,2 % y en el año 2002 de 67,3 %, acumulando para el período 2001-2002, un 78,2 %.

Los Gastos de Comercialización han mostrado similar tendencia pero con menor intensidad. La reducción fue del 19,9 % en el 2001 y un 33,7 % en el 2002, acumulando para el período 2001-2002 una reducción del 46,9 %.

Seguidamente se grafica la evolución de los Gastos de Administración y Comercialización durante el período auditado, donde puede apreciarse una definida tendencia decreciente de estos rubros:

- Gastos de Administración y Comercialización -

(Años 2000 y 2001 a valores corrientes – Año 2002 reexpresado al 31/12/01)



4.1.5.- Gestión técnico-administrativa de la CNRT.

4.1.5.1.- Los procedimientos técnico-administrativos implementados por la CNRT no aseguran un sistema de control eficaz.

Del análisis de la documentación obrante en el Órgano de Control, así como de su archivo, se han constatado entre otras, las siguientes irregularidades:

a) Falta de uniformidad en el sistema de resguardo documental. Se detectaron diferencias de criterio en el archivo de la documentación que surge del seguimiento y control que efectúan las distintas áreas (encargadas del control técnico), lo que dificulta el seguimiento de las observaciones emitidas al Concesionario. Ello se ve agravado por la falta de foliatura y cierre de las actuaciones en que se tramitan.

b) Diferencias en los criterios de emisión de Órdenes de Servicio y deficiencias en su seguimiento. (Ver punto 4.1.6.1.1 del presente)

c) Falta de control de calidad de los trabajos de mantenimiento efectuados por la Empresa Concesionaria. Se ha verificado la ausencia de certificados de calidad de los trabajos realizados (ejemplo: se menciona las Reparaciones Generales o Numerales de Material Rodante, donde la verificación se limita al estado del vehículo, o si el mismo se encuentra en taller. No se acompañan dichas verificaciones con certificados de calidad de material, certificados de protocolos de ejecución, de acuerdo a norma, u otro mecanismo de control que asegure la calidad de los trabajos realizados por el Concesionario).

d) Autolimitación de sus facultades de control. La CNRT sostiene que no corresponde la aprobación de los planes de mantenimiento (entendiendo por aprobación, prestar conformidad a los contenidos de los mismos). Más aún, la Subgerencia de Concesiones Metropolitanas haciendo mención a una requisitoria del Área Auditoría e Inspecciones (Nota I.SG.CM N° 970/02 del 30/09/02, en la cual se observa la inexistencia del plan de mantenimiento), indica que “...en el marco de funciones asignadas a esta Subgerencia, no se encuentra la de gestionar ante los Concesionarios la presentación de los planes de mantenimiento...”.

Para más abundar, en los casos en que ha existido presentación de los Programas de Mantenimiento, el Organo de Control no ha generado acciones sistemáticas que permitan constatar que la ejecución de los trabajos se hayan realizado conforme a lo programado.

Las irregularidades descriptas debilitan el control que debe ejercer la CNRT sobre el accionar del Concesionario.

4.1.6.- *Penalidades.*

4.1.6.1.- Órdenes de Servicio generadas por la CNRT.

4.1.6.1.1.- La CNRT no posee criterios unificados para la emisión de Órdenes de Servicio, ni para la aplicación del régimen sancionatorio.

Existen casos en donde a similares observaciones no siempre se comunica al Concesionario mediante la utilización de Órdenes de Servicio. (Ver punto 4.1.2.2.1 del presente)

En otros casos, el seguimiento de estas Órdenes de Servicio emitidas no siempre se realiza adecuadamente.

Con relación a las penalidades, no todas las áreas cuando realizan una verificación con el fin de constatar la solución de la deficiencia (o cuando se elabora un informe de seguimiento de Órdenes de Servicio) y se determina el incumplimiento de las mismas, solicitan a la Subgerencia correspondiente, que inicie la aplicación de la penalidad.

En correspondencia con la presente deficiencia, la Unidad de Auditoría Interna de la CNRT, en sus informes N° 35/01 y N° 48/01, únicos informes relacionados con el objeto de auditoría, emite consideraciones sobre el mecanismo utilizado por el Organismo en la generación y seguimiento de las Órdenes de Servicio:

El primero de los informes destaca que “...no existe un circuito administrativo formalmente definido para la generación y tratamiento de Órdenes de Servicio. El procedimiento utilizado ha ido variando con el tiempo...”.

En el segundo de los trabajos recomienda definir un procedimiento de generación y tratamiento de Órdenes de Servicio, que asegure la aplicación de un criterio uniforme de emisión y una adecuada gestión de seguimiento, tanto de su cumplimiento, como del proceso sancionatorio, de corresponder.

Como consecuencia de las debilidades señaladas, la acción de control no ha logrado revertir el reiterado incumplimiento de las obligaciones de mantenimiento de los bienes cedidos en concesión.

4.1.6.2.- Régimen Sancionatorio.

4.1.6.2.1.- La Secretaría de Transporte, a la fecha de cierre de tareas de campo, no ha dado cumplimiento a la elaboración de un Nuevo Reglamento General de Penalidades.

El artículo 4° de la Resolución N° 115/02 M.Producción encomienda a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción la elaboración de un nuevo Reglamento General de Penalidades de aplicación durante la emergencia declarada por el Decreto N° 2075/02.

En fecha 26 de agosto de 2003, mediante Nota SSTF N° 0218/2003, la Subsecretaria de Transporte Ferroviario, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, en respuesta a la Nota N° 94/03-AGN, reiterada por su similar Nota N° 107/03-AGN, informa en su punto 2 que: “El reglamento General de Penalidades de aplicación a las Concesiones de explotación de los servicios de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires durante la emergencia declarada por el Decreto N° 2075/2002, dispuesta en el artículo 4° de la Resolución N° 115/2002, se encuentra en proceso de elaboración”. Respuesta que fuera reiterada por Nota ST N° 459/2003 el 25 de setiembre de idéntico año.

Posteriormente y como respuesta a los términos vertidos en los Proyectos de Informes de Auditorias correspondientes a las Actuaciones AGN N° 532/03 (TMB - Resolución AGN N° 14/04) y N° 536/03 (TMS - Resolución AGN N° 13/04), la Secretaría de Transporte mediante Notas J.GAB.AS. N° 192/04 y N° 193/04 del 10 de febrero, adjuntan respectivamente las Notas S.S.T.F. N° 177/04 y N° 163/04, donde se informa que: “el Reglamento General de Penalidad a que se hace mención en el Artículo 4° de la Resolución N° 115/2002 se encuentra en proceso de elaboración”.

No obstante, la Gerencia de Asuntos Jurídicos de la CNRT, en Nota I. GAJ N° 196, de fecha 07 de julio de 2003, dirigida al Gerente de Concesiones Ferroviarias expresa: "...corresponde indicar que todo incumplimiento verificado con fecha posterior al 17 de octubre de 2002 debe ser penalizado con arreglo a la normativa contractual vigente". Por lo tanto, ante la ausencia del nuevo reglamento, corresponde aplicar el establecido en el Contrato de Concesión.

4.2.- Seguridad Pública.

4.2.1.- El Concesionario TMR está reemplazando las ventanillas de los coches por un modelo antivandálico que debido a sus dimensiones (que varían aproximadamente entre 21 x 46 cm y 21 x 58 cm de luz libre), afectan la seguridad y limitan eventuales evacuaciones de emergencia. Esta situación se agrava en algunos coches por el cierre o eliminación de puertas.

Estas modificaciones no han sido autorizadas por la Autoridad de Aplicación, tal como se expresa en el punto 4.1.2.3.2 del presente, sin que existan constancias de la aplicación de sanciones.

Esta situación se agrava teniendo en cuenta que TMR por medio de la Nota AC/9316 del 14 de febrero de 2003, informa que se están reemplazando las piezas de aluminio de las ventanillas por piezas de perfiles de chapa conformada. En contradicción a lo expresado por el Concesionario, en las constataciones realizadas por esta AGN se ha verificado, en varios coches, la utilización de ventanillas construidas en madera. A modo de ejemplo se exponen las siguientes imágenes:

Coche U 3723 con las ventanillas dadas en concesión.
Coche FU 2578 con las ventanillas reemplazadas por TMR.



Ventanillas reemplazadas por TMR
(21 cm x 58 cm aproximados de luz libre),
construidas en madera.



Ventanillas reemplazadas por TMR
(21 cm x 58 cm aproximados de luz libre)
construidas en madera.



4.2.2.- A lo largo de la red existen numerosos Pasos a Nivel no habilitados.

La normativa establece que el Concesionario debe clausurar los Pasos a Nivel no habilitados, determinando que su habilitación se deberá tramitar en forma conjunta entre los Municipios y el Concesionario ante el Órgano de Control.

Dichas irregularidades constatadas por la CNRT han generado la solicitud mediante nota para su adecuada solución. Ante la misma, TMR no ha dado respuesta ni solución al requerimiento efectuado. Se señala que esta deficiencia persistirá en la medida que no exista un correcto cerramiento de la zona de vía a lo largo de toda la línea.

Esta situación representa un riesgo para las personas que utilizan dichos pasos clandestinos, atentando contra la seguridad pública que se debe resguardar en la prestación del servicio, además de la degradación producida por el tránsito en los mismos.

4.2.3.- El sistema de señalización de Pasos a Nivel presenta deficiencias que atentan contra la seguridad pública.

Como fuera expuesto en el punto 4.1.2.1.1., la CNRT ha detectado distintas deficiencias.

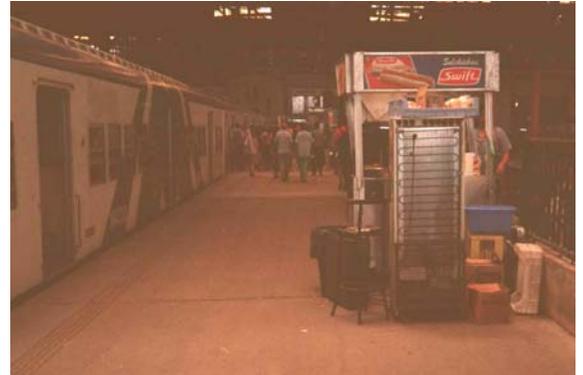
Como ejemplo se pueden mencionar las siguientes: falta de defensas para impedir el ingreso distraído de peatones, campanilla sin funcionamiento, falta de faroles y/o reflectivos en brazo de barrera, visibilidad obstruida, etc.

4.2.4.- Irregularidades en las instalaciones de puestos de venta ambulante en los andenes de la Estación Constitución (Plaza C).

