



**Auditoría General de la Nación**

**- AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN -**

Actuación AGN N° 601/18

Gerencia de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos  
Departamento de Control del Sector Transporte  
- Año 2023 -





# Auditoría General de la Nación

## INDICE DEL INFORME

1.	OBJETO DE AUDITORÍA .....	4
2.	ALCANCE DEL EXAMEN .....	4
3.	ACLARACIONES PREVIAS.....	7
4.	HALLAZGOS.....	19
5.	COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME.....	69
6.	RECOMENDACIONES .....	70
7.	CONCLUSIONES .....	74
8.	LUGAR Y FECHA .....	74
9.	FIRMA .....	77
	ANEXO I.....	78
	ANEXO II .....	81
	ANEXO III .....	97
	ANEXO IV .....	105
	ANEXO V .....	108
	ANEXO VI.....	110
	ANEXO VII.....	110
	ANEXO VIII .....	110
	ANEXO IX.....	153





## Auditoría General de la Nación

### SIGLARIO

**ADEFA:** Asociación de Fabricantes Automotores  
**AEC:** Auditoría Extendida Conjunta  
**AGN:** Auditoría General de la Nación  
**ANSV:** Agencia Nacional de Seguridad Vial  
**CEMT:** Conferencia Europea de Ministros de Transporte  
**CENT:** Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte  
**CNRT:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte  
**CNTySV:** Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial  
**DCST:** Departamento de Control del Sector Transporte  
**DNOV:** Dirección Nacional de Observatorio Vial  
**FURSV:** Ficha Unificada de Sinistros Viales  
**GDE:** Gestión Documental Electrónica  
**GN:** Gendarmería Nacional  
**JIAAC:** Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil  
**MTR:** Ministerio de Transporte  
**OMS:** Organización Mundial de la Salud  
**PBI:** Producto Bruto Interno  
**PFETRA:** Plan Federal Estratégico de Transporte  
**PNT:** Plan Nacional de Transporte  
**RNPA:** Registro Nacional de Propiedad Automotor  
**RTO:** Revisión Técnica Obligatoria  
**SSTA:** Subsecretaría de Transporte Automotor  
**TAC:** Transporte Automotor de Cargas  
**TRT:** Taller de Revisión Técnica  
**UIDIC:** Unidad de Investigación y Desarrollo en Ingeniería Civil  
**UTN:** Universidad Tecnológica Nacional



# Auditoría General de la Nación

## INFORME DE AUDITORIA

Sr. Ministro de Transporte

Dr. Diego GIULIANO

S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D

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 del Ministerio de Transporte con el objeto que se detalla a continuación.

### 1. OBJETO DE AUDITORÍA

"Ministerio de Transporte – Secretaría de Gestión del Transporte – Subsecretaría de Transporte Automotor – Agencia Nacional de Seguridad Vial – Comisión Nacional de Regulación del Transporte – Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, Transporte automotor de cargas, Controles Realizados, Siniestralidad – Seguimiento Res. 41/11 AGN".

### 2. ALCANCE DEL EXAMEN

#### 2.1. Ejecución de la auditoría.

El examen fue realizado de conformidad con las Normas de Control Externo de Gestión Gubernamental de la Auditoría General de la Nación, aprobadas por Resoluciones AGN 26/15 y 186/16 respectivamente y dictadas en virtud de las facultades conferidas por la Ley 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional (Artículo 119 inciso d), aplicándose los procedimientos detallados en el punto 2.3.

Asimismo, teniendo en cuenta que el objeto de auditoría, incluye el seguimiento del Informe aprobado por Res. AGN N° 41/2011, se llevaron a cabo distintos procedimientos a efectos de verificar el estado actual de las situaciones encontradas en el mismo y sus recomendaciones.

Así, en función de la significatividad y vinculación con la materia en estudio (transporte automotor de cargas) y su focalización en la siniestralidad, se seleccionaron algunos aspectos del





## Auditoría General de la Nación

citado informe para ser analizados y profundizados específicamente como cuestiones de auditoría en el presente proyecto. Los resultados de estos procedimientos, se vinculan con las siguientes temáticas y números de hallazgos:

- a) Revisión Técnica Obligatoria: Hallazgos 4.3.1, 4.3.2 y 4.3.3.
- b) Fiscalización del Transporte Automotor de Cargas: Hallazgo 4.5.1.
- c) Funcionamiento del Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores: Hallazgo 4.5.2.

Complementariamente, a fin de actualizar el estado de situación de los hallazgos y recomendaciones del Informe aprobado por la Res. 41/2011, se remitieron las notas N° 50/22 – DCST y N° 49/22 – DCST al Ministerio de Transporte y a la CNRT respectivamente, cuyas respuestas se exponen y son evaluadas en el Anexo VII del presente informe.

El período auditado abarca, en términos generales, desde el 01/06/2016 hasta el 30/03/2019. En lo que hace a los aspectos presupuestarios y financieros de la CENT, el comienzo del período auditado se extiende desde el 01/01/2015.

Las tareas de relevamiento preliminar y conocimiento del objeto de auditoría fueron desarrolladas entre el 20/12/2018 y el 31/03/2019. Las tareas de campo fueron desarrolladas por el equipo entre el 01/04/2019 y el 17/11/2020.

Con independencia de esto último, en el marco del proceso de revisión del borrador de informe, realizado mayormente en el período de aislamiento social por el COVID-19, se cursaron notas y ejecutaron procedimientos adicionales para la obtención de información, tal como se consigna en cada caso.

### **2.2. Enfoque de la auditoría.**

El enfoque general del examen, estuvo orientado a verificar los procesos involucrados y la existencia de problemas, en el diseño e implementación de las políticas públicas dirigidas a reducir la siniestralidad en el Transporte Automotor de Cargas (TAC). En ese marco, teniendo en cuenta el análisis preliminar realizado, se tomaron como punto de partida los indicios existentes en materia de:

- 1) ausencia de datos e información estadística confiable y suficiente para planificar dichas políticas,
- 2) falencias en los controles y fiscalizaciones realizadas por los organismos competentes y
- 3) debilidades de gestión en la administración financiera de algunas de las entidades involucradas. Así,



## Auditoría General de la Nación

los procedimientos implementados, estuvieron enfocados en determinar y analizar las causas de los problemas y los procesos involucrados, a fin de poder identificar y recomendar posibles acciones de mejora en la gestión.

### 2.3 Procedimientos de auditoría.

En función del enfoque adoptado, según lo expuesto en el apartado anterior, los procedimientos de auditoría aplicados fueron los siguientes:

- Relevamiento y análisis del marco jurídico aplicable.
- Relevamiento y análisis de bibliografía especializada en la materia.
- Análisis de las competencias específicas de cada uno de los entes auditados.
- Entrevistas con los responsables de las áreas con injerencia en los distintos aspectos del Transporte Automotor de Cargas en cada uno de los entes auditados (SSTA, ANSV, CENT, CNRT, CNTySV).
- Requerimientos de información a las áreas competentes.
- Recopilación y análisis de información proveniente de fuentes secundarias.
- Análisis de la información estadística suministrada por cada una de las entidades sobre siniestralidad y otros aspectos del Transporte Automotor de cargas.
- Revisión de actuaciones, expedientes, legajos y documentos suministrados por los entes auditados.
- Relevamiento y análisis de expedientes, informes, notas y/o documentos en el Sistema GDE.
- Cruces de información de los distintos organismos y de distintas fuentes.
- Inspecciones oculares “*in situ*” y relevamiento fotográfico a efectos de verificar el correcto resguardo de documentos públicos utilizados para las Revisiones Técnicas Obligatorias.
- Arqueos de documentación de RTO en Auditorías Regionales de la CENT.
- Análisis de ingresos y egresos de fondos de la CENT.



## Auditoría General de la Nación

### 3. ACLARACIONES PREVIAS.

#### 3.1. Transporte Automotor de Cargas.

##### 3.1.1. El modo automotor y su participación en la matriz modal de transporte de cargas a nivel nacional.

El transporte automotor de cargas tiene en la economía argentina una importancia decisiva. Con una participación relativa de más del 90% en las cargas totales que se transportan<sup>1</sup>, ya sea para el mercado interno o para exportación, representa más del 2% del PBI argentino.

Ahora bien, si se considera para dicho análisis tanto a las empresas nacionales como a las extranjeras, la participación relativa del modo automotor disminuye aproximadamente 10 puntos, teniendo como contrapartida un aumento relativo del modo fluvial y marítimo. En ambos casos se destacaba la escasa participación del transporte ferroviario.

Más allá de lo anterior, diversos estudios señalan que la participación del transporte automotor de cargas en la economía argentina se encuentra sub-registrada<sup>2</sup>, indicando como causa de esta situación que las cuentas nacionales solo incluyen dentro del Sector Transporte a las empresas dedicadas a la actividad para terceros, sin tener en cuenta la existencia del transporte realizado por las propias empresas productoras de bienes, las cuales utilizan camiones propios para realizar la distribución de sus productos o el aprovisionamiento de insumos.

Teniendo en cuenta la gran extensión del territorio argentino, la existencia de regiones con muy baja densidad poblacional, alejadas de los centros de aprovisionamiento y consumo interno,

---

<sup>1</sup> Por empresas de transporte nacionales. Datos en los que son coincidentes diversas fuentes consultadas, entre ellas: Barbero, J.; Castro, L. Infraestructura logística. Hacia una matriz de cargas para la competitividad y el desarrollo sustentable. Documento de Políticas Públicas/Análisis N°123, (noviembre de 2013), Buenos Aires: CIPPEC y Sánchez, J, -; Cortés A.; Filgueira E; Peralta, E; Díaz S. “El transporte automotor de cargas en la Argentina”, Centro Tecnológico de Transporte, Transito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional, edUTecNe, 2007. En la respuesta del MT a la Nota 308/18 AG7, NO-2019-05921992-APN-SSPYCT#MTR, Anexo D, el porcentaje de participación del modo automotor de cargas respecto al total de cargas transportadas, se consigna en el 95%.

<sup>2</sup> Sánchez, J, -; Cortés A.; Filgueira E; Peralta, E; Díaz, S. “El transporte automotor de cargas en la Argentina”, Centro Tecnológico de Transporte, Transito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional, edUTecNe, 2007. “Propuesta para instrumentar un Plan nacional de Transporte Interurbano”, UIDIC – Unidad de Investigación y Desarrollo en Ingeniería Civil, Facultad de Ingeniería - Universidad Nacional de la Plata, Ciudad de La Plata, Versión II, marzo 2016.



## Auditoría General de la Nación

como así también una gran disparidad en el valor bruto de la producción a transportar, se requiere un importante esfuerzo de administración e inversión para mantener una adecuada y eficiente conexión en la totalidad del territorio nacional. En tal sentido, la correcta planificación del transporte de cargas es sumamente necesaria para satisfacer las crecientes demandas de las economías regionales y de los distintos sectores productivos.

A tal efecto, es imprescindible la existencia de información confiable y suficiente que permita identificar problemáticas y posibles líneas de acción. Sin embargo, los estudios citados coincidían en resaltar las carencias y deficiencias en cuanto a los datos existentes en la materia<sup>3</sup>. En este sentido, el Plan Federal Estratégico de Transporte, Movilidad y Logística (Lineamientos Generales), elaborado en 2014 por el Instituto Argentino del Transporte, destacaba que *“la última recolección y sistematización de información del sector fue la encuesta realizada dentro de un estudio para un Plan Nacional de Transporte (PNT), entre los fines de los años '70 y principios de los '80 del siglo pasado”*.

En ese marco, el transporte automotor de cargas se desarrolla actualmente (desde la década del 90) en un mercado desregulado, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, en lo que respecta a entrada y salida de la actividad, fijación de precios, asignación de rutas, etc., existiendo únicamente una serie de requisitos formales y técnicos vinculados a la seguridad de los vehículos y de los conductores.

---

<sup>3</sup> Por ejemplo, en la citada *“Propuesta para instrumentar un Plan Nacional de Transporte Interurbano”* se señala que *“el transporte de cargas se cuenta entre aquellos sectores acerca de los que menos información confiable se dispone en Argentina. Si bien existen algunas estimaciones sobre el tamaño del universo de cargas que circulan por el país, no se conoce cabalmente la dinámica de los flujos de transporte, qué productos se transportan, de dónde vienen, a dónde van y por qué caminos”* (Punto 3.5 – Transporte de Cargas y Logística, pág. 103).



## Auditoría General de la Nación

### 3.1.2. Parque Automotor de Transporte de Cargas<sup>4</sup>.

En 2019, el parque automotor de la República Argentina estaba compuesto por 14.043.036 vehículos registrados, de los cuales 678.380 unidades (4,83%) corresponden al transporte automotor de cargas.

En el Cuadro N°1 se muestra la composición del parque automotor para los años 2016 a 2019, pudiendo apreciarse la variación de un año a otro.

**Cuadro N°1. Composición Parque Automotor 2016-2019.**

TIPO DE VEHÍCULO	AÑO 2016		AÑO 2017		AÑO 2018		AÑO 2019	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Automóviles	10.711.696	75,78%	10.689.885	75,77%	10.668.228	75,75%	10.632.480	75,71%
Vehículos livianos	2.657.562	18,80%	2.654.647	18,82%	2.652.396	18,83%	2.648.051	18,86%
Transporte de Carga	680.284	4,81%	679.605	4,82%	679.216	4,82%	678.380	4,83%
Transporte de Pasajeros	85.023	0,60%	84.767	0,60%	84.486	0,60%	84.125	0,60%
Total	14.134.565	100%	14.108.904	100%	14.084.326	100%	14.043.036	100%

Fuente: ADEFA, en base a RNPA. Cuadro de elaboración propia.

En el Cuadro N°2, se detalla el parque automotor de cargas en 2019, pudiéndose apreciar, que el 71,5% de las 678.380 unidades registradas se concentran en 6 jurisdicciones: provincia de Buenos Aires (32,78 %), Ciudad Autónoma de Buenos Aires (10,16%), Córdoba (9,90%), Santa Fe (9,73%), Mendoza (5,17%) y Entre Ríos (3,77%).

<sup>4</sup> La Ley N° 24.653 en su artículo 4° establece las siguientes definiciones al respecto: “A los fines de esta ley se entiende por: a) Transporte de carga por carretera: al traslado de bienes de un lugar a otro en un vehículo, por la vía pública; b) Servicio de transporte de carga: cuando dicho traslado se realiza con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización, o mediando contrato de transporte); c) Actividades conexas al transporte: los servicios de apoyo o complemento, cuya presencia se deba al transporte, en lo que tenga relación con él; d) Transportista: la persona física o jurídica que organizada legalmente ejerce como actividad exclusiva o principal la prestación de servicios de autotransporte de carga; e) Empresa de transporte: la que organizada según el artículo 8, presta servicio de transporte en forma habitual; f) Transportista individual: al propietario o copropietario de una unidad de carga que opera independientemente por cuenta propia o de otro con o sin carácter de exclusividad; g) Transportador de carga propio, el realizado como accesorio de otra actividad, con vehículos de su propiedad, trasladando bienes para su consumo, utilización, transformación y/o comercialización y sin mediar contrato de transporte; h) Fletero: transportista que presta el servicio por cuenta de otro que actúa como principal, en cuyo caso no existe relación laboral ni dependencia con el contratante.”



## Auditoría General de la Nación

Cuadro N°2. Parque automotor de cargas por provincia – Año 2019.

PROVINCIA	TRANSPORTE DE CARGA	CARGA TOTAL
Buenos Aires	222.425	32,78%
Capital Federal	68.944	10,16%
Córdoba	67.157	9,90%
Santa Fe	66.037	9,73%
Mendoza	35.098	5,17%
Entre Ríos	25.583	3,77%
Corrientes	18.088	2,66%
Misiones	17.885	2,63%
Tucumán	17.679	2,60%
Chaco	14.784	2,17%
Chubut	14.541	2,14%
Neuquén	14.010	2,06%
Salta	13.544	1,99%
Rio Negro	12.009	1,77%
Jujuy	11.520	1,69%
San Juan	10.170	1,49%
Santiago Del Estero	9.333	1,37%
La Pampa	8.351	1,23%
Santa Cruz	7.906	1,16%
San Luis	7.133	1,05%
Formosa	4.659	0,68%
Catamarca	4.103	0,60%
La Rioja	3.966	0,58%
Tierra Del Fuego	3.455	0,51%
<b>Total General</b>	<b>678.380</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: ADEFA, en base a RNPA. Cuadro de elaboración propia.

Entre 2006 y 2019 el incremento del parque automotor de cargas fue del 63%, pasando de 417.042 a 678.380 unidades. En el Cuadro N°3 y el Gráfico N°1 puede apreciarse la evolución del parque automotor de cargas entre esos años.



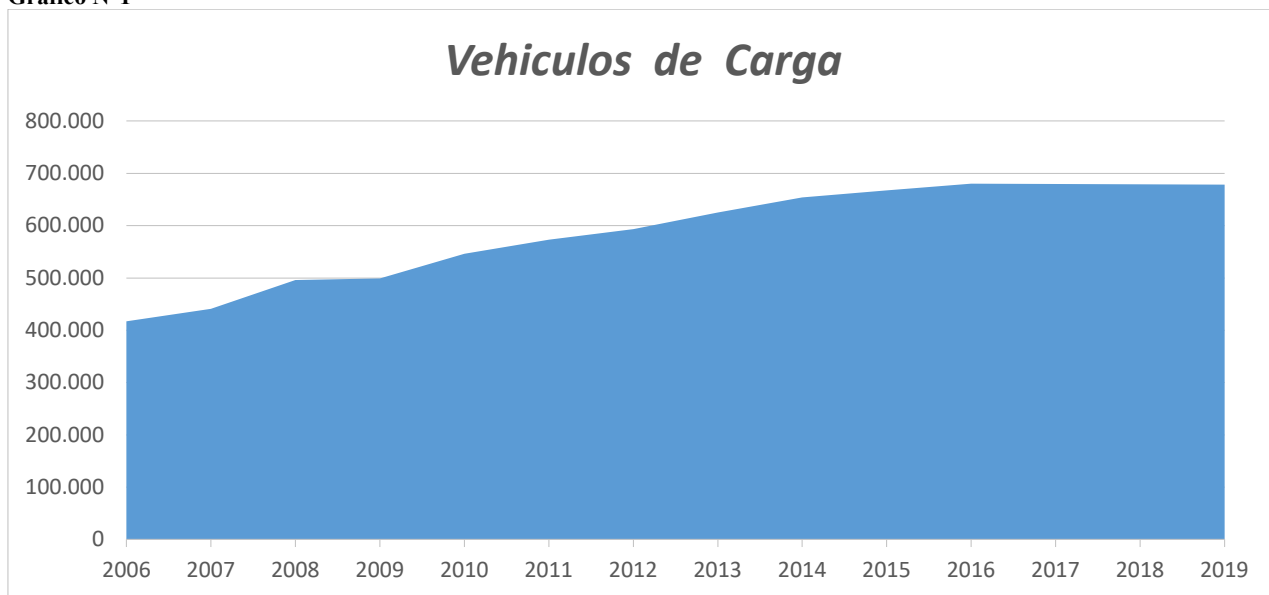
## Auditoría General de la Nación

**Cuadro N°3. Evolución interanual parque automotor de cargas 2006-2019.**

AÑO	TOTAL DE UNIDADES
2006	417.042
2007	440.708
2008	495.997
2009	498.957
2010	546.164
2011	573.481
2012	593.476
2013	625.276
2014	654.215
2015	667.221
2016	680.284
2017	679.605
2018	679.216
2019	678.380

Fuente: ADEFA, en base a RNPA. Cuadro de elaboración propia.

**Gráfico N°1**



Fuente: ADEFA, en base a RNPA. Cuadro de elaboración propia.



## Auditoría General de la Nación

### 3.2. La Seguridad Vial y la siniestralidad en el Transporte Automotor de Cargas.

#### 3.2.1. Contexto general de la Seguridad Vial.

Según Informe de Seguridad Vial de la OMS (2019)<sup>5</sup> cada año mueren en el mundo aproximadamente 1.200.000 personas como consecuencia de siniestros viales y entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales por la misma causa.

Las consecuencias que dichos siniestros generan en la salud de las personas (lesiones, discapacidades temporales o permanentes, etc.) representan en el mundo una “*epidemia*”, con mayor incidencia en los países en desarrollo, donde el incremento de la urbanización y de la motorización no han sido acompañados por un desarrollo acorde de la infraestructura, por la implementación de políticas públicas adecuadas ni por mecanismos eficaces de fiscalización<sup>6</sup>.

Si bien las lesiones por tránsito son una de las principales causas de muerte en el mundo y en la Argentina, la mayoría de los siniestros viales son evitables mediante la adopción efectiva de políticas públicas y medidas concretas para mejorar la seguridad vial<sup>7</sup>.

#### 3.2.2. La planificación de la Seguridad Vial en Argentina. Plan Federal de Movilidad Segura 2016.

Teniendo en cuenta la multiplicidad de actores que tienen algún tipo de incidencia o intervención en materia de seguridad vial en Argentina, cobra particular relevancia la planificación de las políticas públicas aplicables al sector<sup>8</sup>. En el período auditado, el Ministerio de Transporte de la Nación elaboró, en el marco del Plan Federal de Movilidad Segura, el Plan Federal de Seguridad Vial.

Dicho Plan, desarrollado en 2016, tiene como objetivo disminuir la cantidad de siniestros viales ocurridos en todo el territorio nacional mediante la implementación de políticas y acciones que apelan a la participación conjunta y coordinada de distintos actores. Para ello, se definieron cuatro áreas de acción:

---

<sup>5</sup> OMS, 2019. Global Status Report on Road Safety 2019.

<sup>6</sup> “*Estimación de los costos de la Siniestralidad Vial en Argentina*”. Junio de 2019. Observatorio Vial de la ANSV.

<sup>7</sup> “*Situación de la Seguridad Vial en Argentina: datos y análisis para un abordaje integral del problema*”, Pág.8. Dirección Nacional de Observatorio Vial – ANSV. Marzo de 2018.

<sup>8</sup> Un antecedente en ese sentido, es el Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009.





## Auditoría General de la Nación

- a) Gestión estratégica de la información: en este punto el Plan sostiene que “*sin diagnóstico no hay solución*”, destacando que para ello es fundamental contar con estadísticas confiables sobre los distintos aspectos de la siniestralidad, entre los cuales se encuentran las causas de los accidentes. En ese sentido, el Plan reconoce, que sin bien fue creado un Observatorio de Seguridad Vial en el ámbito de la ANSV, aún se mantenía “*un déficit de información en todos los niveles: cantidad, calidad y análisis*”, estableciendo como objetivo “*contar con datos válidos, confiables y seguros...*” logrando un sistema de información consolidado en todo el territorio.
- b) Invertir en obras de infraestructura: Tras realizar un diagnóstico de la situación existente, propone un “*plan de infraestructura vial*” que incluye un nuevo diseño de autopistas y rutas enfocado principalmente en reducir la siniestralidad<sup>9</sup>.
- c) Educar para prevenir: se plantea el diseño de programas educativos y campañas para cada uno de los públicos, en base a los datos del Observatorio de Seguridad Vial, a efectos de que los conductores adquieran conocimiento de las normas y conciencia de la responsabilidad social que implica la conducción de un vehículo. Esto último, aun cuando no se encuentra especificado de esta manera en el documento analizado, cobra mayor relevancia en el caso del TAC por tratarse de conductores profesionales que tienen a su cargo vehículos de gran porte, con el riesgo que ello implica en caso de producirse algún siniestro.
- d) Coordinación para la ejecución: en este aspecto el plan pretende impulsar el trabajo coordinado con los responsables de la seguridad vial en el país, el fortalecimiento de todos los controles y la promoción de proyectos de ley para garantizar la seguridad en el sector.

En lo que respecta a este Informe, el Plan destaca la función que compete a la CNRT, la que tuvo a su cargo durante el período auditado, el control y fiscalización del Transporte Automotor de Cargas, tanto en lo que hace a las condiciones de seguridad de los vehículos como a la aptitud psicofísica y capacitación de los conductores. Como en el punto anterior, aun cuando no está especificado en el Plan, existen varios organismos con competencia en la materia, como por ejemplo,

---

<sup>9</sup> No se profundizará aquí en este aspecto por exceder el objeto de la auditoría y las competencias del Departamento de Control del Sector Transporte, pero cabe mencionarlo como un factor esencial en la prevención de accidentes de tránsito.



## Auditoría General de la Nación

la Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT), la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CNTySV), la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), Gendarmería Nacional, etc.<sup>10</sup>, cuyas funciones serán evaluadas en el marco de la presente auditoría.

### 3.2.3. La siniestralidad en el Transporte Automotor de Cargas en Argentina.

De acuerdo con la información suministrada por la ANSV, el transporte automotor de cargas ha tenido entre 2015 y 2019 una significativa incidencia en la cantidad de siniestros y en sus consecuencias, tal como se expone a continuación:

**Cuadro N°4. Siniestros de TAC sobre siniestros totales 2015/2019**

Año	Siniestros totales	Siniestros transporte de carga	% Siniestros de carga / Siniestros totales
2015	11.382	2.526	22,19%
2016	11.632	2.580	22,18%
2017	13.557	3.503	25,84%
2018	12.631	2.985	23,63%
2019	16.562	3.664	22,12%
Promedio	13.153	3.052	23,46%

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial y elaboración propia

**Cuadro N°5. Fallecidos y heridos en siniestros de TAC 2015/2019.**

Año	Víctimas fatales	Heridos Graves	Heridos Leves
2015	392	486	1.524
2016	332	482	1.452
2017	334	630	2.059
2018	404	477	1.281
2019	406	552	1.408

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial y elaboración propia

**Cuadro N°6. Siniestros y víctimas totales / Siniestros y víctimas de TAC 2016-2019<sup>11</sup>.**

Año	Víctimas fatales			Heridos Graves			Heridos Leves		
	TOTAL (RN)	Transporte de Cargas	%	TOTAL (RN)	Transporte de Cargas	%	TOTAL (RN)	Transporte de Cargas	%
2016	1218	332	27%	2265	482	21%	8494	1.452	17%
2017	1529	334	22%	2867	630	22%	9711	2.059	21%
2018	1503	404	27%	2600	477	18%	9013	1.281	14%
2019	1383	406	29%	2983	552	19%	9728	1.408	14%
Promedio	1408,25	369	26%	2678,75	535,25	20%	9236,5	1550	17%

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial y elaboración propia

<sup>10</sup> Las competencias de dichos organismos y entidades son detalladas en el Apartado 3.4

<sup>11</sup> No se incluye 2015 porque para dicho período la ANSV no informó cantidad de víctimas fatales por siniestros totales en rutas nacionales.



## Auditoría General de la Nación

Cómo puede verse en el Cuadro N°1, el transporte automotor de cargas tiene una participación promedio de 4,82% del parque automotor. Por otra parte, del Cuadro N°6 se desprende un significativo impacto de los accidentes que involucran TAC sobre las personas afectadas, concentrando en el promedio de los años considerados, el 26% de víctimas fatales<sup>12</sup> y el 20% de los heridos graves.