Mediante las inspecciones realizadas por esta AGN se ha verificado la ocupación de andenes por puestos de venta ambulante, en su mayoría de venta de alimentos, que para la elaboración y conservación de los mismos utilizan aparatos que funcionan con energía eléctrica y artefactos que utilizan gas envasado (por las características del puesto). Estas instalaciones no cuentan con medidas de seguridad, protección y ubicación adecuadas.

Esta situación se agrava si se tiene en cuenta que, por sus características de puestos ambulantes, no tiene sus dimensiones acotadas, variando su ocupación en el andén de acuerdo a la cantidad de elementos que componen el mismo, situación que puede variar día a día,

disminuyendo el ancho libre de circulación y por ende afectando el tránsito peatonal sobre los andenes.



Lo expuesto pone en riesgo a los usuarios que circulan por los andenes, atentando contra la seguridad pública que se debe resguardar en la prestación del servicio.

4.2.5.- Las Prestaciones de Seguridad Adicional no alcanzan a cubrir los módulos previstos en la Resolución N° 126/03-M.Producción.

En el Anexo II de la citada resolución se establecen, por línea, los efectivos por día, los módulos diarios a cumplir, los montos presupuestados por el Estado Nacional y los montos que debe erogar cada empresa concesionaria.

El Servicio de Seguridad Pública Adicional, es cubierto por personal de ambas Fuerzas de Seguridad (PFA y GN) en carácter de servicio adicional.

Del análisis de la información suministrada por la CNRT y por TMR se verificó que, en estaciones y formaciones, no se cumple con la totalidad de los módulos previstos en la normativa. Para PFA se aprecia un paulatino incremento en el cumplimiento de módulos hasta llegar al 82 % aproximado en el mes de setiembre de 2003; a partir de octubre de idéntico año, el presentismo comienza a decrecer, alcanzando en febrero pasado apenas el 76,30 %. En cuanto a GN, la situación es variable en el transcurso de los distintos meses verificados, con

picos de cumplimiento que varían entre el 85 % y el 99 %, con lo cual registra un mayor cumplimiento comparado con PFA. De todas maneras, en febrero último alcanzó 86 %.

Fuerza De Seguridad	Porcentajes de presentismo de los Servicios de Seguridad Adicional										
	Datos suministrados por la Gerencia de Concesiones Ferroviarias – CNRT - (*)										
	Año 2003									Año 2004	
	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiem	Octub.	Novie.	Diciem	Enero	Febrer
Policía Federal Argentina (PFA)	36,34	56,52	69,24	74,58	78,81	82,17	81,29	79,38	78,02	77,09	76,30
Gendarmería Nacional (GN)	95,29	98,95	89,64	89,20	89,86	94,04	94,52	96,32	84,65	85,96	86,09

(*)- Información generada por TMR y validada por la CNRT.

En el caso de Gendarmería Nacional, según la resolución de referencia, los servicios no contemplan una cobertura durante las 24 hs, ni alcanzan a cubrir la totalidad de las estaciones en provincia de Buenos Aires.

4.3.- Accesibilidad para personas con discapacidad.

La problemática en la accesibilidad, para las personas con discapacidad, se centra en dos situaciones:

Para el caso de las estaciones del servicio diesel, en la diferencia de nivel que existe entre el piso del andén y el de los coches remolcados (diferencia de nivel que ronda los 90 cm).



Para las estaciones del servicio eléctrico, en la falta de rampas o medios de elevación adecuados para acceder a cada uno de los andenes, sumada a otras dificultades como son la falta de señalización, demarcaciones adecuadas y el estado de los solados en las circulaciones en general, entre otras.



4.3.1.- TMR no ha dado cumplimiento a la normativa vigente, tendiente a facilitar el acceso de personas con discapacidad.

Según lo mencionado en el punto 3.3.4. del presente informe, las empresas responsables del transporte ferroviario de pasajeros deberían haber iniciado la adecuación de las estaciones, sus instalaciones, equipamientos existentes y del material móvil, para que el sistema pueda ser utilizado por personas con movilidad y comunicación reducidas, especialmente para los usuarios de sillas de ruedas. La infraestructura y el material móvil que se vaya incorporando al sistema deberán ajustarse a lo prescrito por la Ley. El plazo establecido para dar cumplimiento a lo normado fue setiembre de 2000.

Como surge de la información brindada por TMR, la empresa ha realizado algunas obras tendientes a facilitar el acceso y la circulación de personas discapacitadas en estaciones, coches remolcados y coches eléctricos.

Del análisis de esta documentación resulta que estas obras no cubren en cantidad y calidad las necesidades de estos usuarios con discapacidad, especialmente para los que circulan en silla de ruedas.

No obstante la información suministrada por TMR, esta AGN ha realizado inspecciones in situ para verificar la accesibilidad que posee el sistema. El criterio que se ha utilizado consiste en considerar que una estación es accesible, entre otros requisitos necesarios, si posee al menos una rampa por andén o bien un medio de elevación adecuado.

De las inspecciones efectuadas y del análisis de la información del Concesionario, se han obtenido las siguientes evidencias:

4.3.2.- Las estaciones presentan dificultades e impedimentos para el acceso, comunicación y seguridad de las personas con discapacidad, especialmente en sillas de ruedas.

TMR suministró (en octubre de 2003) un listado de estaciones en las cuales existen o se han construido rampas, informando si estas cumplen o no con los requisitos técnicos establecidos en la norma, sin mencionar ninguna otra mejora vinculada con el mismo propósito.

Sobre un total de sesenta y nueve (69) estaciones que componen la línea, esta AGN efectuó constataciones en veintitrés (23) de ellas:

Constitución (Plaza C), Avellaneda, Quilmes, Ezpeleta, Berazategui, Plátanos, Hudson, Villa Elisa, City Bell, Ringuelet, La Plata, Lanús, Témperley, Ardigó, Florencio Varela, Bosques, Ranelagh, Adrogué, Burzaco, Longchamps, Glew, Alejandro Korn y Ezeiza.

De estas verificaciones surge que existen irregularidades que impiden o dificultan el acceso a determinadas estaciones. En función de ello, se las puede clasificar en:

a)- Estaciones accesibles: únicamente Constitución (Plaza C). No obstante, la estación presenta las siguientes dificultades:

1- La rampa no cumple con la totalidad de los requisitos técnicos. No posee pasamanos doble y no está debidamente señalizada.

2- Las escaleras no poseen solados de prevención, pasamanos y protección antideslizante adecuada.

3- Posee un único acceso en regulares condiciones de accesibilidad. Esto significa que el usuario debería recorrer largos tramos para acceder a la misma.

b)- Estaciones inaccesibles: veintidós (22), a saber: Avellaneda, Quilmes, Ezpeleta, Berazategui, Plátanos, Hudson, Villa Elisa, City Bell, Ringuelet, La Plata, Lanús, Témporley, Ardigó, Florencio Varela, Bosques, Ranelagh, Adrogué, Burzaco, Longchamps, Glew, Alejandro Korn y Ezeiza.

En estas estaciones se ha constatado que: las rampas son inadecuadas o bien no existen, faltan ascensores para salvar la totalidad de los desniveles existentes en la estación. Los desniveles, son salvados a través de escaleras sin pasamanos, sin solados de prevención ni protección antideslizante apropiada.

Cabe destacar que, a diferencia de lo expresado por TMR en la información remitida, esta AGN de acuerdo al relevamiento efectuado, considera a las estaciones Adrogué y Glew inaccesibles.

En el siguiente cuadro se exponen los resultados del análisis de accesibilidad en las estaciones verificadas:

- Accesibilidad en Estaciones -

Estaciones	General Roca	
	Total	% sobre el total que componen la Línea
Total que componen la Línea	69	100,00 %
Verificadas AGN in situ	23	33,33 %
		% sobre el total verificado por AGN
Accesibles según AGN	1	4,35 %
Inaccesibles según AGN	22	95,65 %

En cuanto a la comunicación, otro aspecto vinculado con la protección de discapacitados, se ha constatado que el sistema sonoro (mediante el cual se anuncian las partidas y arribos de los diferentes servicios) no funciona correctamente, y es utilizado solamente en algunas de las estaciones de los distintos ramales. Por su parte, la señalización para minusválidos (ya sea háptica o simplemente demarcatoria en el ámbito de cada estación) es inexistente.

La información al usuario, que se proporciona mediante la exposición en carteleras (cuando existen), no siempre posee la información necesaria. A su vez, el tamaño de letra y la ubicación de éstas no son apropiados en algunos casos. A esto debe sumarse que los vidrios (rotos en la mayoría de las carteleras) dificultan la lectura de la información.

Sin perjuicio de lo enunciado y en forma específica del análisis realizado a las estaciones, resulta que:

a)- Para el caso de personas con discapacidad física (movilidad reducida) se ha constatado que:

- Los accesos no cuentan con las condiciones adecuadas para que las personas con discapacidades (especialmente los usuarios de sillas de ruedas) se desplacen, ingresando o egresando de las estaciones, en forma autónoma.

- Los accesos, las circulaciones y los andenes no cuentan con la señalización e información visual y táctil adecuada, o en buenas condiciones de mantenimiento.

- Los bordes de andenes no cuentan, en muchos casos, con textura reconocible y antideslizante, sólo existe una demarcación (con pintura de color contrastante o material premoldeado) que sirve como elemento de orientación en los casos en los que no están muy desgastados.

- La diferencia de nivel ya mencionada entre el piso del vagón y el del andén, imposibilita el acceso en forma autónoma de las personas con movilidad reducida a los coches que prestan el servicio.

- Los pasos a nivel (debido al mal estado de los solados y el pavimento) presentan importantes dificultades para el tránsito de personas con movilidad reducida, especialmente para los usuarios de sillas de ruedas.

- Las boleterías no son aptas, por falta de adecuación, para su uso por personas en sillas de ruedas.

b)- Para el caso de personas con discapacidad visual se ha constatado que:

- No existe información háptica.

- La información gráfica y escrita es insuficiente, agravado por la rotura de vidrios que dificulta su lectura para que le permita la utilización del resto de la capacidad visual con que cuenta.

c)- Para el caso de personas con discapacidad auditiva se ha constatado que:

- La información escrita o gráfica es poca, inexistente o de ubicación inadecuada, verificándose en las estaciones la existencia de carteleras con los horarios y frecuencias de los distintos servicios, los cuales no siempre poseen el tamaño de letra adecuado y la fácil interpretación, sumado a la rotura de vidrios ya mencionada.

- Las boleterías, en la mayoría de los casos, se encuentran con sus ventanillas espejadas o con un símil polarizado en sus vidrios, lo que impide la lectura labial por parte del usuario con discapacidad.

Estas deficiencias generan la imposibilidad de prestar un servicio acorde a las necesidades que requiere una persona con discapacidad, especialmente con problemas de desplazamiento, situación que se agrava cuando el usuario se desplaza en silla de ruedas.