### **3.3. Marco normativo general y entidades u organismos que intervienen en el transporte automotor de cargas de Jurisdicción Nacional.**

Los distintos aspectos del transporte automotor de cargas se encuentran enmarcados, en términos generales, en lo dispuesto por la Ley 24.653 del año 1996 y su Decreto Reglamentario 1035/02. En efecto, estas son las normas que fijan los objetivos y finalidades del sistema de transporte automotor de cargas, establecen las autoridades competentes asignándoles las respectivas funciones, regulan los requisitos que deben cumplir quienes realicen operaciones de transporte de cargas, etc.

A su vez, la Ley 24.449 (Ley de Tránsito) y las normas modificatorias y complementarias, regulan el uso de la vía pública asignando a la Gendarmería Nacional (GN) y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional.

Por otra parte, en el ámbito nacional existe una considerable cantidad de organismos, dependencias y entidades que ejercen algún tipo de función relacionada con el transporte automotor de cargas, abarcando desde dependencias centralizadas, desconcentradas y descentralizadas del Ministerio de Transporte hasta fuerzas de seguridad, jurisdicciones provinciales y entidades que nuclean a empresarios o trabajadores del sector. En ese contexto, un caso de particular relevancia es la Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT) que es una entidad con importantes funciones relacionadas con el Transporte Automotor de Cargas, creada en 1992 a través de un Convenio<sup>13</sup> suscripto entre la Secretaría de Transporte de la Nación y la Universidad Tecnológica Nacional (UTN).

---

<sup>12</sup> En Argentina se incluye en el concepto de “*víctima fatal por siniestros viales*” a aquellas que fallecen hasta los 30 días de ocurrido el siniestro. Sin embargo, dado que no se cuenta con datos exactos al respecto, se adoptan para la elaboración de estadísticas oficiales los factores de ajuste más utilizados, que son los recomendados por la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT).

<sup>13</sup> Las funciones de la CENT y el contenido del citado Convenio y sus modificaciones, se encuentran detallados en los Anexos I (Marco Jurídico Aplicable) y II (Organismos competentes).



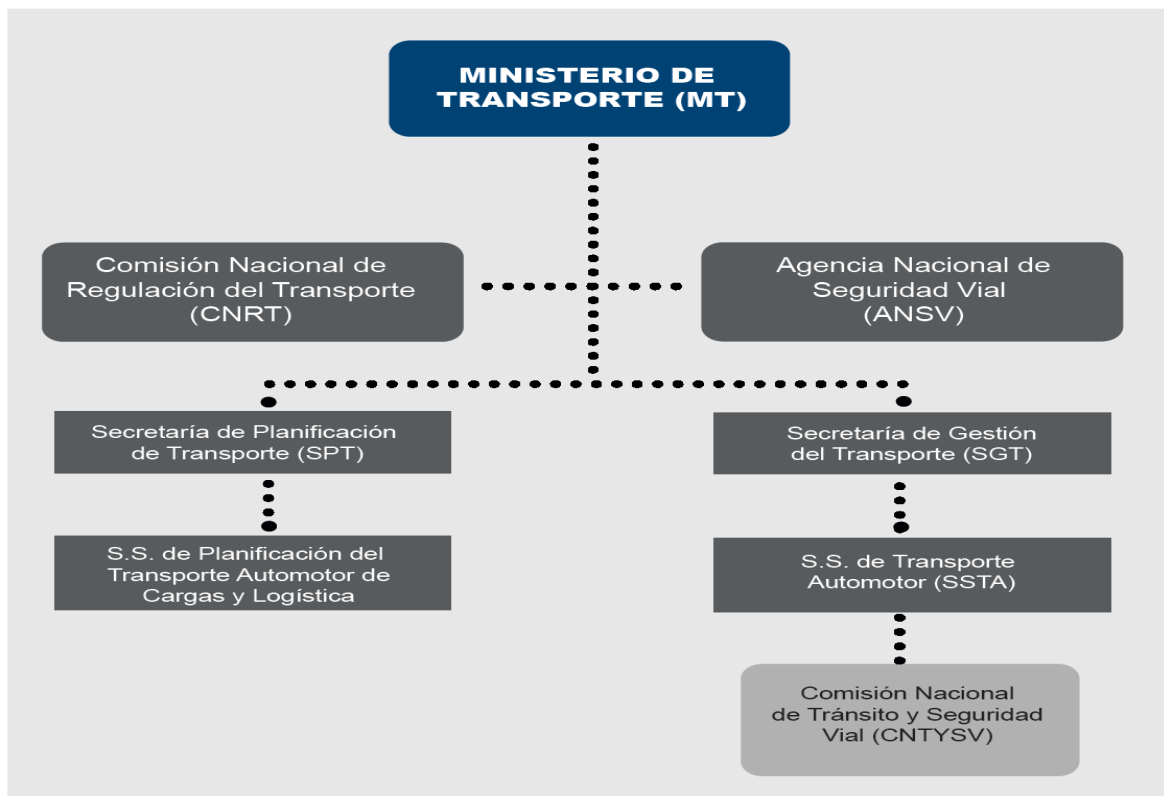
## Auditoría General de la Nación

Estas organizaciones tienen a su cargo las funciones para el desarrollo y regulación de este modo de transporte, por lo tanto, de la ejecución coordinada y complementaria de dichas competencias debería resultar el cumplimiento de las finalidades y objetivos fijados por las normas que regulan la actividad.

A continuación, se exponen de manera esquemática los organismos y entidades que intervienen, en el periodo auditado, en los distintos aspectos del transporte automotor de cargas de Jurisdicción Nacional<sup>14</sup>:

Ilustración 1:

**Organismos competentes en TAC en la órbita del Ministerio de Transporte.**



<sup>14</sup> Para mayor detalle ver Anexo II



## Auditoría General de la Nación

Ilustración 2:

### Otros actores con intervención en TAC.

NOMBRE	INTERVENCIÓN EN TAC	RELACIÓN CON LOS ORGANISMOS
<b>Gendarmería Nacional Argentina y Prefectura Naval Argentina</b>	Prevención y control de tránsito en rutas nacionales, estando facultadas para actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la CABA afectados a dichas tareas según los convenios celebrados.	Convenios con CNRT para realizar la fiscalización del transporte de Cargas en rutas nacionales.
<b>Talleres de RTO</b>	Realizar las Revisiones Técnicas Obligatorias a los vehículos.	Operan bajo la supervisión y control de la CENT y la CNTySV.
<b>Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT)</b>	Registro de Talleres de RTO y supervisión de su desempeño. Estudio de accidentes viales y mantenimiento de un banco de información sobre los mismos.	Apoyo a la SSTA en la administración y supervisión del sistema RTO.
<b>Prestadores Médicos</b>	Evaluación psicofísica de los conductores.	La coordinación y control de las funciones de los prestadores estuvo a cargo de la CNRT en el período auditado.
<b>Jurisdicciones provinciales, municipales y CABA</b>	Interacción con los organismos competentes a nivel nacional para coordinar políticas, estrategias y acciones específicos en relación con la regulación y control del transporte automotor de cargas.	Todas las jurisdicciones tienen participación en el Consejo Federal de Seguridad Vial, que tiene como finalidad la armonización de las políticas interjurisdiccionales en la materia.
<b>Consejo Federal de Seguridad Vial</b>	Organismo interjurisdiccional de concertación y acuerdo para la elaboración de políticas de seguridad vial.	Está conformado por todas las provincias y por el Estado Nacional, el cual se encuentra representado por la CNTySV y la ANSV.
<b>Cámaras empresarias del sector</b>	Funciones relacionadas con el R.U.T.A.	Inicio de la inscripción en el R.U.T.A.
<b>Obras sociales sindicales</b>	Participación en actividades de capacitación y en exámenes psicofísicos.	La evaluación psicofísica de conductores de transporte de cargas fue adjudicada en 2003 por CNRT a un Consorcio conformado por la Obra Social de Conductores y Personal de Transporte Automotor de Cargas y la Obra Social de Choferes de Camiones.



## Auditoría General de la Nación

### 3.4. Hechos posteriores al cierre.

Como hechos posteriores al período auditado, se mencionan:

Por Decreto N° 240/2019 (B.O. 03/04/2019), se modificó el régimen de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria y se realizó un traspaso de competencias en favor de la CNRT. Así en su 4°, se le asignaron a esta última las siguientes funciones: auditar y fiscalizar el funcionamiento de los talleres de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de Jurisdicción Nacional, labrar las actas de comprobación, tramitar los sumarios pertinentes y proponer o aplicar, según el caso, las sanciones previstas en las normas que regulan la materia. Establecer los sistemas de información relacionados a la habilitación y registro de los talleres de RTO. Proponer el régimen legal, los requisitos, características técnicas u otras normas que hagan al funcionamiento de los talleres de RTO. Supervisar el régimen administrativo general de los talleres de RTO. Implementar, por sí misma o mediante contrataciones, el sistema de Talleres de Revisión Técnica Rápida a la vera de la vía (TRTR), previstos en la reglamentación de la Ley N° 24.449.

Tras la realización de este cambio, fue necesario adecuar el Convenio oportunamente suscripto entre el Ministerio de Transporte y la Universidad Tecnológica Nacional. En tal sentido, con fecha 3 de septiembre de 2019 se suscribió una adenda al Convenio CENT, por la cual en su Cláusula Cuarta se deja establecido que *"LAS PARTES reconocen que la CNRT es el organismo responsable de llevar adelante las auditorias y fiscalizaciones a los talleres de revisión técnica obligatoria, como así también, la instrucción de los procedimientos sumariales en virtud de sus atribuciones de fiscalización y control del transporte, con el objeto de dotar de mayor seguridad, calidad y eficiencia en el servicio, asegurando su adecuado desenvolvimiento. A esos efectos la CNRT implementará el Sistema de Control de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria (SCT), a cuyos fines contará con la asistencia y colaboración de la CENT"*.

Por otra parte, por intermedio de la Ley 27.514 (B.O. 28/08/2019) se creó la Junta de Seguridad en el Transporte, como organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación (art. 4°), a la cual se le asignó como misión *"contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones, mediante:*

- a) *La determinación de las causas de los accidentes e incidentes de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo.*



## Auditoría General de la Nación

*b) La recomendación de acciones eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro” (art. 5°).*

Por último, en lo que respecta al Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y Cargas, creado por el artículo 3° de la Resolución N°417/1992, cabe destacar que a través del dictado de la Resolución MT N° 182/2020 (B.O.18/08/2020) pasó a funcionar en el ámbito de la Secretaría de Planificación de Transporte del Ministerio de Transporte, la que sería competente para dictar todos aquellos actos necesarios para su administración, tales como: altas, bajas, nuevas inscripciones, modificación de parámetros operativos y actualización de datos de los talleres de revisión técnica, entre otros.

Hechos posteriores al período auditado, que suponen cambios significativos respecto a la realidad institucional descrita en el presente Informe; sus consecuencias para alcanzar una gestión económica, eficiente y eficaz de la regulación y el control del transporte automotor de cargas, podrán que ser evaluados en futuras labores de auditoría.

## **4. HALLAZGOS.**

### **4.1. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA.**

La eficacia y efectividad de las políticas públicas requiere que las mismas se encuentren correctamente planificadas. Para ello, dicha planificación tiene que estar formulada con una perspectiva estratégica basada en un diagnóstico lo más exacto posible de la situación existente, en función de lo cual se deben proyectar las acciones y medidas a implementar, fijando metas y objetivos claros y precisos.

En la presente auditoría se han detectado determinadas situaciones que demuestran falencias en materia de planificación estratégica tanto en lo que hace a las políticas públicas para el Transporte Automotor de Cargas en general como así también para la reducción de la siniestralidad en dicho modo de transporte. A continuación, se exponen los hallazgos correspondientes.





## Auditoría General de la Nación

**4.1.1. No se contó en el período auditado con un Plan Nacional de Transporte ni con un Plan Modal, integrales, formalizados, en los que se detallen las políticas públicas previstas para el Transporte Automotor de Cargas. Tampoco consta que se haya elaborado a tal efecto un diagnóstico confiable y preciso de la situación existente.**

Según lo establecido en la Ley de Ministerios y en la normativa complementaria, el Ministerio de Transporte y sus dependencias deben elaborar y proponer las políticas nacionales, planes y proyectos estratégicos para todos los modos de transporte. En particular, durante el período auditado la Secretaría de Planificación del Transporte tenía a su cargo la *“formulación, seguimiento y actualización”* del Plan Nacional de Transporte y, a través de la Subsecretaría de Transporte de Cargas y Logística, debía elaborar un Plan Nacional de Transporte de Cargas estableciendo políticas y estrategias referidas a cada uno de los modos de transporte que intervienen en el mismo (*“Planes Modales”*) y diseñando las medidas y acciones necesarias para alcanzar los objetivos y metas comprendidos en dicha planificación. Asimismo, la Secretaría de Gestión de Transporte debía intervenir en la propuesta del Plan Nacional de Transporte y de los Planes Modales, como así también en su evaluación y revisión (Planilla Anexa al art. 2º, Decreto 08/2016).

En función de esas competencias se solicitó<sup>15</sup> al Ministerio de Transporte la remisión de los planes de transporte existentes para el período auditado y específicamente la planificación estratégica para el transporte automotor de cargas.