Si consideramos al sistema ferroviario concesionado a TMR como un todo, entendiendo a éste en cuanto a que cada parte del mismo tiene sentido en función de la totalidad, el mismo carece de funcionalidad estructural atento a que la incorporación de algunas obras tendientes a facilitar el acceso y la circulación en las estaciones por personas discapacitadas no aseguran la accesibilidad, comunicación y seguridad que se les debería brindar en todo el sistema (especialmente a los usuarios de sillas de ruedas); situación que se agrava por la restricción en el acceso a los coches con que se presta el servicio diesel de transporte (ver punto 4.3.3. del presente) y por la diferencia de nivel existente entre el piso de la estación y del andén en el servicio eléctrico.

4.3.3.- La modificaciones introducidas en el material rodante no cumplen con la totalidad de las exigencias establecidas en la normativa vigente, y alcanzan a un reducido porcentaje de la flota.

Según la información brindada por TMR resulta que:

Para **coches remolcados**: de un total de doscientos cuatro (204) que conforman la flota, sólo han sido adaptados veintiocho (28).

- Estado de los coches remolcados según TMR -

Coches	Línea General Roca	
	Total	% sobre el total
Total que componen la flota	204	100,00 %
En servicio	107	52,45 %
En mantenimiento, detenidos, etc.	97	47,55 %
		% sobre el total en servicio
Adaptados.	28	26,17 %

Para **coches eléctricos**: de un total de ciento ochenta y cuatro (184) que conforman la flota, sólo han sido adaptados dos (2).

- Estado de los coches eléctricos según TMR-

Coches	Línea General Roca	
	Total	% sobre el total
Total que componen la flota	184	100,00 %
En servicio	147	79,89 %
En mantenimiento, detenidos, etc.	37	20,11 %
		% sobre el total en servicio
Adaptados.	2	1,36 %

De las constataciones efectuadas por esta AGN, se ha verificado que las adaptaciones efectuadas por el Concesionario sólo han consistido en la colocación de apoyos isquiáticos.



Dichas adaptaciones no cubren en número ni en calidad los requisitos básicos que establece el Decreto N° 914/97, con lo cual el servicio que se brinda no es acorde a las necesidades de las personas con discapacidades.

Esta situación se agrava si se tiene en cuenta las dificultades de acceso que presentan los coches remolcados del servicio diesel para los usuarios con discapacidad motriz (especialmente los que se trasladan en silla de ruedas).

La dificultad radica en el ancho de puerta de ingreso de estos coches que disponen de aproximadamente 63 cm de luz libre de paso (distancia tomada entre pasamanos), medida inferior a los 80 cm que como mínimo requiere un usuario en silla de ruedas. Esta situación, sumada al desnivel entre el piso del coche y el andén (ya comentado), torna sumamente dificultoso el acceso a este tipo de coches.

5. Comunicación del Informe al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios:

Mediante Nota N° 61/2004-AGN de fecha 3 de mayo, se remitió, al Señor Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, copia del Proyecto de Informe de Auditoría a fin de que presente las consideraciones que estime pertinentes.

Por Nota S.T. N° 729 de fecha 18 de mayo, la Secretaría de Transporte solicita, por indicación del Sr. Ministro, una prórroga de diez días a fin de remitir el informe con las consideraciones correspondientes.

Atento a la solicitud efectuada, por Nota N° 78/2004-AGN se pone en conocimiento al Sr. Secretario de Transporte de un nuevo plazo de 10 días, con vencimiento el 31 de mayo. Vencido el plazo de la prórroga otorgada, mediante Nota S.T. N° 890 del 17 de junio de 2004, el Sr. Secretario de Transporte envía las consideraciones efectuadas por la CNRT al proyecto de referencia. En el Anexo VI se adjunta la respuesta mencionada anteriormente, así como las consideraciones efectuadas a la misma por esta AGN.

6. Recomendaciones:

Teniendo en consideración los comentarios y observaciones explicitados en el capítulo 4, es menester realizar las siguientes recomendaciones:

6.1.- Conminar al Concesionario a que presente los Planes de Mantenimiento Anual, en tiempo y forma, de acuerdo a lo previsto contractualmente. (Cde. a puntos 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.3 y 4.1.1.4)

6.2.- Intimar a la empresa concesionaria para que dé cumplimiento a las tareas de mantenimiento que garanticen la correcta conservación de los bienes concesionados y la seguridad operativa del sistema. (Cde. a puntos 4.1.2.1.1, 4.1.2.2.1, 4.1.2.2.2, 4.1.2.2.3, 4.1.2.3.1 y 4.1.2.3.2)

6.3.- Aplicar las sanciones que correspondan ante la verificación del incumplimiento de una Orden de Servicio. (Cde. a puntos 4.1.2.1.2 y 4.1.2.3.2)

6.4.- Intimar al Concesionario para que suministre la información, en tiempo y forma, del kilometraje de la flota y de las soluciones técnicas brindadas a las deficiencias detectadas por la CNRT. En caso de persistir el incumplimiento, aplicar las sanciones que correspondan. (Cde. a punto 4.1.1.4)

6.5.- Exigir la realización de tareas de mantenimiento preventivo, de acuerdo a una planificación que contemple la totalidad de las rutinas que se establecen para el material rodante. (Cde. a punto 4.1.2.3.1)

6.6.- Intimar a TMR a proceder según lo establecido contractualmente, antes de realizar reformas en el material rodante cedido en concesión. En caso de persistir con este accionar, aplicar las sanciones correspondientes.

De igual forma y atendiendo a la responsabilidad que le cabe, intimar a TMR a que en todas las reformas realizadas en dicho material rodante, en los aspectos relacionados con la seguridad de los pasajeros transportados en casos de eventuales evacuaciones de emergencia, proceda a su regularización. (Cde. a puntos 4.1.2.3.2 y 4.2.1).

6.7.- Exigir al Concesionario que los Planes de Mejoramiento de las Condiciones de Confort y Seguridad establecidos en la Resolución N° 126/03-M.Producción contemplen localización y especificaciones técnicas (detallando técnicas constructivas y materiales a utilizar), de tal forma que se garantice una correcta identificación y una adecuada calidad de los trabajos, acorde con el fin perseguido por los mismos. (Cde. a punto 4.1.3.1)

6.8.- Intimar al Concesionario a dar cumplimiento a los Planes de Mejoramiento de las Condiciones de Confort y Seguridad, en tiempo y forma. Asimismo, aplicar las sanciones que correspondan por los incumplimientos de los cronogramas de obras contenidos en los planes trimestrales. (Cde. a puntos 4.1.3.2 y 4.1.3.3)

6.9.- Instar a TMR a incrementar los recursos aplicados en mantenimiento, con el fin de revertir el deficitario estado de conservación de los bienes concesionados. (Cde. a puntos 4.1.4.1 y 4.1.4.2)

6.10.- Adoptar las medidas conducentes que garanticen que los controles, así como la documentación que de éstos se originen, cumplan con el correcto resguardo, unificando criterios y contemplando el control de la calidad de los trabajos que realiza TMR. (Cde. a punto 4.1.5.1)

6.11.- Unificar el criterio de emisión de las Órdenes de Servicio. Realizar su adecuado registro y seguimiento, y en caso de constatar su incumplimiento iniciar el proceso sancionatorio que corresponda, agotando las instancias para aplicar las penalidades según el régimen vigente. (Cde. a punto 4.1.6.1.1)

6.12.- Acelerar la elaboración y puesta en vigencia del nuevo Reglamento General de Penalidades, dispuesto en el artículo 4° de la Resolución N° 115/2002-M.Producción (Cde. al punto 4.1.6.2.1.)

6.13.- Arbitrar las medidas necesarias para que la empresa TMR brinde solución a los pasos a nivel no habilitados y a las deficiencias en la señalización de los pasos a nivel

habilitados. Aplicar las sanciones que correspondan en caso de que TMR no brinde las respectivas soluciones. (Cde. a puntos 4.1.2.1.1, 4.2.2 y 4.2.3)

6.14.- Intimar a TMR para que dé solución a la proliferación y disposición de los puestos de venta ambulante en ámbito de los andenes de la estación Plaza C, resguardando la seguridad necesaria que debe brindar a los usuarios que circulan por los mismos. (Cde. a punto 4.2.3)

6.15.- Iniciar las acciones a los efectos de que las fuerzas de seguridad dispongan del personal necesario para dar cumplimiento a la totalidad de los módulos de Seguridad Pública Adicional establecidos en la normativa. (Cde. a punto 4.2.5)

6.16.- Rediseñar el Servicio de Seguridad Pública Adicional de forma que contemple una mayor cobertura (en estaciones y horarios) a lo largo de la línea de ferrocarril concesionada a TMR. (Cde. a punto 4.2.5)

6.17.- Adoptar las medidas conducentes para que, atendiendo a la obligación indelegable del Estado Nacional con relación a la seguridad pública, el mismo asuma directamente la totalidad de los compromisos financieros con las fuerzas de seguridad, debitando las cargas presupuestarias que eroga el concesionario del subsidio que éste percibe.

6.18.- Adaptar las estaciones que no cumplen con la Ley N° 22.431 (Sistema de Protección Integral de los Discapacitados) para que el sistema concesionado sea funcionalmente accesible eliminando las asimetrías consistentes en que sólo algunas estaciones brindan accesibilidad. (Cde. a puntos 4.3.1 y 4.3.2)

6.19.- Implementar las medidas conducentes con el fin de que toda remodelación o adaptación de coches que encare la Empresa TMR contemple el adecuado cumplimiento de lo establecido para personas con discapacidades. (Cde. a punto 4.3.3)

7. Conclusiones:

De la auditoría efectuada sobre la Concesión de la línea General Roca adjudicada a Transportes Metropolitanos General Roca S.A. (TMR), consistente en verificar las obligaciones relativas al mantenimiento de los bienes concesionados, la seguridad operativa del sistema, las prestaciones de seguridad pública y el cumplimiento de la normativa de protección de personas discapacitadas, se ha arribado a las siguientes conclusiones:

1.- El Concesionario no ha dado cumplimiento a las obligaciones asumidas en materia de mantenimiento de los bienes cedidos en concesión. Los principales incumplimientos pueden sintetizarse como sigue:

a) TMR no presentó los programas de mantenimiento correspondientes a los años 2002 y 2003 para los principales componentes del sistema (infraestructura y material rodante). Tampoco ha presentado los informes de avance de las tareas ejecutadas en el período señalado ni información del material rodante. La ausencia de los programas y de la documentación señalada, más allá de constituir incumplimientos, pone en evidencia la inexistencia de un mantenimiento preventivo de carácter programado, aspecto esencial de un correcto gerenciamiento técnico, lo que ha dado como resultado un deficitario estado general de conservación del sistema. El control, por su parte, se ha visto fuertemente resentido al no contar con documentos indispensables para el seguimiento de estas tareas. Sin embargo, la CNRT fue permisiva con estos incumplimientos.

b) Del estado de conservación constatado se destaca, principalmente, que la infraestructura de vías y estaciones a cargo de TMR presenta un estado de conservación deficitario que incide en la seguridad operativa del sistema y en la calidad del servicio. A su vez, el material rodante a cargo de TMR evidencia un insuficiente mantenimiento, incluso en aspectos relacionados con la seguridad operativa del sistema.

c) Los planes de mejoramiento presentados por TMR en cumplimiento de la Resolución N° 126/03 M.Producción, carecen de especificaciones técnicas y las tareas a

ejecutar no están claramente identificadas en cuanto a su alcance y localización. Esta situación le ha imposibilitado a la CNRT verificar el cumplimiento de su ejecución en vías y material rodante. En otros rubros, como pasos a nivel y estaciones, TMR no cumple con los trabajos programados. En general, las tareas incluidas en estos planes resultan insuficientes para revertir el déficit de conservación existente.

d) Las erogaciones en mantenimiento han decrecido en el período auditado (2000 al 2002): el costo de mantenimiento acumuló una baja de casi un 30 %. La baja experimentada permite inferir una merma de importancia en la actividad de mantenimiento, que encuentra apoyatura en el incumplimiento de las tareas comprometidas. La asignación de recursos con este objeto, en consecuencia, resulta incompatible con las necesidades del sistema.

2.- La seguridad operativa del sistema se ve resentida por los siguientes aspectos: a) las deficiencias y anomalías observadas principalmente en la infraestructura de vía, han llevado al Órgano de Control a imponer una reducción en la velocidad de operación, medida que impacta en la calidad de prestación del servicio; b) el material rodante presenta mantenimiento diferido y deficiencias en elementos relacionados con la seguridad, además de la realización de reformas (no autorizadas por la Autoridad de Aplicación) en las que se han descuidado aspectos de seguridad; y c) los pasos a nivel muestran defectos en su señalización, a la vez de verificarse la existencia de pasos no habilitados o clandestinos.

3.- La actividad de control ha sido ineficiente. El seguimiento de las rutinas de mantenimiento, aspecto clave del control, se ha visto restringido por la ausencia de los programas de mantenimiento que anualmente debía presentar el Concesionario. En este sentido, la CNRT según su interpretación restrictiva del Contrato, considera que no es su función exigir la presentación ni la aprobación de dichos programas. Luego, fue permisiva con la falta de presentación de los planes y no agotó las instancias contractuales para exigir su cumplimiento. Incluso, en aquellos casos en que estos programas fueron presentados, no se realizó el efectivo seguimiento de las tareas planificadas. En consecuencia, su gestión se ha

limitado a inspecciones que no contemplan si el operador del sistema realiza las rutinas de mantenimiento preventivo en forma sistemática como está previsto contractualmente.

Además, los procedimientos implementados por la CNRT no aseguran un eficaz seguimiento de los incumplimientos detectados por anomalías o deficiencias en el mantenimiento del sistema. En este sentido, es de destacar el inadecuado seguimiento de las órdenes de servicio emitidas por el Órgano de Control.

4.- La Secretaría de Transporte a la fecha de cierre de las tareas de campo, todavía no ha elaborado el Régimen de Penalidades para la emergencia ferroviaria declarada en octubre de 2002.

5.- Las Prestaciones de Seguridad Adicional, no alcanzan a cubrir los módulos previstos en la Resolución N° 126/03 del Ministerio de la Producción. Las fuerzas de seguridad intervinientes no garantizan la cantidad de agentes necesarios para cubrir la prestación. Además, la actual diagramación resulta insuficiente al no alcanzar la totalidad de servicios, estaciones y franjas horarias.

6.- La Línea de ferrocarril analizada, considerada como un sistema integrado, es funcionalmente inaccesible para las personas con discapacidad, puesto que TMR no ha realizado las obras de adaptación y las reformas necesarias y, por ende, no ha cumplido con la normativa tendiente a facilitar el acceso de usuarios que padezcan algún tipo de discapacidad. La principal dificultad consiste en el desnivel existente entre el piso de los coches y el piso de los andenes del servicio diesel, desnivel que por su magnitud (aproximadamente 90 cm) constituye una fuerte restricción o impedimento para personas con discapacidad motriz. En las estaciones del servicio eléctrico, la falta de rampas u otros medios para acceder a los andenes constituye el aspecto más restrictivo. Las estaciones, además, presentan deficiencias en los sistemas de comunicación y señalización, y de las verificadas, sólo Plaza C (Constitución) puede calificarse de accesible, aunque con ciertas limitaciones. Por último, las adaptaciones

efectuadas por TMR en un número reducido de coches no cumplen con la totalidad de los requisitos establecidos en la normativa vigente.

7.- Teniendo en cuenta la etapa de renegociaciones contractuales encaradas por el Estado Nacional, se señala que los actores involucrados en el sistema ferroviario de transporte de pasajeros del AMBA (Concedente, Órgano de Control y Concesionario), deberán asumir plenamente los roles que les competen, a fin de que la situación deficitaria constatada en los diferentes rubros analizados no se transforme en irreversible.

8. Lugar y fecha de emisión del Informe:

Buenos Aires, 26 de marzo de 2004.-

9. Firma:

Anexos

- Anexo I -

Detalle de las normas consultadas.

- Pliego de Bases y Condiciones.
- Contrato de Concesión y sus Anexos.
- Decreto N° 1416/99 (B.O. 02/12/99) - Addenda modificatoria del Contrato de Concesión, con sus correspondientes Anexos.
- Ley N° 19.587 (B.O. 28/04/72).- Higiene y Seguridad en el Trabajo
- Ley N° 22.431 (B.O. 20/03/81) - Sistema de Protección Integral a los Discapacitados.
- Ley N° 24.314 (B.O. 12/04/94) – Modificatoria de los artículos 20, 21 y 22 de la Ley N° 22.431.
- Decreto N° 351/79 (B.O. 22/05/79) - Anexo VII - Capítulo 18 - Protección contra incendio - Medios de escapes - Reglamentario de la Ley N° 19.587.
- Decreto N° 1388/96 (B.O. 13/12/96) - Creación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)
- Decreto N° 914/97 (B.O. 18/09/97) - Sistema de Protección Integral a los Discapacitados.
- Decreto N° 976/01. (B.O. 01/08/01) - Fondo del Gasoil.
- Decreto de Necesidad y Urgencia N° 2075/02. (B.O. 17/10/02) - Declara la Emergencia Ferroviaria.
- Resolución Conjunta N° 61/02 M. Economía – N° 11/2002 M. Prod. (B.O. 10/06/02) - Asignación de recursos con respecto a las necesidades inherentes al Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros del Area Metropolitana de Buenos Aires.
- Resolución N° 115/02-M. Prod. con sus Anexos (B.O. 24/12/02) - Programas de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables para empresas concesionarias.
- Resolución N° 53/03-M. Prod. con sus Anexos (B.O. 12/02/03) - Designación de beneficiarios del Fideicomiso del Decreto N° 976/01 a los concesionarios del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros del Area Metropolitana de Buenos Aires.
- Resolución N° 60/03-M. Prod. (B.O. 19/02/03) - Designación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte para ejercer el control sobre seguridad de pasajeros transportados por ferrocarriles.
- Resolución N° 126/03-M. Prod. con sus Anexos (B.O. 24/03/03) - Complemento de seguridad adicional. Alcances.
- Resolución N° 27/03 - Secretaría de Transporte (B.O. 30/07/03) - Transporte Ferroviario

de Pasajeros - Accesos alternativos.

- Informe producido por la Comisión Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas.

- Anexo II -

Detalle de los objetivos, funciones y facultades de la CNRT,
Decreto de creación N° 1388/96.

- **Objetivos**

Los objetivos de la CNRT se expresan en el Anexo III del mismo Decreto:

- a) Debe instrumentar los mecanismos necesarios para garantizar la fiscalización y el control de la operación del sistema de transporte automotor y ferroviario, de pasajeros y carga de Jurisdicción Nacional, con el objetivo de garantizar la adecuada protección de los derechos de los usuarios y promover la competitividad de los mercados.
- b) Debe ejercer el poder de policía en materia de transporte de su competencia, controlando el cumplimiento efectivo de las leyes, decretos y reglamentaciones vigentes, así como la ejecución de los contratos de concesión; y fiscalizar la actividad realizada por los operadores de transporte.
- c) Debe asistir a la Secretaría de Obras Públicas y Transporte en todos aquellos aspectos relativos a su competencia.

- **Funciones**

El Art. 8° inc. a) y b), y el Art. 9° determinan las funciones del Organo de Control:

- a) Tiene atribuciones de aplicar y hacer cumplir los contratos de concesión de transporte ferroviario metropolitano e interurbano de pasajeros y de cargas, de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente.
- b) Debe fiscalizar las actividades de las empresas a cuyo cargo se encuentra la operación de servicios ferroviarios, en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que surgen de las normativas aplicables, dentro de las cuales se encuentra la ejecución de los programas de mantenimiento de la infraestructura y del material rodante.
- c) Debe controlar el cumplimiento de las normas vigentes relacionadas a la seguridad del transporte, respecto de la vía férrea e instalaciones fijas, del material rodante y de los materiales y repuestos correspondientes.

- **Facultades**

La CNRT tiene facultades de:

- a) Fiscalizar con intervención de los organismos que en cada caso correspondan, la adopción por parte de las empresas ferroviarias de las medidas conducentes a la seguridad de los bienes afectados a la prestación de los servicios ferroviarios a fin de garantizar su normal prestación y a la protección de las personas y cosas transportadas.
- b) Intervenir en la investigación de los accidentes ferroviarios que por su significación, gravedad o particulares características requieran su directa participación en el análisis y determinación de los hechos y consecuencias. Asimismo, intervendrá en los accidentes ferroviarios y en los ocurridos en los cruces a nivel entre vías férreas y calles o caminos.

- c) Requerir información a las empresas ferroviarias y efectuar inspecciones “in situ” para determinar el grado de cumplimiento dado por ellos a las normas relativas a la seguridad en la operación, en los materiales de vía, material rodante, estructuras y equipamientos de seguridad incorporados y al mantenimiento de los mismos.
- d) Ordenar a las empresas ferroviarias las acciones necesarias para dar cumplimiento a las normas sobre seguridad ferroviaria, cuando se comprueben deficiencias u omisiones en su aplicación.
- e) Emitir ordenes de emergencia dirigidas a las empresas ferroviaria, disponiendo medidas de aplicación inmediata, incluso de ser necesario la interrupción de las operaciones ferroviarias.