En su respuesta<sup>16</sup> el Ministerio adjuntó el Plan Federal Estratégico de Transporte (PFETRA) aclarando que abarca hasta el 10 de diciembre de 2015, momento a partir del cual *“se replantearon las prioridades estratégicas”*, sin adjuntar documento en el que consten esas nuevas prioridades. Asimismo, se explica en la respuesta que *“se entiende el Plan Nacional de Transporte como un proceso y no como un único producto”*, a raíz de lo cual remite a distintos informes, estudios y análisis realizados en materia de transporte de cargas y logística.

En tal sentido, más allá de la ausencia de un documento unificado, formalizado y completo que contenga, con una visión estratégica, todas las políticas previstas en la materia, los informes, estudios y análisis a los que remite en su respuesta tampoco ofrecen información íntegra, actualizada, confiable sobre las distintas variables que afectan al transporte automotor de cargas.

---

<sup>15</sup> Nota Nº 328/19-AG7 – Nota Nº 138/18-DCST de fecha 27/12/2018.

<sup>16</sup> NO-2019-05921992-APN-SSPYCT#MTR de fecha 30/01/2019.





## Auditoría General de la Nación

En efecto, de la propia documentación remitida en la respuesta surge que la información que se posee en la materia es parcial y su calidad no es totalmente confiable. Al respecto, se describe que *“la generación de estadísticas del transporte automotor de cargas en nuestro país reviste particular complejidad ante las dificultades que supone determinar fehacientemente el universo de cargas que circula por el territorio nacional”* y que *“a diferencia de los modos ferroviario y fluvial, el modo automotor no posee información sistematizada o estadísticas de sus movimientos de cargas”*<sup>17</sup>. De esto se desprende, que la carencia de información del sector dificulta en gran medida la planificación de acciones dirigidas a ordenar, regular y controlar el transporte automotor de cargas en el territorio nacional.

Por último, cabe aclarar que las dificultades para acceder, en el marco de la presente auditoría, a información estadística válida, precisa y confiable sobre los distintos aspectos del transporte automotor de cargas (principalmente en lo que se refiere a siniestralidad y fiscalización)<sup>18</sup> obstaculizaron la realización de procedimientos de auditoría tendientes a evaluar el impacto que tuvieron las políticas públicas implementadas en el sector a efectos de disminuir la siniestralidad, y si las medidas implementadas fueron adecuadas en función de las causas de los siniestros o de la cantidad y tipo de infracciones detectadas en las fiscalizaciones.

### **4.1.2. Las políticas públicas dirigidas a lograr la reducción de la siniestralidad en el Transporte Automotor de Cargas no estuvieron basadas, en el período auditado, en un diagnóstico confiable de la actividad y no contaron con una planificación estratégica adecuada que permita evaluar el grado de cumplimiento de metas y objetivos.**

Se verificó que, si bien en 2016 el Ministerio de Transporte elaboró un Plan Federal de Seguridad Vial, el mismo no cuenta con un desarrollo suficiente y una visión estratégica en cuyo marco se puedan ejecutar políticas eficaces, que permitan la evaluación de sus resultados.

---

<sup>17</sup> En el mismo documento se aclara que para generar esas estadísticas se requiere *“un gran caudal de información primaria resuelta tradicionalmente por encuestas Origen y Destino cuyos operativos son extremadamente costosos y la calidad de la información recolectada no está garantizada”*. Agrega también que si bien existen algunos registros (Carta de Porte, etc.) los mismos *“son puntuales y de ningún modo abarcan la totalidad del transporte automotor de cargas del país”*.

<sup>18</sup> En relación con esta debilidad en la información existente, ver también Hallazgos 4.1.2, 4.2.1, 4.3.4 y 4.5.1.



## Auditoría General de la Nación

Tal como se anticipó (punto 3.2.2), el Plan Federal de Movilidad Segura está estructurado en cuatro áreas de acción para su implementación<sup>19</sup>. Sin embargo, del propio plan surge que, al momento de la elaboración de las políticas enunciadas, los organismos competentes no contaban con toda la información necesaria para planificar acciones estratégicas dirigidas a resolver cada uno de los problemas existentes en la materia.

En efecto, se desprende del documento que dicho plan no estaba basado en un diagnóstico integral y preciso de la situación de la seguridad vial en Argentina, reconociéndose expresamente que con respecto a la siniestralidad vial *“hay un gran déficit de información en todos los niveles: cantidad, calidad y análisis”*<sup>20</sup>. En ese sentido, se plantea como uno de los objetivos principales del plan el de *“contar con datos válidos, confiables y seguros”* y que una vez que se cuente con dichos datos se podrán determinar *“mapas de riesgo a nivel nacional, provincial y municipal, y georreferenciar los siniestros y puntos negros (puntos críticos)”*<sup>21</sup>. En el caso del Transporte Automotor de Cargas, más allá de algunos avances puntuales, como es el caso de la elaboración del *“Informe general de transporte de Carga 2015-2018”*<sup>22</sup>, no se contó durante el período auditado con información completa y confiable sobre distintos aspectos relacionados con la siniestralidad.

La falta de datos confiables para la realización de un diagnóstico adecuado dificulta también la planificación eficaz de las medidas concretas a adoptar, incluyendo, por ejemplo, el establecimiento de líneas de base, ya que en muchos aspectos se carece de información precisa sobre la problemática existente.

Por último, cabe destacar que en el propio plan federal se manifiesta que *“sin diagnóstico no hay solución”*, indicando al respecto que contar con estadísticas confiables es el primer paso para identificar las causas de los siniestros y esbozar soluciones concretas.

---

<sup>19</sup> (i) Gestión estratégica de la información; (ii) Inversión en obras de infraestructura; (iii) Educación para la prevención; y (iv) Coordinación para la ejecución. (Ver explicación detallada en el Punto 3.2.2).

<sup>20</sup> Plan Federal de Seguridad Vial, *“Gestión estratégica de la información”*, apartado b) *“De dónde partimos”*.

<sup>21</sup> Plan Federal de Seguridad Vial, *“Gestión estratégica de la información”*, apartado b) *“Hacia dónde vamos”*.

<sup>22</sup> Por ejemplo, en 2019 se elaboró un *“Informe general de transporte de Carga 2015-2018”* en el cual se exponen índices de siniestralidad de TAC según los *“Tramos de Concentración de Siniestros”* en Rutas Nacionales. En la parte final del mismo se exponen las *“ACCIONES PROPUESTAS”*, a saber: *“Desde la Dirección Nacional de Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la Dirección de Investigación Accidentológica (DIA) y la Dirección de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor (DESIVA), proponen hacer auditorías de seguridad vial de forma sistemática en los 6.930 km de Ruta Nacional considerados como TACS -Nota del Redactor: son los tramos de concentración de siniestros definidos en el mencionado Informe- con la finalidad de detectar las posibles fallas de la infraestructura vial en esta zona, con la posibilidad realizar (sic) las mejoras necesarios y así intentar reducir las consecuencias fatales de los siniestros que ocurren en estos tramos de alto riesgo.”*



## Auditoría General de la Nación

### **4.1.3. Se detectaron falencias en la regulación de competencias y en la coordinación estratégica de las funciones asignadas a los organismos y entidades responsables en materia de Transporte Automotor de Cargas.**

Entre las competencias asignadas al MT se encontraba la de *“entender en la elaboración y aplicación de políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional, la registración y sistematización de datos relativos al Sistema Nacional de Seguridad Vial, concertar con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento de las funciones de prevención y control del tránsito...”*. Asimismo, debía *“entender en la coordinación de las tareas de las reparticiones, empresas nacionales o privadas que operan en todos los sistemas y modos de transporte...”*<sup>23</sup>.

Por otra parte, en lo referido a las *“políticas del transporte de cargas”* uno de los objetivos establecidos era *“la coordinación entre los organismos competentes de un plan conjunto tendiente a la definitiva eliminación de las diferentes modalidades infraccionales que afectan al autotransporte de cargas, mediante la incorporación de modernas tecnologías y control adecuado”*<sup>24</sup>.

En lo que hace específicamente a la seguridad vial, la ANSV en su carácter de Autoridad de Aplicación en la materia, tiene relevantes funciones de coordinación y armonización, las cuales se pueden resumir de forma genérica en la de *“coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas públicas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional”*<sup>25</sup>.

Al respecto, se detectaron diversas situaciones que evidencian la falta de armonización y de coordinación estratégica de las competencias y funciones de los organismos, jurisdicciones o entidades con algún tipo de responsabilidad o intervención en materia de seguridad vial del TAC.

Así, tanto desde el punto de vista normativo como desde la gestión propiamente dicha se careció de la claridad y precisión necesarias para un adecuado ejercicio de esas competencias, generándose en muchos casos contradicciones, superposiciones e incertidumbre sobre las

---

<sup>23</sup> Decreto 13/2015, art. 21, incisos 9 y 19 respectivamente.

<sup>24</sup> Decreto 1035/02 (Reglamentario de la Ley 24.653), art. 8 inciso e).

<sup>25</sup> Ley 26.363, art. 4 inc. a). Al respecto, ver también los incisos c), i), n), o), p), q), r) y s).



## Auditoría General de la Nación

responsabilidades asignadas. En tal sentido, se describen a continuación en forma general<sup>26</sup> algunos casos puntuales de este tipo de debilidades:

- a) **Competencias de CENT – CNRT – CNTySV (SSTA).** El Convenio que regula las competencias de la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT) fue objeto de sucesivas modificaciones y adendas desde su versión original de 1992 hasta la finalización del periodo auditado, no existiendo durante el mismo un texto actualizado y ordenado. Esto ha generado que en dichas modificaciones o adendas se realicen referencias confusas a versiones que ya habían sido modificadas, o que no se encuentren correctamente delimitadas las competencias de la CENT, de la CNTySV (SSTA) y de la CNRT. Por ejemplo, en relación con el control de los Talleres de RTO, se observaron criterios confusos para la realización de auditorías, la instrucción de sumarios, elaboración de informes técnicos y la aplicación de sanciones (ver punto 4.3.1 y 4.3.5).
- b) **Competencias de CNRT y SSTA:** La aplicación de sanciones a los prestadores médicos y de capacitación para los conductores de TAC no fue ejercida en forma eficaz por los diferentes criterios existentes para la interpretación de las normas que regulan el ejercicio de dicha competencia por parte de la SSTA y la CNRT (ver punto 4.5.2.c).
- c) **Coordinación con las provincias para el control efectivo del tránsito:** si bien existieron avances en la materia, suscribiéndose una Carta de Intención y Compromiso<sup>27</sup> en la cual se reconoce la importancia de “*consolidar la unificación y normalización normativa*” en los corredores de jurisdicción nacional y provincial y se suscribieron convenios específicos con algunas provincias, no existió en el período auditado un programa anual integral y estratégico (ver punto 4.2.3).

### 4.2. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LAS COMPETENCIAS ESPECÍFICAS DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV).

---

<sup>26</sup> Algunos de estos puntos serán desarrollados con mayor amplitud en los respectivos hallazgos.

<sup>27</sup> IF-2018-64204274-DNCI#ANSV.



## Auditoría General de la Nación

**4.2.1. La ANSV no contó en el periodo auditado con información precisa y suficiente sobre las causas de siniestralidad en el Transporte Automotor de Cargas, en cuya elaboración debía intervenir el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, situación que impidió la elaboración de estadísticas al respecto y dificultó la adopción de medidas preventivas y/o políticas estratégicas en la materia.**

El artículo 66 de la Ley de Tránsito establece que los organismos competentes deberán estudiar y analizar los accidentes de tránsito con fines estadísticos *“estableciendo su causalidad, de manera de obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención...”*<sup>28</sup>. Indica asimismo que en aquellos siniestros con determinadas características (*“importancia, habitualidad y originalidad”*) se ordenará una investigación profunda a través del ente especializado reconocido.

En tal sentido, la Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene entre sus funciones la de *“realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas por intermedio del Observatorio Permanente de Seguridad Vial...”*<sup>29</sup>. A su vez, dicho Observatorio, a través de la Dirección de Investigación Accidentológica, tiene como función realizar el relevamiento de siniestros viales en todo el país, a efectos de estudiar las causas y efectos de los mismos, sugiriendo posibles medidas preventivas y/o políticas estratégicas a adoptar<sup>30</sup>.

Teniendo en cuenta dichas funciones, se solicitó a la ANSV la información estadística existente sobre causas de siniestralidad en el Transporte Automotor de Cargas.

Del análisis de la información suministrada por la ANSV, se visualiza que está conformada por datos de cantidad de siniestros ocurridos, cantidad de víctimas fatales, heridos graves y leves, etc., es decir, información orientada a registrar y evaluar las consecuencias de los siniestros ocurridos, pero que no profundiza en el análisis de sus causas. Consultada sobre este punto la ANSV confirmó que: *“no se dispone de información precisa sobre las causas de los siniestros de Transporte Automotor de Cargas”*<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> Ley 24.449 del 23/12/94, artículo 66.

<sup>29</sup> Ley 26.363, artículo 4º inciso u).

<sup>30</sup> Ley 26.363, artículo 18.

<sup>31</sup> E-mail de la ANSV de fecha 16/10/2019, punto 3.



## Auditoría General de la Nación

No obstante, dicho organismo también informó que a partir de julio de 2018 se comenzó a implementar la Ficha Unificada de Siniestros Viales (FURSV)<sup>32</sup> que tiene como finalidad obtener información detallada sobre las circunstancias influyentes y determinantes de cada siniestro. Sin embargo, hasta la fecha de cierre de las tareas de campo dicha implementación resultó parcial, acotándose –según lo informado- a 14 provincias, cada una de ellas con distinto grado de avance y de utilización de la herramienta. Al respecto, el ente auditado concluyó que *“una vez que la FURSV se implemente en todo el territorio nacional será posible contar con la información sobre la dinámica de los siniestros viales de manera que sea válida, precisa y confiable”*.