Estado General de Mantenimiento Edificio en la Línea General Roca

Fecha del relevamiento	Estaciones	Ramal	Andenes											Circulaciones y Accesos (4)							Estado General (5)							
			Tipo	Estado de Luminarias (1)	Demarcación	Bordes	Soltado	Isla	Ascendente / Descendente	Puntaje Total por Estación	Señalización (3)	Vista-Sonora-Tachil Refugios y/o Salas de espera	Asientos (2)	Cerramiento Perimetral	Cubiertas	Retroiluminación	Revoques y Pinturas	Puntaje Total por Estación	Iluminación	Barandas y Pasamanos	Demarcación	Discapacitados	Protección Antielectrizante	Soltados	Puentes Peatonales	Túneles	Ramipas	Escaleras
11/02/2004	Constitución (6)	Constitución / La Plata	x	x	2	3	1	3	1	3	0	0	2	1,67	3	0	0	0	2	1,00	2	2						
12/02/2004	Avellaneda		x	x	1	1	2	3	3	3	2	1	2	2,00	2	0	0	0	3	2	1,17	2		2				
06/02/2004	Quilmes		x	x	1	1	2	3	3	3	3	2	1	2,11	3	0	0	0	2	2	1,17	1		1				
06/02/2004	Ezepeleta		x		2	2	2	3	3	3	3	3	1	2,44	2	0	0	0	3	2	1,17		1		1			
09/02/2004	Berazategui		x	x	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2,33	2	0	0	0	3	3	1,33	1	1		1			
06/02/2004	Plátanos		x		3	1	2	3	2	0	2	2	1	1,78	2	0	0	0	3	2	1,17	1	1					
06/02/2004	G. Hudson		x		2	1	2	3	2	0	2	1	0	1,44	2	0	0	0	1	2	0,83	1	1					
06/02/2004	Villa Elisa (6)		x		3	2	2	3	3	0	2			2,00	3	0	0	0	3		1,20	2	1					
06/02/2004	City Bell		x		1	1	1	1	3	2	2	1	1	1,44	1	0	0	0	2	2	0,83		1					
06/02/2004	Ringuelet		x		1	1	2	3	3	1	2	2	1	1,78	2	0	0	0	3	2	1,17	1						
06/02/2004	La Plata	x	x	3	2	2	3	1	3	3	2	1	2,22	2	0	0	0	3	2	1,17	1	1		2				
09/02/2004	Dante Ardigó	Via Témperey	x		1	1	1	3	3	3	2	2	0	1,78	2	0	0	2	1	2	1,17	1						
09/02/2004	Florencio Varela		x	x	2	2	2	2	3	3	2	2	1	2,11	2	0	0	0	3	2	1,17	2		1				
09/02/2004	Bosques		x	x	1	1	1	2	2	3	2	1	2	1,67	1	0	0	0	1	1	0,50		1					
09/02/2004	Ranelagh	x		2	1	2	3	2	3	2	1	1	1,89	1	0	0	0	3	1	0,83	1	1						
09/02/2004	Lanús	Constitución/Ezeiza/A. Korn	x	x	3	2	1	3	3	3	3	3	2	2,56	3	0	0	0	3	3	1,50	2	1	1	2			
11/02/2004	Adroqué		x		3	3	2	3	3	3	3	1	1	2,44	3	0	0	0	3	2	1,33	2	1	2				
11/02/2004	Burzaco		x	x	2	2	2	3	3	3	0	1	1	1,89	2	0	0	0	2	2	1,00	2	2	2				
11/02/2004	Longchamps		x	x	1	2	2	3	3	1	1	1	1	1,67	3	0	0	0	3	2	1,33	1	1	2				
11/02/2004	Glew		x	x	2	2	2	3	3	3	2	2	1	2,22	3	0	0	0	3	3	1,50	1	1		2			
11/02/2004	A. Korn		x		2	3	3	3	3	3	3	3	2	2,78	3	0	2	1	3	3	2,00	1	3		3			
09/02/2004	Témperey		x	x	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2,33	3	0	0	2	3	2	1,67	1			2			
11/02/2004	Ezeiza		x	x	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2,78	3	3	0	0	3	3	2,00	2	2	3				
Puntaje total de los Ramales					1,96	1,78	1,87	2,83	2,61	2,39	2,09	1,73	1,26	2,06	2,30	0,13	0,09	0,22	2,57	2,14	1,23	1,40	1,29	1,75	1,86			

Calificación Adoptada: 0 = Inexistente; 1 = Malo; 2 = Regular; 3 = Bueno, 4 = Muy Bueno

- Anexo III - A -

(1) - Estado de Luminarias - En el relevamiento se constató su existencia y estado, no constatarlo su correcto funcionamiento dado que las inspecciones se realizaron en horarios diurnos.
 (2) - Asientos - Se constató la existencia y condiciones de uso, no así su cantidad.
 (3) - Señalización - Se constató la existencia de cartelera indicando las frecuencias de los distintos servicios. No siempre dichas carteleras poseen el tamaño de letra adecuado para su correcta lectura, se considera inexistente para el presente relevamiento.
 (4) - Circulación y Accesos - Se relevaron los datos del Edificio de Estación, las circulaciones, los accesos y su entorno.
 (5) - Según correspondida por su existencia en Estación.
 (6) Constitución - Villa Elisa - Refugio y/o sala de espera en reparación al momento del relevamiento

- Anexo IV -
Estado general de las Estaciones.

Estaciones de la Línea General Roca

Bordes de Andén, Solados:



Bordes de Andén, Solados:



Accesos y veredas:



Locales Sanitarios:



Solados en Andenes:



Paso peatonal sobre vías:



Túneles peatonales:



Rampas:



Refugios y/ Salas de Espera:



- Anexo V-
Estado general de infraestructura de vías.

Vías de la Línea General Roca





- Anexo VI -

Análisis de las consideraciones efectuadas por la CNRT al Proyecto de Informe de Auditoría (Act. AGN N° 637/2003 - TMR).

Mediante Nota N° 61/2004-AGN de fecha 3 de mayo de 2004, se remitió al Señor Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios copia del Proyecto de Informe de Auditoría a fin de que presente las consideraciones que estimare pertinentes.

Por Nota S.T. N° 729 de fecha 18 de mayo, la Secretaría de Transporte solicita, por indicación del Sr. Ministro, una prórroga de diez días a fin de remitir el informe con las consideraciones correspondientes.

Atento a la solicitud efectuada, por Nota N° 78/2004-AGN se pone en conocimiento al Sr. Secretario de Transporte de un nuevo plazo de 10 días, con vencimiento el 31 de mayo. Por Nota S.T. N° 890, de fecha 17 de junio de 2004 (superado el plazo de la prórroga otorgada), el Sr. Secretario de Transporte envía las consideraciones efectuadas por la CNRT al proyecto de referencia.

Se analizarán las consideraciones efectuadas por la CNRT, siguiendo la estructura del documento presentado y reproduciendo textualmente en *itálica* los párrafos considerados más relevantes:

I. Introducción

Se realiza una síntesis de las Conclusiones del Proyecto de Informe de la AGN.

2. Informe

2.1. Mantenimiento y Seguridad Operativa

2.1.1. Programas de mantenimiento

Se ha requerido la presentación de los planes de mantenimiento mediante nota ..., tal como ha sido recomendado por la AGN (6.1).

2.1.2. Cumplimiento de las tareas de mantenimiento

En cuanto a las recomendaciones de intimar al Concesionario para que cumpla con las tareas de mantenimiento (6.2), de aplicar penalidades al respecto (6.3), de intimar al Concesionario para que suministre información del kilometraje de la flota y de las soluciones técnicas a las deficiencias detectadas por la CNRT (6.4), de exigir la totalidad de las rutinas establecidas para el mantenimiento del material rodante (6.5), se expresa lo siguiente.

En primer lugar, se ha solicitado la presentación de los planes de mantenimiento para el año 2004 y se están analizando los mismos, requiriendo las ampliaciones y correcciones del caso.

El curso de acción enunciado por la CNRT en el párrafo anterior no guarda relación con las cuestiones planteadas en las recomendaciones previamente enumeradas.

Paralelamente se han sostenido reuniones con personal técnico de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario para la implementación de un nuevo régimen de aplicación de sanciones por falta de mantenimiento, y ha sido elevada a la misma una propuesta concreta en tal sentido.

Además de todo ello, se destaca que esta Comisión centra su potencial de inspección en aquellos aspectos y elementos que hacen a la cadena esencial de la seguridad, lo cual es tomado de inmediato con el Concesionario requiriendo las correcciones o medidas paliativas que correspondan (disminuir la velocidad de circulación, retirar unidades de servicio, etc.).

Sin menospreciar la importancia de tomar *medidas paliativas* cuando se configure una situación de riesgo, la recomendación 6.5. está dirigida a exigir la realización de tareas de mantenimiento preventivo, justamente para evitar contingencias que hagan necesario adoptar tales medidas. En efecto, si la infraestructura de vías estuviere en buenas condiciones, no resultaría necesario disminuir la velocidad de operación, medida esta que incide negativamente en la calidad del servicio por aumento de los tiempos de viaje. En el mismo sentido, si al material rodante se le realizaren las rutinas de mantenimiento previstas

contractualmente, las situaciones que hicieren necesario retirar una unidad del servicio se reducirían considerablemente.

2.1.3. Reformas al material rodante

Respecto de la recomendación de intimar al Concesionario para que proceda como está establecido contractualmente antes de realizar reformas al material rodante (6.6), se informa que así se procederá frente a toda modificación futura.

2.1.4. Planes de mejoramiento de la Resolución N° 126/03

A los efectos de una mejor comprensión, primeramente se reproduce la recomendación 6.7:

Exigir al Concesionario que los Planes de Mejoramiento ... contemplen localización y especificaciones técnicas (detallando técnicas constructivas y materiales a utilizar), de tal forma que se garantice una correcta identificación y una adecuada calidad de los trabajos, acorde con el fin perseguido por los mismos.

La CNRT entiende innecesaria la exigencia de requerir especificaciones con los alcances mencionados en la citada recomendación.

Además de ratificar que para esta AGN los planes deben contener mayores especificaciones, es la propia CNRT la que en un informe de verificación de estos planes advierte que: "... Los planes de trabajos presentados ... adolecen de precisión respecto a los alcances y localización de los trabajos e intervenciones programadas, por cuyo motivo, el seguimiento para verificar su ejecución se torna sumamente dificultoso, cuando no de imposible realización" (Observ. 4.1.3.1.).

Por otro lado, los Planes de Mejoramiento de las Condiciones de Confort y Seguridad no forman parte de las obligaciones del Contrato de Concesión y, consecuentemente, no están comprendidas dentro del marco sancionatorio del mismo. La Resolución N° 126/03 no establece régimen sancionatorio al respecto.