Cabe destacar que la propia ANSV reconoce que *“para mejorar la seguridad vial no sólo resulta necesario conocer las estadísticas relativas a los siniestros y víctimas fatales, sino que se necesita de abordajes multidisciplinarios que implican la realización de estudios e investigaciones focalizadas...”*<sup>33</sup>. En tal sentido, plantea algunos desafíos hacia el futuro como por ejemplo la consolidación de observatorios viales en todo el país, mejorar la calidad de la información, etc.

Por último, si bien se ha verificado la realización de relevamientos de accidentes puntuales, en el periodo auditado, no se obtuvo evidencia de que la información obtenida en los mismos haya dado lugar a investigaciones que tengan una utilidad real para determinar las posibles causas de los siniestros, permitiendo así proponer medidas al respecto.

### **4.2.2. Durante el período auditado no se implementó el “Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial” previsto en la normativa.**

El artículo 4º de la Ley 26.363 dispone en su inciso t) que la ANSV tiene a su cargo el diseño e implementación de un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial. A su vez, la reglamentación de este artículo dispone que dicho sistema *“deberá asistir técnicamente al Director Ejecutivo en el control de gestión y elaborar informes relativos a toda la actividad de la ANSV, su vinculación y relación con los restantes organismos nacionales, las diversas jurisdicciones del país,*

---

<sup>32</sup> Creada por Disposición ANSV N° 376/2012 del 23/08/12.

<sup>33</sup> *“Situación de la Seguridad Vial en Argentina: datos y análisis para un abordaje integral del problema”*, Punto 10.2 *“Desafíos de la gestión de la seguridad vial en Argentina”*. Dirección Nacional de Observatorio Vial – ANSV. Marzo de 2018.



## Auditoría General de la Nación

*organismos internacionales y otros estados, a efectos de su fiscalización por parte de la autoridad del organismo... ”<sup>34</sup>.*

En función de esto, se solicitó a la ANSV que informe sobre la efectiva implementación de dicho sistema, teniendo en cuenta la necesidad de evaluar si en el mismo se contemplan de alguna forma las particulares características del TAC y el impacto de este modo de transporte en la siniestralidad vial.

Ante la consulta, la ANSV informó<sup>35</sup> que *“se ha comenzado a elaborar una propuesta de trabajo cuyo fin es la aprobación de la reglamentación para la implementación del Sistema (...)”*. Al respecto, el organismo también señala que *“a tal fin (...) se ha solicitado a las áreas de la ANSV la realización de aportes, información, opiniones y estrategias a considerar en relación a la temática”*. De esta respuesta se desprende que en el período auditado dicho sistema no se encontraba implementado.

Posteriormente, ante una nueva consulta la ANSV informó que si bien el sistema en cuestión continuaba en fase de elaboración, se encontraba en trámite una propuesta de Guía para la Ejecución de Auditorías de Seguridad Vial elaborada por la DNOV<sup>36</sup> *“que, una vez aprobada, importará como insumo para avanzar en la elaboración del referido sistema...”<sup>37</sup>.*

Al respecto, a la fecha de cierre de las tareas de campo se verificó la existencia de una *“Guía para la realización de Auditorías en Seguridad Vial”<sup>38</sup>* publicada por la ANSV. Cabe destacar que las auditorías mencionadas en esta guía están enfocadas en el control de la infraestructura y los proyectos viales, explicando que las mismas permitirían evaluar dichos proyectos a efectos de determinar si los usuarios estarán expuestos a siniestros graves, valorando en forma conjunta todos los elementos y comprobando que el diseño atienda en forma eficaz y efectiva las necesidades de todos. Señala asimismo que la guía está diseñada con el objetivo de dar cumplimiento al Plan Federal de Seguridad Vial ya que la realización sistemática de auditorías implicaría una *“mayor probabilidad de que la seguridad vial esté presente en todas las etapas del ciclo de vida de la infraestructura*

<sup>34</sup> Decreto 1716/2008 (Reglamentación general de la ley N° 26.363). Anexo 1, artículo 4° inc. t.

<sup>35</sup> NO-2019-06855537-APN-ANSV#MTR, del 04-02-2019, punto 5.

<sup>36</sup> Dirección Nacional de Observatorio Vial.

<sup>37</sup> NO-2019-108497788-APN-ANSV#MTR, de fecha 06/12/2019.

<sup>38</sup> No consta en la publicación su fecha de elaboración o aprobación. El link es el siguiente:  
[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_guia\\_para\\_realizacion\\_auditorias\\_seguridad\\_vial.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_guia_para_realizacion_auditorias_seguridad_vial.pdf)





## Auditoría General de la Nación

*(planeamiento y diseño, construcción, operación, mantenimiento y renovación, actualización y modernización)”*.

Sin embargo, el cumplimiento de estos objetivos debería estar enmarcado en el Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial previsto en la normativa, el cual como se describió anteriormente, se encontraba en tareas preliminares de diseño y no estaba implementado aún en el periodo auditado<sup>39</sup>.

### **4.2.3. La ANSV no implementó durante el período auditado un “Programa Anual de Control Efectivo de Tránsito” tal como exige la normativa.**

El inciso s) del art. 4º de la ley 26.363 dispone que una de las funciones asignadas a la ANSV consiste en *“elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un programa anual de control efectivo del tránsito para el eficaz cumplimiento de la presente ley, encontrándose facultada a consultar, requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia. El mismo deberá ser informado anualmente al Honorable Congreso de la Nación, tanto de su contenido como de los resultados obtenidos en su ejecución.”*

Teniendo en cuenta las características del TAC y su importante participación en el tránsito que se lleva a cabo en el territorio nacional, como así también, el impacto de dicho modo de transporte en la siniestralidad vial, se consultó a la ANSV sobre la formulación e implementación de un Programa Anual de Control Efectivo del Tránsito exigido por la normativa aplicable. Este requerimiento tenía por objeto verificar si se encontraban previstas acciones específicas y coordinadas dirigidas a controlar o fiscalizar al TAC y, en su caso, evaluar los resultados obtenidos con la implementación de dichas acciones.

Ante nuestra consulta, la ANSV informó que ese organismo *“no cuenta con un Programa Anual de Control Efectivo de Tránsito aprobado”*<sup>40</sup>. Sin perjuicio de ello, en la misma respuesta la Agencia informó diversas medidas adoptadas en el marco del Consejo Federal de Seguridad Vial, tendientes a la suscripción de convenios con las distintas jurisdicciones con el objeto de asumir compromisos para la realización de tareas de control efectivo del tránsito según los planes que se

---

<sup>39</sup> La implementación efectiva y la gestión del Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial, podrán ser analizadas en futuras labores de auditoría.

<sup>40</sup> NO-2019-06855537-APN-ANSV#MTR, del 04-02-2019, punto 6.





## Auditoría General de la Nación

consensuen entre todas las partes. Al respecto, en la citada respuesta se adjunta una copia de la “*Carta de Intención y Compromiso*”<sup>41</sup> suscripta por el Director Ejecutivo del organismo y doce (12) de las provincias participantes del Consejo Federal, junto con el Convenio suscripto con la provincia de Corrientes<sup>42</sup>.

Por último, es necesario remarcar que la implementación de un Programa Anual de Control Efectivo del Tránsito tiene una importancia significativa a efectos de lograr la coordinación efectiva de los controles entre todos los actores involucrados (Jurisdicciones Locales, Gendarmería Nacional, fuerzas de seguridad y policiales, etc.) y la fiscalización del cumplimiento de dicha programación.

**4.2.4. Durante el período auditado la ANSV no participó en la regulación, implementación y fiscalización del “Sistema de Monitoreo Satelital de Vehículos de Transporte Automotor de Cargas” exigido por la normativa, no existiendo constancia de que dicho sistema haya sido efectivamente implementado en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Vial.**

El inciso p) del art. 4º de la Ley 26.363 dispone que la ANSV tiene que “*participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y de cargas de carácter interjurisdiccional, con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial*”. Complementariamente, la reglamentación de dicho artículo prevé que para la implementación del sistema se deberá establecer una central de monitoreo en tiempo real que nucleará la información que brinde cada prestatario del servicio “*como parte integrante del sistema informático de la misma que permita la fiscalización por parte de la ANSV*”<sup>43</sup>.

Si bien la ANSV habría tenido participación en la implementación del sistema en cuestión para el Transporte de Pasajeros, no fue así en el caso del TAC. En efecto, ante nuestro primer requerimiento la ANSV respondió<sup>44</sup> que, a través de la Dirección de Coordinación del Control y Fiscalización Vial, participó junto con la CNRT en la implementación del Monitoreo Satelital de Vehículos de Transporte Automotor de Pasajeros, sin hacer referencia alguna al TAC.

No obstante, en una respuesta posterior le atribuye la competencia para coordinar la implementación de dicho sistema a la CNTySV-SSTA como principal autoridad en la materia,

---

<sup>41</sup> IF-2018-64204274-DNCI#ANSV.

<sup>42</sup> Informe asimismo que se encontraban en curso los Convenios con Mendoza y Prov. De Buenos Aires.

<sup>43</sup> Decreto 1716/2008 (Reglamentación general de la ley N° 26.363). Anexo 1, artículo 4º inc. p.

<sup>44</sup> NO-2019-06855537-APN-ANSV#MTR, del 04-02-2019, punto 1.



## Auditoría General de la Nación

aclarando que la ANSV nunca fue convocada a tales efectos. Más allá de esta respuesta, la ANSV también tiene a su cargo “*coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial...*” por lo que, en ejercicio de esta competencia, se considera que no puede desentenderse de las medidas que debió ejecutar al respecto.

Por tal motivo, cabe concluir que, además de la falta de implementación de un Sistema de Monitoreo Satelital para el Transporte Automotor de Cargas, este es otro ejemplo de lo expuesto anteriormente en cuanto a la falta de uniformidad de criterios para el ejercicio de las competencias asignadas (transporte automotor de pasajeros vs. transporte automotor de cargas) y de la existencia de deficiencias de coordinación entre los organismos responsables de la seguridad vial (ver Hallazgo 4.1.3).

### **4.2.5.- La ANSV no cumplió con la coordinación de los organismos competentes para la formulación, implementación y fiscalización de un sistema de control de jornada y descanso laboral para el Transporte Automotor de Cargas.**

El artículo 4º inc. r)<sup>45</sup> de la Ley 26.363 le asigna a la ANSV la competencia para llevar a cabo la citada coordinación.

Consultada la ANSV en relación con las acciones llevadas a cabo al respecto, informó que dicho organismo tuvo participación en el proceso de control de jornada laboral en materia de Transporte Automotor de Pasajeros, pero “*no así en la formulación e implementación de tal sistema de control de jornada y descanso laboral en materia de Transporte Automotor de Cargas*”.

El artículo citado agrega que este sistema “*tendrá por objeto registrar por medios comprobables el cumplimiento de la jornada laboral, de las horas de efectiva conducción y del descanso mínimo previsto por la reglamentación por parte de los conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional*”.

---

<sup>45</sup> Ley 26.363, art. 4. inc. r) Coordinar con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y los organismos nacionales con competencia en la materia, la formulación de un sistema de control de jornada y descanso laboral, su implementación y fiscalización. Tendrá por objeto registrar por medios comprobables el cumplimiento de la jornada laboral, de las horas de efectiva conducción y del descanso mínimo previsto por la reglamentación por parte de los conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional;



## Auditoría General de la Nación

### **4.3. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LA CENT, LA CNTYSV Y LA SSTA.**

**4.3.1. Los procedimientos de control implementados por la SSTA, la CNTySV y la CENT presentaron debilidades para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de RTO, evidenciando falencias tanto para la detección de las irregularidades cometidas por los Talleres como para la tramitación de las Actas labradas, dando como resultado solo dos sanciones aplicadas durante todo el período auditado.**

En los procedimientos de auditoría implementados<sup>46</sup>, se han detectado deficiencias tanto en la planificación y ejecución de las auditorías, como en los procedimientos implementados para la aplicación de las sanciones a los talleres. A continuación, se detallan las falencias detectadas en cada una de estas etapas:

#### **4.3.1.a. Falencias en la planificación de las Auditorías.**

La pauta utilizada para la planificación de las auditorías, centrada fundamentalmente en lo cuantitativo, no fue adecuada para llevar a cabo un control eficaz del funcionamiento de los talleres, pues la cantidad, distribución, metodologías y profundidad de los controles no estuvieron basados en un diagnóstico previo pormenorizado de la situación a auditar.

Teniendo en cuenta que el sistema de RTO, se encuentra estructurado a partir de una significativa cantidad de talleres privados (116<sup>47</sup>) distribuidos geográficamente en todo el país, se considera que las auditorías a realizar a los mismos, deben planificarse a partir de criterios reglamentados en forma precisa, basados en parámetros claros y objetivos y con una visión estratégica del funcionamiento de los talleres. Asimismo, los alcances y metodologías de las auditorías deberían estar basados en un análisis de riesgos y en la determinación de áreas críticas del sistema de RTO.

---

<sup>46</sup> Reglamentados en el “Manual del Auditor”, en la Disposición SSTA N° 18/2010 y detallados en el Punto 2 de los Planes de Trabajo Mensuales.

<sup>47</sup> Según el Informe de Gestión de la CENT del año 2015, la cantidad de Talleres de Revisión Técnica ascendían a 119 ese año. Más allá de lo anterior, en los procedimientos de auditoría desarrollados en el presente Informe, se consideraron solo los 116 talleres que funcionaron durante todo el período auditado. Cabe destacar, que además de esos 116 talleres, hubo otros dos que fueron dados de baja durante el período auditado, siendo considerados para la elaboración del Hallazgo 4.3.1.c.