Se procederá a intimar al concesionario a dar cumplimiento a los mencionados Planes en tiempo y forma, de acuerdo a lo recomendado en el informe de la AGN (6.8).

La respuesta a este punto surge de la propia CNRT cuando afirma que “.....corresponde indicar que todo incumplimiento verificado con fecha posterior al 17 de octubre de 2002 debe ser penalizado con arreglo a la normativa contractual vigente" (Nota I. GAJ N° 196, de fecha 07 de julio de 2003, dirigida al Gerente de Concesiones Ferroviarias, mencionada en el punto 4.1.6.2.1 del Informe de Auditoría).

Sin perjuicio de ello, la resolución en cuestión en su artículo 12 establece que “Para acceder y mantener el derecho a la percepción de los bienes fideicomitidos ..., los concesionarios deberán observar las siguientes condiciones: ... c) Dar cumplimiento al Complemento de los Programas de Emergencia de Prestación del Servicio ...”

2.1.5. Incremento de recursos en mantenimiento

En cuanto a la recomendación de instar a TMR a incrementar los recursos aplicados en mantenimiento (6.9), se aclara que la CNRT se está abocando a que se cumplan los planes de mantenimiento establecidos contractualmente, y por tanto valen las mismas consideraciones vertidas en el punto 2.1.2. del presente informe.

Teniendo en cuenta lo expresado por la CNRT, se reitera lo expuesto en el punto 2.1.2 en cuanto a que el curso de acción enunciado por la CNRT en el párrafo anterior no guarda relación con las cuestiones planteadas en la recomendación.

2.1.6. Penalidades

Tal como recomienda la AGN (6.12), se está elaborando en forma conjunta con la Secretaría de Transporte y la Subsecretaría de Transporte Ferroviario un nuevo Reglamento General de Penalidades, y mediante nota CNRT (I) N° 737 del 21 de mayo de 2004 se ha elevado una propuesta concreta a las máximas autoridades nacionales del transporte.

Dentro de dicho Reglamento se considera que debe redefinirse el uso de las Ordenes de Servicio en cuestiones de mantenimiento, seguridad y accidentes, las cuales -de persistir- deberían contemplar las recomendaciones dadas por la AGN (6.10 y 6.11).

La recomendación apuntaba a acelerar la elaboración y puesta en vigencia del nuevo reglamento, dado que la emergencia ferroviaria fue declarada en octubre del año 2002.

2.2. Seguridad Pública

2.2.1. Pasos (peatonales) a nivel no autorizados

La apertura de pasos peatonales no autorizados es un problema estructural que lleva décadas sin poder resolverse, y en el que intervienen múltiples factores de diversa índole, no obstante lo cual se intensificarán las medidas con el Concesionario para lograr revertir la mayor cantidad de casos posibles, en línea con lo que recomienda la AGN (6.13).

Lo manifestado por el Órgano de Control en último término, debiera verificarse en futuras auditorías.

2.2.3. Señalización de pasos a nivel

En línea con lo que recomienda la AGN (6.13), se intensificarán las medidas con el Concesionario, con el fin de que estos mantengan reuniones con Vialidad Nacional, las Vialidades Provinciales, los Municipios, las Comunas o los Concesionarios viales para que completen y mantengan la señalización pasiva exigida en la legislación vigente.

En cuanto a las campanillas que no funcionan, la falta de faroles y/o reflectivos en los brazos de barrera, las obstrucciones a la visibilidad, etc., son fallas que tienen un gran dinamismo en su aparición y reparación, no obstante lo cual se intensificarán las acciones con el Concesionario para lograr una marcada tendencia de disminución de casos.

Respecto de la falta de defensas para impedir el ingreso distraído de peatones a la zona de vías, es un tema que no tiene un claro tratamiento contractual y se va mejorando muy paulatinamente en función de los recursos que el Concesionario destina a este tema.

Lo manifestado por el Órgano de Control, debiera verificarse en futuras auditorías.

2.2.4. Puestos de venta ambulante en Plaza Constitución

Respecto de esta recomendación (6.14), se informa que el concesionario ferroviario TMR ha sido intimado para que cese todo tipo de actividad comercial en los andenes, tal como se encuentra establecido en el Contrato de Concesión.

Lo expuesto por la CNRT, debiera verificarse en futuras auditorías.

2.2.5. Cumplimiento parcial de las prestaciones de seguridad adicional

Los servicios, tanto de policía como de gendarmería, son "adicionales", es decir que no resultan obligatorios para el personal.

En cuanto a la recomendación (6.15) que señala que se deberían iniciar acciones para que las fuerzas de seguridad dispongan de la totalidad del personal para cumplir los módulos, se señala que las mismas exceden el ámbito de competencia de la CNRT y se entiende que son función de las fuerzas de seguridad.

Esta Comisión, en materia de seguridad pública en el ámbito ferroviario metropolitano, solo ejerce la fiscalización del cumplimiento de los servicios adicionales de seguridad, enmarcados dentro de las normativas establecidas por la Autoridad de Aplicación. En función de ello, la recomendación de AGN en este punto (6.16) excede la competencia de esta Comisión.

Esta AGN también interpreta que estos temas son incumbencia de la Autoridad de Aplicación, la que no se ha pronunciado acerca del proyecto de informe.

2.2.6. Compromisos financieros con las fuerzas de seguridad

En cuanto a la recomendación (6.17) en el sentido de que el Estado Nacional asuma la totalidad de los compromisos financieros con las fuerzas de seguridad, se estima que corresponde a la Autoridad de Aplicación tomar decisiones sobre este tema.

Valen las mismas consideraciones que para el punto anterior.

2.3. Accesibilidad para personas con discapacidad (Conclusiones AGN 6.18 y 6.19)

En este tema, la CNRT se expide de idéntica forma que al responder a los proyectos de informes de las concesiones de TMB y TMS (en consecuencia ya analizado), y que fueran aprobados por las Resoluciones AGN N° 14/04 y N° 13/04 respectivamente, con la diferencia que agrega un último párrafo:

Finalmente, en el corriente ejercicio y mediante la Resolución N° 94 de fecha 10 de febrero de 2004, el Secretario de Transporte aprobó las obras de reconstrucción y/o remodelación de setenta y dos (72) estaciones ferroviarias afectadas a las concesiones de servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Area Metropolitana de Buenos Aires, que incluyen obras en diecisiete (17) estaciones afectadas a la concesión de TMR S.A.. En estas obras se considera como aspecto importante la verificación de medidas de seguridad y la adecuación a la normativa establecida por la Ley N° 22.431 y Decreto N° 914/97, habiéndose avanzado ya en el proceso licitatorio de cinco (5) estaciones...

En cuanto al material rodante, entre las exigencias de reparaciones y/o remodelaciones del material rodante están claramente definidas todas aquellas medidas que permitan el adecuado cumplimiento para personas con capacidad reducida.

Como conclusión del presente análisis, se señala que la CNRT acepta, en general, las recomendaciones contenidas en el informe: un grupo de recomendaciones se instrumentarían por el Órgano de Control, en otras aclara que su implementación excede la competencia de la

CNRT, y en las restantes se realizan comentarios o aclaraciones que no desvirtúan el contenido de las recomendaciones.

Es de destacar que no se realizaron, en ningún caso, consideraciones a las observaciones contenidas en el Proyecto de Informe de Auditoría.

Por lo expuesto, se ratifican los términos del mismo.

ES COPIA

Informe : Proyecto de Informe de Auditoría. Actuación AGN N° 637/03. Auditoría practicada a TRANSPORTES METROPOLITANOS GRAL ROCA SA sobre "Mantenimiento, Seguridad y Verificación del cumplimiento de la Ley 22.431 y Decreto N° 914/97 sobre el Sistema de Protección Integral de los Discapacitados, respecto del Transporte Público de Pasajeros por Ferrocarril".

Elaborado por : Gerencia de Concesiones Ferroviarias
Gerencia de Seguridad en el Transporte
Comisión Nacional de Regulación del Transporte



Fecha : 4 de junio de 2004

1. Introducción

Las "Conclusiones" del Proyecto de Informe de la AGN (pagina 64) básicamente se refieren a lo siguiente:

- El Concesionario no cumple con sus obligaciones sobre mantenimiento.
- Como consecuencia de lo anterior, la infraestructura y el material rodante presentan un estado de conservación deficitario que incide en la seguridad operativa del sistema y en la calidad del servicio.
- La CNRT adolece de un adecuado seguimiento de las rutinas de mantenimiento, y además ve limitada su gestión ante la falta de elaboración de nuevo Régimen de Penalidades de parte de la Secretaría de Transporte.
- La prestación de policia adicional no garantiza la cantidad de agentes necesarios para cubrir los módulos establecidos.
- El sistema ferroviario es funcionalmente inaccesible para personas discapacitadas, impidiendo o dificultando el ingreso y egreso en forma autónoma en cualquier punto, y el traslado en forma segura y confortable.

A su vez, a las "Conclusiones" se agregan los "Comentarios y Observaciones" (página 27) y las "Recomendaciones" (página 61), respecto de todo lo cual se informa lo que se consigna a continuación.

Informe

2.1. Mantenimiento y Seguridad Operativa

2.1.1. Programas de mantenimiento

Se ha requerido la presentación de los planes de mantenimiento mediante nota G.ST N° 116 del 29 de enero de 2004, tal como ha sido recomendado por la AGN (6.1).

[Handwritten signature]



2.1.2. Cumplimiento de las tareas de mantenimiento

En cuanto a las recomendaciones de intimar al Concesionario para que cumpla con las tareas de mantenimiento (6.2), de aplicar penalidades al respecto (6.3), de intimar al Concesionario para que suministre información del kilometraje de la flota y de las soluciones técnicas a las deficiencias detectadas por la CNRT (6.4), de exigir la totalidad de las rutinas establecidas para el mantenimiento del material rodante (6.5), se expresa lo siguiente.

En primer lugar, se ha solicitado la presentación de los planes de mantenimiento para el año 2004 y se están analizando los mismos, requiriendo las ampliaciones y correcciones del caso.

Paralelamente se han sostenido reuniones con personal técnico de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario para la implementación de un nuevo régimen de aplicación de sanciones por falta de mantenimiento, y ha sido elevada a la misma una propuesta concreta en tal sentido.

Además de todo ello, se destaca que esta Comisión centra su potencial de inspección en aquellos aspectos y elementos que hacen a la cadena esencial de la seguridad, lo cual es tomado de inmediato con el Concesionario requiriendo las correcciones o medidas paliativas que correspondan (disminuir la velocidad de circulación, retirar unidades de servicio, etc.).

2.1.3. Reformas al material rodante

Respecto de la recomendación de intimar al Concesionario para que proceda como está establecido contractualmente antes de realizar reformas al material rodante (6.6), se informa que así se procederá frente a toda modificación futura.

En cuanto a lo ya ocurrido, tal como se señala en el mismo informe de Auditoría, la Nota GCF/I N° 1093 de fecha 20 de marzo de 2003, que dio respuesta a la nota del concesionario AC/ 9316 de fecha 14 de febrero de 2003, rechazó de plano la posición del concesionario de presentar la documentación con posterioridad a la realización de las modificaciones y además, comunica al concesionario que toda modificación implementada o a implementar en el material rodante remolcado de la concesión, sin contar con la autorización gestionada dentro de las pautas contractuales, lo será a su cuenta y riesgo y, de así corresponder, deberá a su costa, revertir al diseño original las modificaciones efectuadas.

2.1.4. Planes de mejoramiento de la Resolución N° 126/03

Los Planes de Mantenimiento de las Condiciones de Confort y Seguridad establecidos en la Resolución N° 126/03 y presentados por el Concesionario, se refieren en general a tareas que en, el caso de estaciones, se trata del mantenimiento y conservación de las mismas, tal cual se describen en los mencionados planes, para los cuales los materiales y procesos de trabajos son de características estándares a tales fines, no considerándose significativo que se especifiquen puntualmente los mismos, debiéndose ajustarse a lograr resultados acordes con los requisitos contractuales al respecto.

Para el material rodante, valen las mismas consideraciones cuando se trata de temas comprendidos dentro de los alistamientos e intervenciones programadas.

SAH *MC*



Con respecto a la no identificación previa de las unidades a intervenir, esto es así en función de la disponibilidad de las mismas. Se procede a intervenir aquellas que están detenidas en Taller o Depósito por alguna reparación secuencial o alistamiento.

En razón de lo expuesto, la evaluación del cumplimiento o no de lo programado puede realizarse adecuadamente y, de hecho, así surge de las inspecciones efectuadas.

En consecuencia, se entiende innecesaria la exigencia de requerir especificaciones técnicas con los alcances mencionados en el informe AGN (6.7).

Por otro lado, los Planes de Mejoramiento de las Condiciones de Confort y Seguridad no forman parte de las obligaciones del Contrato de Concesión y, consecuentemente, no están comprendidas dentro del marco sancionatorio del mismo. La Resolución N° 126/03 no establece régimen sancionatorio al respecto.

Se procederá a intimar al concesionario a dar cumplimiento a los mencionados Planes en tiempo y forma, de acuerdo a lo recomendado en el informe de la AGN (6.8).

2.1.5. Incremento de recursos en mantenimiento

En cuanto a la recomendación de instar a TMR a incrementar los recursos aplicados en mantenimiento (6.9), se aclara que la CNRT se está abocando a que se cumplan los planes de mantenimiento establecidos contractualmente, y por tanto valen las mismas consideraciones vertidas en el punto 2.1.2. del presente informe.

2.1.6. Penalidades

Tal como recomienda la AGN (6.12), se está elaborando en forma conjunta con la Secretaría de Transporte y la Subsecretaría de Transporte Ferroviario un nuevo Reglamento General de Penalidades, y mediante nota CNRT (I) N° 737 del 21 de mayo de 2004 se ha elevado una propuesta concreta a las máximas autoridades nacionales del transporte.

Dentro de dicho Reglamento se considera que debe redefinirse el uso de las Ordenes de Servicio en cuestiones de mantenimiento, seguridad y accidentes, las cuales -de persistir- deberían contemplar las recomendaciones dadas por la AGN (6.10 y 6.11).

2.2. Seguridad Pública

2.2.1. Pasos (peatonales) a nivel no autorizados

En primer lugar se aclara que en el Área Metropolitana de Buenos Aires, hasta donde se tiene conocimiento, no existen pasos a nivel vehiculares no autorizados, sino que existe una importante cantidad de senderos peatonales utilizados por la gente para cruzar las vías por cualquier lado.

La apertura de pasos peatonales no autorizados es un problema estructural que lleva décadas sin poder resolverse, y en el que intervienen múltiples factores de diversa índole, no obstante lo cual se intensificarán las medidas con el Concesionario para lograr revertir la mayor cantidad de casos posibles, en línea con lo que recomienda la AGN (6.13).

101

En este sentido es de mencionar que durante el año 2003 se han realizado una serie de reuniones con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para tratar de regularizar la situación de los pasos peatonales no autorizados en la zona de Lugano sobre vías del ferrocarril Transportes Metropolitanos Belgrano Sur SA, donde el Ente Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad realizó un estudio de transporte y de necesidades sociales conjuntamente con el impulso de la reserva de las partidas presupuestarias necesarias para que la Ciudad se haga cargo de los costos emergentes del establecimiento de pasos peatonales debidamente autorizados (tal como establece la legislación vigente en la materia), lo cual constituye un caso tipo que podría extenderse a otros municipios.

2.2.3. Señalización de pasos a nivel

En línea con lo que recomienda la AGN (6.13), se intensificarán las medidas con el Concesionario, con el fin de que estos mantengan reuniones con Vialidad Nacional, las Vialidades Provinciales, los Municipios, las Comunas o los Concesionarios viales para que completen y mantengan la señalización pasiva exigida en la legislación vigente.

En cuanto a las campanillas que no funcionan, la falta de faroles y/o reflectivos en los brazos de barrera, las obstrucciones a la visibilidad, etc., son fallas que tienen un gran dinamismo en su aparición y reparación, no obstante lo cual se intensificarán las acciones con el Concesionario para lograr una marcada tendencia de disminución de casos.

Respecto de la falta de defensas para impedir el ingreso distraído de peatones a ala zona de vías, es un tema que no tiene un claro tratamiento contractual y se va mejorando muy paulatinamente en función de los recursos que el Concesionario destina a este tema.

2.2.4. Puestos de venta ambulante en Plaza Constitución

Respecto de esta recomendación (6.14), se informa que el concesionario ferroviario TMR ha sido intimado para que cese todo tipo de actividad comercial en los andenes, tal como se encuentra establecido en el Contrato de Concesión.

2.2.5. Cumplimiento parcial de las prestaciones de seguridad adicional

Los servicios, tanto de policía como de gendarmería, son "adicionales", es decir que no resultan obligatorios para el personal.

En cuanto a la recomendación (6.15) que señala que se deberían iniciar acciones para que las fuerzas de seguridad dispongan de la totalidad del personal para cumplir los módulos, se señala que las mismas exceden el ámbito de competencia de la CNRT y se entiende que son función de las fuerzas de seguridad.

Esta Comisión, en materia de seguridad pública en el ámbito ferroviario metropolitano, solo ejerce la fiscalización del cumplimiento de los servicios adicionales de seguridad, enmarcados dentro de las normativas establecidas por la Autoridad de Aplicación. En función de ello, la recomendación de AGN en este punto (6.16) excede la competencia de esta Comisión.

2.2.6. Compromisos financieros con las fuerzas de seguridad

En cuanto a la recomendación (6.17) en el sentido de que el Estado Nacional asuma la



totalidad de los compromisos financieros con las fuerzas de seguridad, se entiende que corresponde a la Autoridad de Aplicación tomar decisiones sobre este tema.

2.3. Accesibilidad para personas con discapacidad (Conclusiones AGN 6.18 y 6.19)

Conforme con esta recomendación, se continuará con las acciones tendientes a completar la adaptación de las estaciones a la normativa vigente en materia de accesibilidad de personas con capacidad reducida, teniendo en cuenta el alcance de la competencia y facultades de la CNRT respecto de la aprobación de obras y la disposición de fondos para el pago de las mismas.

En este orden, cabe señalar que los Artículos 20, 21 y 22 de la Ley N° 22.431, modificados por su similar N° 24.314, no estaban vigentes al momento de la firma de los Contratos de Concesión ni a la toma de posesión, motivo por el cual los concesionarios han requerido en diversas presentaciones las partidas presupuestarias para ejecutar los trabajos necesarios para cumplir con las disposiciones vigentes en la materia.

Oportunamente, y ante los requerimientos formulados por los distintos concesionarios, la CNRT se dirigió al Señor Subsecretario de Transporte Terrestre haciéndole una exposición sobre la cuestión expuesta más arriba y solicitando precisiones sobre la obtención de recursos para realizar los trabajos de adaptabilidad de estaciones y material rodante.

En el interín y para el caso que nos ocupa, mediante Nota de fecha 19 de abril de 2000, complementada con tres notas fechadas en los días 5 y 15 de mayo de 2000 y con una nota de fecha 21 de julio de 2000, Transportes Metropolitanos General. Roca S.A presentó a la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas, la documentación técnica original y corregida referida a la Adecuación de la Accesibilidad al Medio Físico para cuarenta (40) Estaciones correspondientes a la Línea Roca, solicitando fuera revisada, evaluada y eventualmente aprobada.

Con fecha 15 de agosto de 2000 y mediante la Nota Ref.: Expjefgami EX0023821/00, la citada Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas remitió a esta Comisión Nacional la referida documentación técnica, expresando que no hay observaciones que formular sobre estos anteproyectos, aclarando que las propuestas contenidas deberían ser incorporadas al proyecto ejecutivo que oportunamente presentara Transportes Metropolitanos General. Roca S.A.

Por Nota G.CF/I N°03772 de fecha 26 de septiembre de 2000, esta Comisión Nacional remitió a Transportes Metropolitanos General Roca S.A. la misma documentación técnica, haciéndole saber que se había tomado vista de la misma y registrado el resultado de las conclusiones de la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas como anteproyecto de Adecuación de la Accesibilidad en Estaciones. Esta comunicación fue también transmitida a la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas mediante la NOTA G.CF/I N°03951 de fecha 9 de octubre de 2000, complementada con la Nota GCF/I N° 05321 de fecha 14 de diciembre de 2001.

El tema antes citado de los recursos para realizar las obras requeridas para garantizar la accesibilidad de personas discapacitadas fue finalmente contemplado en las Addendas a los Contratos de Concesión suscriptas con los concesionarios. En particular, la Addenda de renegociación del Contrato de Concesión de Transportes Metropolitanos General Roca S.A.,

aprobada por Decreto N° 1416, de fecha 26 de noviembre de 1999 y publicada en el Boletín Oficial de fecha 2 de diciembre de 1999, establece en su Anexo 13 denominado.- PAUTAS PARA LA APROBACIÓN DE OBRAS QUE PERMITAN LA PLENA ACCESIBILIDAD AL SERVICIO. "las obras... deberán adecuarse al siguiente procedimiento, a los fines de tutelar las pautas prescriptas en la Ley 22.431..."

En el contexto de la profunda crisis económica que atravesaba el país a fines del año 2001 y de los atrasos en el pago de certificados de obra, las obras de los programas de inversiones quedaron prácticamente paralizadas. En el marco de la Ley N° 25561 de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario, el Decreto N° 293 de fecha 12 de febrero de 2002 encomendó al Ministerio de Economía la renegociación de los contratos de servicios públicos - en los que se incluye al transporte público automotor y ferroviario de personas, de superficie y subterráneo - debiendo contemplarse en la misma todas las obligaciones asumidas en los contratos.