## Auditoría General de la Nación

Sin embargo, mediante el análisis de los planes de auditoría existentes para el período auditado, se verificó que durante la mayor parte de dicho período las auditorías se planificaron sin considerar pormenorizadamente criterios y parámetros con estas características.

Así, desde el inicio del período auditado hasta el primer trimestre del año 2018 inclusive, las auditorías se llevaron a cabo en base a una planificación y una metodología sujeta a una pauta mayormente cuantitativa que cualitativa. En efecto, si bien la cantidad de auditorías planificadas es significativa<sup>48</sup>, las mismas se asignan a todos los talleres sin considerar las diferentes variables que podrían ameritar un control más intensivo y profundo en algunos de ellos. Es decir, la distribución de las auditorías se realizaba sin tomar en cuenta parámetros objetivos de riesgo como podría ser, por ejemplo, las irregularidades detectadas en auditorías anteriores.

Por otra parte, la asignación de auditorías a los distintos talleres y regionales tampoco satisfacía la pauta expuesta por la CENT en los Planes de Trabajo de las Auditorías Regionales. En efecto, uno de los objetivos dispuestos en dichos planes era el cumplimiento de las visitas mensuales programadas a cada uno de los talleres, cuya cantidad estaba fijada en función de la cantidad mensual de RTO que realiza cada TRT<sup>49</sup>. Del análisis realizado surge una cantidad de casos en los cuales no se respetaba dicha pauta, asignándose auditorías, en forma no proporcional a la cantidad de RTO que realizan los respectivos talleres. En el siguiente cuadro se exponen a modo de ejemplo algunos de los casos detectados:

---

<sup>48</sup> Año 2016: 4728 auditorías regionales y 119 auditorías nacionales. Año 2017: 4628 auditorías regionales y 118 auditorías nacionales.

<sup>49</sup> Planes de Trabajo 2018, “Tareas a desarrollar”, Punto 1: “Control de cumplimiento de visitas mensuales a los TRT según Plan de Trabajo anual”.



## Auditoría General de la Nación

Cuadro N°7. Auditorías programadas en función de las RTO realizadas.

Auditoría Regional	Taller	Total RTO 2015	Auditorías Programadas 2016	Total RTO 2016	Auditorías Programadas 2017	Total RTO 2017	Auditorías Programadas 2018
010 - Avellaneda	(082) Revioeste de Verifica S.R.L.	26551	4	30924	4	31913	4
	(091) RETEO S.R.L.	23501	3	26902	3	29460	3
030 - CABA	(018) Control Técnico Vehicular S.A.	23286	5	24895	5	17831	5
	(030) Tuv S.A.	11966	4	11360	4	8458	4
	(007) Inspecciones Técnicas Pompeya SRL	9635	3	10412	3	6721	3
060 - Haedo	(039) Pol - Car San Andrés de Giles S.A.	7536	2	8740	2	9061	3
	(073) Coltec Ciudadela S.A.	5415	3	6059	3	4494	3
	(100) Polcar Norte S.A.	9301	4	9528	4	9216	4
110 - Santa Fe	(045) Rafaela RTV S. A.	10823	2	12542	2	14143	2
	(046) Asoc. de Bomberos Voluntarios	1384	3	1152	3	1134	3
	(022) Transcontrol S.R.L.	5165	4	4862	4	4900	4
120 - Tucumán	(029) Planta Revesa S.R.L.	40143	4	40963	4	38423	4
	(059) Técnica Cañizares S.R.L.	8847	4	8839	4	8356	4

### CONCLUSIONES:

- 1.- De los casos analizados surgen 6 Talleres de distintas Auditorías Regionales que tienen asignadas 4 auditorías mensuales. Sin embargo, la cantidad de RTO realizadas por esos talleres difiere notablemente en la mayoría de los casos. Por ejemplo, si tomamos las RTO 2016, el taller (029) Planta Revesa S.R.L. de la Regional Tucumán realizó 40.963 RTO, el taller (082) Revioeste de Verifica S.R.L. de la Regional Avellaneda realizó 30.924 RTO y el taller (022) Transcontrol S.R.L. de la Regional Santa Fe realizó 4.862 RTO.
- 2.- Por otra parte, dentro de una misma Regional (Tucumán), se asignan 4 auditorías mensuales al taller (029) Planta Revesa S.R.L. que en los tres periodos considerados realizó un promedio de casi 40.000 RTO anuales y la misma cantidad de auditorías al taller (059) Técnica Cañizares S.R.L. que en esos años tiene un promedio de 8.700 RTO anuales.
- 3.- Entre 2015 y 2017, el taller (018) Control Técnico Vehicular S.A. de la Regional CABA realizó un promedio de **22000 RTO** y le asignaron **5 auditorías**, mientras que el taller (091) RETEO S.R.L. de la Regional Avellaneda hizo un promedio anual de **26600 RTO** y tiene asignadas **3 auditorías** mensuales.
- 4.- El taller (091) RETEO S.R.L. de la Regional Avellaneda hizo un promedio anual de **26600 RTO** y tiene asignadas **3 auditorías mensuales**, mientras que el taller (046) Asoc. de Bomberos Voluntarios tiene un promedio de **solo 1200 RTO anuales** y le asignaron la misma cantidad de auditorías.

Fuente: CENT y elaboración propia

Por último, cabe destacar que a partir de marzo de 2018 se comenzaron a introducir modificaciones en la planificación de las auditorías y en su metodología, los cuales tuvieron, en términos de eficiencia, un incipiente impacto positivo en los resultados obtenidos<sup>50</sup>. Los cambios dispuestos consistieron en la implementación de un “Programa de Auditorías Extendidas Conjuntas

<sup>50</sup> Ver Punto b).



## Auditoría General de la Nación

(AEC)” en función del cual se comenzó a realizar una menor cantidad de auditorías, pero con una mayor duración y profundidad en su ejecución, poniendo especial énfasis en el factor sorpresa.

Según detalla la CENT en su Informe de Gestión 2018, dicho programa fue implementado de forma progresiva, realizando AEC semanales a algunos talleres con grupos de trabajo de 4 a 6 personas en una primera etapa y en una segunda etapa, al ampliarse el rango de talleres fiscalizados, los grupos se redujeron a 2 personas como mínimo<sup>51</sup>.

Sin embargo, durante 2018 el Programa de AEC fue implementado progresivamente a modo de prueba y ejecutado en forma complementaria con el Plan de Trabajo de auditorías regulares de 2018, el cual continuó vigente en dicho período con las falencias ya mencionadas. Recién para 2019, teniendo en cuenta los resultados obtenidos en 2018, se elaboró un Plan de Trabajo de AEC basado, según el Informe de Gestión 2018, en un mapa de riesgo por zonas<sup>52</sup>.

### **4.3.1.b.- Ineficacia e ineficiencia en la ejecución de las Auditorías a los Talleres de RTO.**

Durante la mayor parte del período auditado, la metodología utilizada para la realización de las auditorías no fue adecuada a las necesidades de control que requiere el funcionamiento de los talleres. Dicha metodología<sup>53</sup> consistía básicamente en una serie de visitas mensuales de los auditores regionales a cada taller, estando previsto que el tiempo de permanencia mínimo de los auditores sea de tres (3) horas. En cada visita se debía evaluar el cumplimiento de los ítems establecidos en los planes de trabajo<sup>54</sup>.

Al respecto, el análisis realizado permite concluir que si bien en términos generales se cumplen las metas físicas previstas<sup>55</sup>, los resultados sustantivos obtenidos no fueron satisfactorios.

---

<sup>51</sup> El Programa de AEC se implementó a instancias de la SSTA en base a un Informe de la CNRT (NO-2018-09303134-APN-SSTA#MTR de fecha 02/03/18) en el cual dicho organismo indica una serie de anomalías de tipo mecánico corroboradas en unidades afectadas al Transporte Automotor de Pasajeros que podrían ser consecuencia de deficientes RTO practicadas sobre las mismas.

<sup>52</sup> La gestión del “Programa de Auditorías Extendidas Conjuntas (AEC)”, de reciente implementación a la finalización del período auditado, podrá ser analizado en futuras labores de auditoría.

<sup>53</sup> Cabe aclarar que nos referimos específicamente a las auditorías “regulares” realizadas por los auditores regionales, no a las realizadas en base a la nueva metodología de Auditorías Extendidas implementadas a partir de marzo de 2018.

<sup>54</sup> Ver detalle en Anexo III.

<sup>55</sup> Cantidad de auditorías ejecutadas sobre las programadas.



## Auditoría General de la Nación

Por un lado, esto se debe a las deficiencias en la planificación de las auditorías descriptas en el punto anterior, pero también a la existencia de falencias en la ejecución de las auditorías propiamente dichas.

En efecto, de la revisión realizada surgen numerosas debilidades en las tareas llevadas a cabo por los auditores, habiéndose podido documentar: incumplimientos en los procedimientos de auditoría aplicados, inconsistencias o contradicciones en las actas labradas, falta de uniformidad de criterio para la confección de los Informes de Auditoría o Actas de Comprobación, etc.

A continuación, se realiza un análisis detallado de las distintas situaciones detectadas en la ejecución de las auditorías:

➤ **Falta de labrado de Actas.**

Se detectaron casos en los cuales los auditores CENT no labraron Actas de Comprobación a pesar de haberse verificado incumplimientos o irregularidades que lo ameritaban.

Teniendo en cuenta la escasa cantidad de Actas labradas, se analizó una selección de casos de auditorías regionales a efectos de verificar si en dichos informes se observan situaciones que tendrían que haberse asentado en Actas.

De dicho análisis, surge la existencia de observaciones realizadas por los auditores regionales, como consecuencia de las cuales tendrían que haberse labrado Actas de Comprobación, que sin embargo no habían sido confeccionadas<sup>56</sup>. El criterio utilizado es la comparación de esos casos con otros en los cuáles sí se labraron, de la que surge que, ante las mismas circunstancias, en algunos casos se generaron Actas y en otros no.

Como medio para ilustrar la situación, se profundiza en el caso del Taller 010-057 (Regional Avellaneda) al cual, en 2018, se le labraron 21 Actas de Comprobación y en 2017 y 2016 ninguna. Así, se analizaron las situaciones que motivaron las Actas de 2018, verificándose que en 2016 y 2017 los auditores regionales ya habían observado las mismas irregularidades (por ej. falta de impresión

---

<sup>56</sup> El punto 18 (Elaboración de Actas de SSTA) de las “Tareas a desarrollar” contenidas en los Planes de Trabajo para el año 2018 establece que: *“el auditor debe labrar Actas de SSTA a un TRT, cuando la situación amerita una sanción por parte de la Autoridad de Aplicación ante deficiencias de procedimientos de RTO, infraestructura inadecuada o fallas en el equipamiento. También ante incumplimientos reiterados y constantes a las observaciones realizadas en los respectivos Informes de Auditoría labrados previamente”*.



## Auditoría General de la Nación

de evidencia objetiva a la medición de humo y frenos, defectos en la infraestructura, falta de equipamiento, etc.)<sup>57</sup>.

Al respecto, en su Informe de Gestión 2017 la propia CENT reconoce la “escasa o nula elaboración de las Actas de la SSTA por parte de algunas Auditorías Regionales para elevar posteriormente pedidos de sanciones”<sup>58</sup>.

En el cuadro N°8 puede observarse la cantidad de Actas de Comprobación labradas en el período auditado con respecto a la cantidad de auditorías realizadas:

**Cuadro N°8. Actas labradas / Cantidad de auditorías.**

	2016	2017	2018	2019 1er. Cuat.
Cantidad de Auditorías Regionales /AEC	4728	4628	4116	Sin datos
Actas labradas	11	25	395	107

Fuente: CENT y elaboración propia

Si bien en 2018 se llevaron a cabo una menor cantidad de auditorías, estas se realizaron con mayor profundidad y detalle. A esos fines, por ejemplo, se incorporaron objetivos a alcanzar en las Tareas del Plan de Trabajo, se elevó el número de auditores a participar en cada procedimiento y se reforzó la documentación de las revisiones.

Así, tomando la cantidad de Actas labradas como un indicador de la eficacia de los procedimientos de Auditoría, si se comparan las Actas labradas en auditorías regulares con las confeccionadas a partir de la implementación del Programa de AEC (03/2018), se observa un incremento de 1480% entre 2017 y 2018; lo que da cuenta –junto con las demás cuestiones señaladas en este Hallazgo 4.3.- de la existencia de debilidades en los procedimientos y metodologías aplicadas hasta ese momento. En el mismo sentido, la propia CENT en sus Planes de Trabajo para 2018 señala que el índice de labrado de actas era muy bajo y que debía ser mejorado.

<sup>57</sup> Ver detalle en Anexo IV.

<sup>58</sup> Informe de Gestión CENT 2017, Informe de Auditorías Nacionales 2017, “Evaluación cualitativa y cuantitativa”, Procedimientos de RTO, Punto 14.





## Auditoría General de la Nación

### ➤ **Falta de seguimiento de observaciones de auditorías anteriores. Incumplimiento de plazos otorgados.**

En forma recurrente surge que en aquellos casos en que los auditores regionales otorgan a los talleres un plazo para regularizar determinada observación, no se realiza un seguimiento de la misma a efectos de verificar su efectivo cumplimiento.

En este sentido, se han detectado casos, como el que se desarrolla en el Anexo IV del presente, en los cuáles existiendo una observación anterior con un plazo determinado (vencido o no) las auditorías siguientes no hacen referencia al mismo y detectando la misma irregularidad, vuelven a otorgar un nuevo plazo para su cumplimiento.