La situación de excepción fue considerada en el Decreto 2075 de fecha 16 de octubre de 2002 que declaró en estado de emergencia a la prestación de los servicios correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires, estableciéndose en el Artículo 5° la suspensión de las obras, trabajos y provisión de bienes, respecto de los cuales no hubiera comenzado su ejecución, correspondientes a los planes de obras de los Contratos de Concesión que estuvieran en curso de ejecución a la fecha del dictado del Decreto, con excepción de aquellos que se incluyeren expresamente en respectivos Programas de Emergencia a partir del momento de su aprobación, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 4° del Decreto 2075.

La Resolución N° 115 del ex Ministerio de la Producción publicada en el Boletín Oficial de fecha 24 de diciembre de 2002, dando cumplimiento a lo establecido en el Art.4° del decreto precitado, aprobó las Bases de los Programas de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables para cada una de las empresas concesionarias del servicio público de pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires, de acuerdo con el listado de obras y trabajos a ejecutarse durante el transcurso de los años 2003, 2004 y 2005, establecido en el Anexo I de la referida resolución. En el mismo se incluyó para la Línea Gral. Roca una obra denominada reconstrucción de 45 estaciones. Si bien no se explicitan los montos a invertir y si los trabajos a efectuar incluyen obras de accesibilidad para discapacitados, la documentación técnica presentada deberá ser de similar tenor a la antes mencionada y cumplimentar las disposiciones sobre accesibilidad de personas con capacidad disminuida.

La Resolución N°126 dictada con fecha 21 de marzo de 2003 aprobó, entre otros temas, el complemento de los programas de emergencia de prestación del servicio aprobados por el Artículo 3° de la Resolución N° 115, con los planes tendientes al mejoramiento de las condiciones de confort y seguridad de los usuarios, que incluyeron trabajos menores de reparación de rampas y accesos.

Finalmente, en el corriente ejercicio y mediante la Resolución N° 94 de fecha 10 de febrero de 2004, el Secretario de Transporte aprobó las obras de reconstrucción y/o remodelación de setenta y dos (72) estaciones ferroviarias afectadas a las concesiones de servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires, que incluyen obras en diecisiete (17) estaciones de afectadas a la concesión de TMR S.A.. En estas obras se considera como aspecto importante la verificación de medidas de seguridad y la adecuación a la normativa establecida por la Ley N° 22.431 y Decreto N° 914/97, habiéndose avanzado ya

1. COOPERATIVA
SOCIETARIA DE TRANSPORTE
ESTOLADO 104



en el proceso licitatorio de cinco (5) estaciones. Al respecto, se acompaña copia de las notas CNRT (I) N° 670 del 10 de mayo de 2004 y CNRT (I) N° 860 del 9 de junio de 2004.

En cuanto al material rodante, entre las exigencias de reparaciones y/o remodelaciones del material rodante están claramente definidas todas aquellas medidas que permitan el adecuado cumplimiento para personas con capacidad reducida.


GUSTAVO L. PETERS CASTRO
Asesor General de Concesiones Forestarias
Comisión Nacional de Regulación
del Transporte

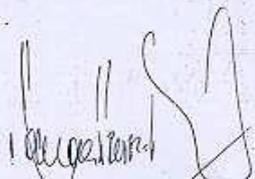
BUENOS AIRES, 10 MAY 2004

SEÑOR DIRECTOR:

Me dirijo a usted en relación a su Nota C.A.C. 2004 N° 005 del 25 de marzo de 2004, en la que solicita remitir detalle de las obras a realizar en cada una de las SETENTA Y DOS (72) estaciones ferroviarias a intervenir, establecidas en la Resolución N° 94/2004 de la Secretaría de Transporte.

Al respecto, se acompaña a la presente el informe producido por la Subgerencia de Inversiones de la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de esta Comisión Nacional y la documentación técnica correspondiente a los trabajos a ejecutar en las estaciones Villa Elisa, Hudson, Ezpeleta, Wilde, Retiro, Caseros, Devoto, Caballito, Liniers, Merlo, San Martín y Acassuso, a efectos de que esa Comisión Nacional Asesora tome la intervención de su competencia.

Saludo a usted atentamente.


Dr. PEDRO OCHOA ROMERO
INTERVENTOR
COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE


AL SEÑOR DIRECTOR DE LA
COMISION NACIONAL ASESORA
PARA LA INTEGRACION DE
PERSONAS DISCAPACITADAS
Doctor Carlos L. VARGAS
S. / D.

C/Copia:

AL SEÑOR
SECRETARIO DE TRANSPORTE
Ingeniero D. Ricardo Raúl JAIME
S. / D.

AL SEÑOR SUBSECRETARIO
DE TRANSPORTE FERROVIARIO
Ingeniero Julio Tito MONTAÑA
S. / D.

5266.doc


10/5/04



BUENOS AIRES 9 JUN 2004

SEÑOR DIRECTOR:

Me dirijo a usted continuando la Nota CNRT (I) 670/04, relacionada a su Nota C.A.C 2004 N° 005 del 25 de marzo de 2004, en la que solicita remitir detalle de las obras a realizar en cada una de las SETENTA Y DOS (72) estaciones ferroviarias a intervenir, establecidas en la Resolución N° 94/2004 de la Secretaría de Transporte.

Al respecto, se acompaña a la presente la documentación técnica correspondiente a los trabajos a ejecutar en las estaciones Villa Domingo y Bosques del Concesionario Transportes Metropolitanos General Roca S.A.; Bella Vista, Chacarita, La Paternal, Villa del Parque, Saenz Peña, Santos Lugares, El Palomar, Hurlingham, William Morris, Muñoz, Derqui, Villa Astolfi y Pilar del Concesionario Transportes Metropolitanos General San Martín S.A. y Dr. A. Saenz, Isidro Casanova, Merlo Gomez, Gonzalez Catán, Laferrere, Independencia, Eva Duarte, Querandi, Justo Villegas, José Ingenieros, Madero, Marinos del Bournier y Presidente Lillia del Concesionario Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A., a efectos de que esa Comisión Nacional Asesora tome intervención.

Saludo a usted atentamente.

Adj: 28 carpetas.

[Handwritten Signature]
DR. PEDRO OCHOA ROMERO
INTERVENTOR
COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE

AL SEÑOR DIRECTOR DE LA
COMISION NACIONAL ASESORA
PARA LA INTEGRACION DE
PERSONAS DISCAPACITADAS
Doctor Carlos L. VARGAS
S. / D



CNRT
COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE

2000 - Año de la Amartada Argentina

NOTA GST N° 00887

ACTU-S01 : 21.161 / 2004

BUENOS AIRES, 10 JUN 2004



SEÑOR INTERVENTOR :

Ref. : Proyecto de informe de auditoría.
Actuación AGN N° 637/03. Auditoría practicada a
TRANSPORTES METROPOLITANOS GRAL ROCA SA

Me dirijo a usted en relación al Proyecto de referencia.

De fs. 5 a 13 ha sido insertado un informe elaborado en forma conjunta por las Gerencias a mi cargo, que brinda las consideraciones que ha merecido el proyecto de informe elaborado por la AGN.

Adjunto se acompaña una propuesta de nota al Señor Secretario y, de compartir el Señor Interventor el temperamento adoptado, se agradecerá dar curso a la misma.

Saludo a usted atentamente.


GUSTAVO A. PETERS-CASTRO
Interventor en Seguros en el Transporte
Comisión Nacional de Regulación
del Transporte

CNRT


AL SEÑOR
INTERVENTOR DE LA
COMISIÓN NACIONAL DE
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE
Dr. PEDRO OCHOA ROMERO
S / D

CNRT
COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE

NOTA CNRT (I) N° 1952/04
COORDINACION DE GESTION ADMINISTRATIVA
ACTU-S01 : 21.161 / 2004
COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE
BOLADO

BUENOS AIRES, 15 JUN 2004



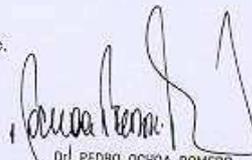
SEÑOR SECRETARIO :

Ref. : Proyecto de informe de auditoría.
Actuación AGN N° 637/03. Auditoría practicada a
TRANSPORTES METROPOLITANOS GRAL ROCA SA

Me dirijo a usted en relación al Proyecto de referencia.

De fs. 5 a 13 ha sido insertado un informe elaborado en forma conjunta por las Gerencias de Concesiones Ferroviarias y de Seguridad en el Transporte de esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE el cual contiene las consideraciones que ha merecido el proyecto de informe elaborado por la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN.

Saludo a usted atentamente.


Dr. PEDRO OCHOA ROMERO
INTERVENTOR
COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE

CNRT



AL SEÑOR
SECRETARIO DE TRANSPORTE
Ing. RICARDO RAÚL JAIME
S. / D

ACTU-S01: 2116



BUENOS AIRES, 15 JUN 2004

Visto remitase con carácter de urgente despacho Gabinete de Asesores (Dr. Carlos ASTUDILLO) a sus efectos.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Alicia M. Baudron".

ALICIA M. BAUDRON
Coordinadora de Gestión Administrativa
Secretaría de Transporte



NOTA S.T. N° 890

REF: NOTA S01-0018991/2004

BUENOS AIRES, 17 JUN 2004

SEÑOR AUDITOR GENERAL DE LA NACION:

Me dirijo a usted por expresa indicación del señor Ministro de Planificación federal, Inversión Pública y Servicios Arq. Julio Miguel DE VIDO, con relación al Proyecto de Informe de Auditoría, que tramita por Actuación AGN N° 637/03, respecto de la auditoría efectuada a Transportes Metropolitanos General Roca S.A..

Al respecto, adjunto informe elaborado en forma conjunta por las Gerencias de Concesiones Ferroviarias y de Seguridad en el Transporte, pertenecientes a la COMISION NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, el cual contiene las consideraciones que ha merecido el relacionado Proyecto de Informe de Auditoría elaborado por el organismo a vuestro digno cargo.

Sin otro particular, le saludo a Ud. atentamente.

Ing. RICARDO RAÚL JAIME
SECRETARIO DE TRANSPORTES

AL SEÑOR AUDITOR GENERAL DE LA NACION

Don Leandro Ovidio DESPUY

S / D

c/c: AL SEÑOR AUDITOR INTERNO TITULAR DEL
MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL,
INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS

Don Jorge Alberto FORLANO

S / D

AUDITORIA GENERAL DE LA NACION MESA DE ENTRADAS	
ENTRADA	SALIDA
18 JUN 2004	