A similares conclusiones arriba la propia CENT a través de sus Auditores Nacionales quienes en sus informes manifiestan, por ejemplo, la existencia de *“falta de control en algunas Auditorías Regionales de los puntos más importantes extraídos de las Actas subidas al sitio WEB de la CENT y que no se chequean o se hace un seguimiento en el tiempo para verificar posteriormente su cumplimiento”*<sup>59</sup>.

Asimismo, en el punto siguiente informan la *“falta de observaciones en los Informes labrados por algunos Auditores Regionales de falencias detectadas posteriormente por los Auditores Nacionales y que se prolongan en el tiempo”*<sup>60</sup>.

### ➤ **Frecuencia injustificada de las auditorías:**

Se desvirtúa la planificación de las auditorías por la forma en que se llevan a cabo las visitas. Al respecto se verificó que en reiteradas ocasiones si bien los auditores regionales se ajustan a la cantidad de visitas asignadas a cada taller, las mismas se ejecutan en días consecutivos o, incluso, se han detectado casos en los que se contabilizan varias visitas en el mismo día.

---

<sup>59</sup> Informe de Gestión CENT 2017, Informe de Auditorías Nacionales 2017, *“Evaluación cualitativa y cuantitativa”*, Procedimientos de RTO, Punto 12.

<sup>60</sup> Informe de Gestión CENT 2017, Informe de Auditorías Nacionales 2017, *“Evaluación cualitativa y cuantitativa”*, Procedimientos de RTO, Punto 13.



## Auditoría General de la Nación

Del análisis de los Informes de Auditoría y de las observaciones plasmadas en los mismos, no surge motivación alguna que justifique esa frecuencia de visitas.

Por ejemplo, el Taller 060-97 (Regional Haedo) tenía planificadas cuatro (4) auditorías para el mes de marzo de 2017, habiéndose ejecutado una (1) de ellas el 02/03/2017 y las otras tres (3) se realizaron el día siguiente (03/03/2017). Las cuatro (4) auditorías fueron realizadas por el mismo auditor y no se verifica la utilidad de esta metodología, ni se manifiestan motivos que justifiquen dicha modalidad. Cabe destacar que las observaciones plasmadas en los sucesivos informes son, como es lógico, sustancialmente las mismas. Tampoco consta manifestación alguna sobre la necesidad de realizar una auditoría de jornada completa o de más de un día en este taller.

### ➤ **Disparidad de criterio entre los auditores regionales.**

Se pudo constatar que no existe uniformidad de criterio entre todos los auditores para la realización de las auditorías, elaboración de Informes y labrado de Actas de Comprobación.

Se verificó que ante las mismas circunstancias los auditores adoptan distintas medidas, otorgan diferentes plazos, exigen o no determinada documentación o requisitos, etc. Esta situación ya se explicó con respecto a los plazos otorgados, pero también se advierten estas diferencias de criterio, por ejemplo, al momento de evaluar las condiciones de infraestructura, seguridad e higiene, el estado del equipamiento o incluso en la forma de plasmar el contenido de las observaciones.

Entre las recomendaciones para superar esta situación, los Informes anuales de auditoría nacionales proponen: “(1a) Capacitación y evaluación permanente del personal de las auditorías regionales en cuanto a procedimientos técnicos y legales vigentes de la RTO”<sup>61</sup>

### ➤ **Cambio significativo entre el índice histórico de Vehículos “No Aptos” y el mismo índice para las RTO realizadas en presencia de los auditores.**

Se verificó que existe una diferencia sustancial entre la cantidad de vehículos rechazados por un taller normalmente y cuando se está ante la presencia de un auditor. Este punto pudo ser

---

<sup>61</sup> Informe anual de auditoría nacional 2016.



## Auditoría General de la Nación

comprobado en virtud del análisis realizado sobre los informes de auditorías regionales, en los cuales queda plasmado el índice de no aptos en presencia del auditor como así también el índice de no aptos “histórico” del taller, el cual se compone del promedio de no aptos de los últimos 3 meses.

Esta misma falencia fue detectada por los auditores nacionales, y plasmada en los informes de auditoría nacional correspondientes al 2016 y 2017, como así también en el informe preliminar de auditorías extendidas (ver Anexo VI) llegando incluso a afirmar que -en virtud de la diferencia mencionada- “*las RTO realizadas sin la presencia de la Auditoría generan incertidumbre en cuanto al resultado adjudicado*”. También se observa, que, en presencia de los auditores, se reduce de forma considerable el tráfico de vehículos respecto al tráfico diario promedio.

Cabe destacar que no se trata de un hecho nuevo para la CENT, sino que dicha entidad está en conocimiento de la misma desde muchos años atrás, habiendo sido ya observada dicha situación por las “Macro-auditorías” que la CNRT realizaba hasta 2008, e incluso, en los Informes de la AGN aprobados por Resoluciones 51/2007<sup>62</sup> y 130/2008<sup>63</sup>.

### **4.3.1.c.- Falta de aplicación de sanciones o medidas preventivas en función de las irregularidades detectadas. Demoras en el trámite de los sumarios.**

Durante el período auditado, no fueron ejecutados en forma eficaz los procedimientos para la aplicación de sanciones a los talleres de RTO ni se implementaron otras medidas efectivas de carácter correctivo o preventivo ante las irregularidades detectadas en los talleres.

Al respecto, la normativa vigente<sup>64</sup> en el período auditado establecía que en caso de detectarse la comisión de infracciones por parte de los talleres de RTO, la autoridad de aplicación (SSTA-CNTySV) podría aplicar las siguientes sanciones: a) apercibimiento; b) suspensión de uno (1) a treinta (30) días; c) inhabilitación definitiva.

Del relevamiento realizado, surge que la Subsecretaría de Transporte Automotor aplicó solo cinco (5) sanciones durante todo el período auditado: tres (3) de suspensión y dos (2) de inhabilitación definitiva, como puede verse en el cuadro N°9.

#### **Cuadro N°9. Sanciones aplicadas a los Talleres de RTO en el período auditado.**

<sup>62</sup>Hallazgo 4.1.1.

<sup>63</sup> Hallazgo 4.1.1.1.

<sup>64</sup> Res. ST N° 417/92 (modificada por Res. ST N° 408/94), Anexo I, arts. 16.2 y 16.3.



## Auditoría General de la Nación

SANCIÓN	TALLER	DISPOSICIÓN SSTA	Fecha Disposición	Acta Nº	Fecha del Acta	EXPEDIENTE
Suspensión por 10 días	MOBIM SRL	DI-2018-12-APN-SSTA#MTR	14/3/2018	659	15/3/2013	EXP-S02:0040232/2013
				669	1/8/2014	
Suspensión por 10 días	NAZARENO SRL	DI-2018-13-APN-SSTA#MTR	14/3/2018	660	15/3/2013	EXP-S02:0040234/2013
				667	25/3/2014	
				802	22/7/2014	
				688	30/11/2016	
Suspensión por 4 días	BRANSEN SRL	DI-2018-19-APN-SSTA#MTR	9/5/2018	152	9/5/2013	EXP-S02:0074580/2015
Inhabilitación Definitiva	CONTROL AUTOMOTORES BUENOS AIRES S.A.	DI-2018-14-APN-SSTA#MTR	3/4/2018	17	8/7/2017	EX-2017-12925840-APN-SSTA#MTR
Inhabilitación Definitiva	GOOD CONTROL SRL y DIRECTOR TÉCNICO	DI-2019-17-APN-SSTA#MTR	19/2/2019	809	11/4/2018	EX-2018-15947798-APN-SSTA#MTR

Fuente: CENT, SSTA y elaboración propia

Considerando las fechas de las Actas de Comprobación de la CENT de los tres primeros casos presentados, puede observarse que el tiempo transcurrido entre la detección de la infracción y la aplicación de la sanción resulta excesivo. Así, las tres sanciones de suspensión se aplicaron en 2018 a raíz de actas labradas por la CENT desde 2013, es decir, cinco (5) años después de haber detectado la primera irregularidad.

Por otra parte, las dos inhabilitaciones definitivas fueron dispuestas en 2018 y 2019 en función de actas labradas en 2017 y 2018 respectivamente. Si bien se observa aquí una mayor celeridad para la tramitación y resolución de las sanciones, cabe destacar que en el primero de estos dos casos el procedimiento de control de la CENT fue requerido específicamente por la Subsecretaría de Transporte Automotor a causa de un siniestro vial específico de singular gravedad<sup>65</sup>; mientras que en el segundo caso, el acta que motivó la sanción se labró ya en el marco del programa de Auditorías Extendidas Conjuntas.

De lo expuesto, se evidencia la existencia de debilidades en la tramitación eficaz de las actas elevadas por la CENT para la aplicación de sanciones a los Talleres de RTO. En tal sentido, del Acta

<sup>65</sup> Nota NO-2017-12527477-APN-SSTA#MTR del 26/06/2017.



## Auditoría General de la Nación

Acuerdo<sup>66</sup> suscripto entre la CNTySV y la CNRT para el traspaso de dichos expedientes surge lo siguiente:

Cuadro N°10. Sanciones aplicadas a los Talleres de RTO en el período auditado.

Sumarios TRT	2013/2015	2016	2017	2018	2019 (1° C)
Actas	14	11	25	395	107
Tramitadas	0	0	4	50	10
Sancionados	0	0	0	2	0

Fuente: PV-2019-43108885-APN-GAJ#CNRT.

Como puede verse, más allá de la escasa cantidad de actas labradas, la tramitación y resolución de los sumarios fue prácticamente nula en el período auditado, con un pequeño incremento en 2018<sup>67</sup>.

La situación descrita tiene como lógica consecuencia, una baja percepción de riesgo de sanciones por parte de los talleres, lo que puede operar como un desincentivo a cumplir con los requisitos exigidos y a solucionar las irregularidades detectadas en las auditorías.

### **4.3.2.- Los controles implementados por la CENT para la custodia de las obleas y certificados de RTO no son eficaces para garantizar su adecuado resguardo y conservación.**

#### **4.3.2.a. El depósito en el que se almacenan las obleas y certificados de RTO no reunía las condiciones mínimas de seguridad que ameritan dichos documentos públicos.**

Las Obleas y Certificados son los instrumentos por medio de los cuales se demuestra que un vehículo de transporte automotor de carga ha dado cumplimiento a la Revisión Técnica Obligatoria y que, por ende, se encontraría en condiciones de circular.

Durante el período auditado, la empresa Fusión San Luis S.A. fue la proveedora de las obleas y certificados utilizados por los Talleres de RTO que funcionan bajo la supervisión y control de la CENT. Asimismo, durante ese tiempo la empresa proveedora suministró un espacio de almacenamiento para las obleas y certificados aún no distribuidos a las Auditorías Regionales y a los

<sup>66</sup> PV-2019-43108885-APN-GAJ#CNRT, DE FECHA 10/05/2019 – EX-2019-39047118-APN-SSTA#MTR. Acta Acuerdo de Traspaso de Expedientes, suscripta en el marco de lo previsto en el Decreto 240/2019 (B.O. 03/04/2019).

<sup>67</sup> Téngase presente, que los datos correspondientes a 2019 corresponden solo al primer cuatrimestre de ese año.



## Auditoría General de la Nación

Talleres, el cuál debería cumplir determinados requisitos de seguridad teniendo en cuenta la importancia de la documentación en cuestión.

Sin embargo, del relevamiento realizado surge que el depósito en el cual se almacenan las Obleas y Certificados no tenía las características necesarias para asegurar un adecuado resguardo y conservación de las mismas.

Al respecto, en la inspección ocular realizada se verificó que la documentación no se almacenaba en un área de acceso restringido, sino que las obleas y certificados se encontraban en un galpón sin separación física entre las distintas áreas y estaban dispuestas en estanterías al alcance de cualquier persona que transite por el lugar. Asimismo, se constató la coexistencia de la documentación perteneciente a la CENT con otras cajas de documentación perteneciente al proveedor o a otras entidades. Se observó también, que en el mismo espacio físico en el que estaban las estanterías con los documentos se encontraban estacionados vehículos del personal de la empresa. Estas circunstancias hacen que el espacio en cuestión no cuente con las condiciones de seguridad necesarias para el adecuado almacenamiento de los referidos documentos públicos<sup>68</sup>.

Sobre el final del periodo auditado, la CENT elaboró un proyecto para regular el proceso a seguir para la solicitud, aprobación interna y gestión de Obleas, Certificados y Planillas de Revisión Técnica, cuya implementación se encontraba, por entonces, pendiente. Al abordar las cuestiones relativas al Almacenamiento (5.3.) señala: "El proveedor suministrará un espacio de almacenamiento de Obleas y Certificados que cumplan con los requisitos de seguridad y de preservación de la integridad de la documentación a satisfacción de la CENT, para poder centralizar desde ahí la distribución".

### **4.3.2.b. La CENT no realizaba un control periódico y efectivo sobre los documentos que se entregan a los Talleres de RTO, habiéndose detectado faltantes de certificados y obleas vencidas que debían permanecer en custodia.**

Según los procedimientos existentes, dichas Obleas y Certificados son distribuidos por cada Auditoría Regional entre los talleres de RTO que se encuentran bajo su órbita, en función de los respectivos requerimientos. El remanente anual de obleas y certificados es reintegrado por el taller a

---

<sup>68</sup> Ver relevamiento fotográfico en Anexo V.



## Auditoría General de la Nación

la Auditoría Regional y se realiza el canje por los del año siguiente. Las obleas y certificados reintegrados se archivan en la Auditoría Regional para su posterior destrucción.

A efectos de verificar los controles existentes se concurrió a la Auditoría Regional Buenos Aires a realizar un arqueo de dicha documentación<sup>69</sup>. A tal fin, se solicitó a la citada regional que informe las Obleas y Certificados que permanecían archivados en su poder, verificándose lo siguiente:

- Se constató la existencia de cajas con las obleas y certificados de 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018.
- Se verificó la existencia de constancias de destrucción de las obleas y certificados de 2010 y 2011.
- No se encontraron archivadas las obleas y certificados de 2012 y tampoco constancia alguna de que los mismos hayan sido destruidos.

Teniendo en cuenta el faltante detectado, se solicitó a la CENT<sup>70</sup> que informe los motivos de dicha irregularidad y, en su caso, si se adoptó alguna medida al respecto.

En respuesta a esto, la CENT suministró copia de un “*Certificado de Extravío*”<sup>71</sup> de fecha 02/09/19 realizado ante la Policía de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y una Nota<sup>72</sup> en la cual se manifiesta que desconociendo los motivos y el momento desde el que se produjo dicho faltante, se sugieren las siguientes medidas<sup>73</sup>:

*“1.- Efectuar la correspondiente denuncia policial, por el faltante de Certificados de Revisión Técnica y Obleas de canje, pertenecientes al Año 2012, constatados por la AGN en la Auditoría Regional Buenos Aires.”*

---

<sup>69</sup> Acta labrada en fecha 26/06/2019. suscripta por integrantes del equipo de auditoría, por personal de la CENT y de la Auditoría Regional presentes en la realización del procedimiento.

<sup>70</sup> Email del 07-08-2019.

<sup>71</sup> Nota N° 0794/19 de fecha 03/09/19 del Secretario Ejecutivo al Director Ejecutivo de la CENT.

<sup>72</sup> Nota N° 0785/19 de fecha 26/08/19 del Secretario Ejecutivo al Director Ejecutivo de la CENT.

<sup>73</sup> Cuya implementación efectiva podrá ser evaluadas en futuras labores de auditoría.



## Auditoría General de la Nación

2.- *Efectuar un procedimiento de arqueo anual de todos los Certificados de Revisión Técnica y Obleas, en función de lo comprado y lo utilizado por la CENT (canje incluido).*

3.- *Instrumentar un procedimiento de entrecruzamiento de datos entre las denuncias por robo o extravío efectuadas por los Talleres del Sistema CENT y los pedidos de informes canalizados a la CENT por los distintos Juzgados o Fiscalías de todo el país, por presuntos usos de Certificados y Obleas falsos o adulterados”.*

### **4.3.3. La CENT no realizó un control eficaz sobre los requisitos que deben cumplir los talleres de RTO para estar habilitados e inscriptos en el Registro Nacional de Talleres.**

Desde su creación, la CENT tiene a su cargo la función de “mantener actualizado el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte Automotor de Pasajeros y de Carga, así como supervisar su desempeño...”.

Los talleres habilitados para prestar el servicio de revisión técnica deben estar inscriptos en dicho registro y presentar periódicamente la documentación requerida. En el período auditado funcionaron en el territorio nacional 116 talleres.

Al respecto, el artículo 6º de la Res. ST N° 294/2006 dispone que la CENT “...procederá a actualizar los datos de inscripción de la totalidad de los Talleres de Revisión Técnica, debiendo formar legajos foliados, individualizados por el número de inscripción de cada taller, en los que consten en un solo cuerpo todas las documentaciones por el mismo presentadas para su inscripción en el Registro, datos de inscripción que deberá mantener permanentemente actualizados...”.

Del análisis de los legajos seleccionados<sup>74</sup>, surgen los siguientes hallazgos que evidencian la presencia de debilidades en los controles realizados por la CENT:

#### **4.3.3.a. La CENT no detectó durante el período auditado, el funcionamiento de un Taller de RTO vinculado con empresas de transporte, situación que contraría una prohibición expresa de las normas que regulan la materia.**

---

<sup>74</sup> De los 116 legajos existentes, se seleccionaron para su revisión 30 legajos o el 25,86% de los mismos.





## Auditoría General de la Nación

Según la normativa aplicable, los talleres que realizan las inspecciones técnicas a los vehículos de transporte automotor de cargas y pasajeros no pueden tener vinculación con empresas de transporte<sup>75</sup>, exigencia razonable teniendo en cuenta que dichos talleres son los que luego tendrán que realizar las verificaciones a los vehículos de esas empresas.

Sin embargo, de los cruces de información realizados entre los legajos de la CENT y la información presentada por las empresas ante la Inspección General de Justicia, se detectó que existió un taller<sup>76</sup> que a pesar de tener vinculación<sup>77</sup> con una empresa de transporte automotor de pasajeros, estuvo habilitado por la CENT durante el período auditado para realizar inspecciones técnicas de vehículos de transporte automotor de cargas.

### **4.3.3.b. Se verificó que uno de los talleres<sup>78</sup> seleccionados en el muestreo funcionó irregularmente durante 16 meses por haberse producido la expiración del plazo de vigencia de la sociedad comercial a cargo de su explotación.**

La ley de Sociedades Comerciales establece en su artículo 94 inc. 2) que una de las causales de disolución de las sociedades se produce por *“la expiración del término por el cual se constituyó”*. Una vez operado dicho plazo la sociedad en cuestión queda automáticamente en estado de liquidación, no pudiendo iniciar nuevas operaciones en desarrollo de su objeto social. Así, la sociedad solamente conservará en ese caso su capacidad jurídica para los actos necesarios para su inmediata liquidación.

De la revisión del legajo del Taller N° 10-107 se constató que el plazo de duración de la Sociedad Anónima a cargo de dicho taller venció el 28/02/2015 y la empresa regularizó dicha situación mediante la reconducción decidida en Asamblea del 21/06/16 (inscripta en la IGJ el 25/11/16). De esta forma, transcurrieron aproximadamente 16 meses en los que la empresa funcionó

---

<sup>75</sup> Resolución ST N° 417/92, Anexo I “Reglamento para la inspección técnica de los vehículos de transporte de pasajeros y de carga afectados a servicios de Jurisdicción Nacional”, artículo 3°.

<sup>76</sup> Taller de Revisión Técnica “Verifica SRL”. Taller que tiene algún grado de vinculación económica y/o societaria, con otros talleres que también estuvieron habilitados para la realización de RTO a vehículos de transporte automotor de cargas durante el período auditado.

<sup>77</sup> El socio gerente de la Empresa Verifica SRL, era simultáneamente vicepresidente y posteriormente presidente de la empresa Línea Expreso Liniers SAIC.

<sup>78</sup> Control Automotores Buenos Aires S.A.



## Auditoría General de la Nación

irregularmente, no existiendo constancia de que la CENT haya tomado conocimiento de dicha situación.

**4.3.3.c. Los Estados Contables que constan en el legajo de uno de los talleres<sup>79</sup> que funcionó durante el período auditado no se encontraban auditados y certificados según lo exigen las normas contables, contaban solo con una certificación literal, no siendo esto suficiente para garantizar la razonabilidad de los mismos.**

La reglamentación establece que los talleres deben presentar los Estados Contables certificados en el Colegio Profesional de la jurisdicción respectiva.

De la revisión efectuada surge que los Estados Contables existentes en el legajo de uno de los talleres cuentan únicamente con lo que se conoce como una “*Certificación Literal*”, sin que la CENT haya realizado salvedad alguna al respecto. Cabe destacar que los últimos Estados Contables incorporados al legajo son del ejercicio 2012, no encontrándose los correspondientes a los ejercicios del período auditado.

Es pertinente aclarar que una certificación literal de Estados Contables consiste en la constatación de que estos se encuentren transcritos en los libros rubricados de la respectiva entidad, pero no constituye en modo alguno una auditoría ni una revisión y, por lo tanto, las manifestaciones del Contador Público no representan la emisión de un juicio técnico respecto de los mismos.

**4.3.4. La CNTySV no llevó a cabo durante el período auditado la investigación técnico – administrativa de los siniestros de transporte automotor de cargas. La CENT tampoco realizó estudios de accidentes viales ni mantuvo un banco de información sobre los mismos, tal como lo exigen los convenios.**

La CNTySV como órgano de coordinación en lo relativo al tránsito de los vehículos de transporte de pasajeros y cargas, debe efectuar la investigación técnico administrativa de siniestros de Transporte Automotor de Cargas a fin de “*determinar sus causas y proponer las medidas de*

---

<sup>79</sup> Vertrans S.A.



## Auditoría General de la Nación

prevención...” (Decreto 1716/2008, Anexo VIII, art. 9.4; modificatorio del Anexo T del Decreto 779/95).

Consultada al respecto, la CNTySV informó que *“en lo que concierne al Transporte Automotor de Cargas no se han evidenciado accidentes de tal magnitud que meritúen la intervención de la CNTySV. Sin perjuicio de ello, en ocasión de dichos siniestros viales es la justicia la que interviene a fin de establecer las correspondientes responsabilidades, tanto en materia penal como civil”*<sup>80</sup>.

Cabe destacar, sin embargo, que la función encomendada a esta Comisión, no tiene como finalidad el deslinde de responsabilidades civiles ni la aplicación de una pena en el caso concreto. En efecto, sin perjuicio de la eventual actuación de los órganos judiciales en función de sus respectivas competencias, la intervención de la CNTySV es pertinente, tal como está prevista, a fin de proponer medidas preventivas mediante el análisis y la determinación de las causas por las que se produjeron los siniestros.

Por otra parte, no se encuentra establecido normativamente que la intervención de la CNTySV sea procedente únicamente en casos de una *“magnitud”* determinada, sino que podría tratarse, por ejemplo, de casos de menor gravedad pero que por sus características evidencien una reiteración de las causas generadoras de los siniestros. De esta forma, la investigación de dichos casos recurrentes se encontraría justificada por la necesidad de implementar medidas que prevengan ese tipo de accidentes.

Asimismo, la CENT también incumplió durante el período auditado la función que se le asignó en los convenios consistente en realizar estudios de accidentes viales y mantener un banco de información sobre los mismos<sup>81</sup>. En efecto, al ser consultada en relación con la existencia del mencionado banco de información o de estudios, informes, estadísticas e indicadores sobre accidentes viales, la entidad informó que no posee la información solicitada<sup>82</sup>.

Por último, cabe mencionar que, según lo informado por la CNTySV, existían dos proyectos en curso relacionados con esta cuestión e impulsados por esa Comisión. En primer lugar, informaron que se encontraban trabajando junto con miembros de la ANSV y de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) en un *“proyecto de convenio de colaboración en materia de*

---

<sup>80</sup> PV-2019-66307613-APN-SECGT#MTR del 23/07/19, Punto 2.

<sup>81</sup> Convenio de 1992, art. 2º inc. k) y Convenio de 1997, art. 2º inc. j).

<sup>82</sup> Nota CENT N° 0265/19 del 01/03/2019, punto 4.



## Auditoría General de la Nación

*investigación accidentológica en lo que respecta a los siniestros significativos de transporte de pasajeros y de cargas de carácter interjurisdiccional*". Por otra parte, se presentó un proyecto de ley para crear la "Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte" como un organismo descentralizado permanente en el ámbito del Ministerio de Transporte, cuya función principal sería la "investigación técnica y el análisis de los accidentes e incidentes graves..."<sup>83</sup>.

**4.3.5. Durante el período auditado la CNTySV no realizó un control efectivo y continuo sobre las funciones asignadas a la CENT en el Sistema de Revisión Técnica Obligatoria. Tampoco se obtuvo evidencia de que la Comisión o la SSTA hayan realizado auditorías técnicas y contables a dicha entidad.**

Durante el período auditado, la competencia primaria para la auditoría y fiscalización de los talleres de RTO correspondía a la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial<sup>84</sup>. Teniendo en cuenta que, en la práctica, la función de auditar a los talleres de RTO fue ejercida por la CENT en carácter de "colaboración y asistencia técnica" durante la totalidad del período auditado, se considera que la competencia de la CNTySV deviene en un deber de supervisión y contralor de las tareas desarrolladas por la CENT.

Sin perjuicio de ello, la Comisión tiene asignada también la competencia para "auditar el sistema de revisión técnica obligatoria en forma continua y será la autoridad de aplicación del mismo"<sup>85</sup> de donde se desprende que no sólo tiene a su cargo las auditorías específicas a los talleres sino que el control exigido abarca a todos los componentes del sistema, entre los cuales se destaca particularmente el rol asignado a la CENT a través de los convenios suscriptos.

De la revisión efectuada, surge que la CNTySV no llevó a cabo durante el período auditado controles efectivos sobre el cumplimiento de las funciones asignadas a la CENT en el marco del Sistema de RTO, limitándose a tener una escasa o nula participación en el proceso de planificación y ejecución de las auditorías a los talleres.

---

<sup>83</sup> Respuesta a pregunta N°2, Nota 22/19-AG7 y Nota 08/19 DCST por NO-2019-19512355-APN-SSTA#MTR.

<sup>84</sup> Decreto N° 779/95 (modificado por Decreto N° 1716/08), Anexo T, art. 9.18.

<sup>85</sup> Decreto N° 779/95, Anexo I, art. 34 inc. 12.



## Auditoría General de la Nación

Consultada al respecto, la Comisión informó que su participación en el proceso de control a los talleres consistió en recibir y tramitar las actas de comprobación labradas por la CENT procediendo a iniciar los respectivos sumarios a efectos de “*determinar las responsabilidades del caso y las eventuales sanciones que correspondieren*”<sup>86</sup>. Sin embargo, tales acciones responden a otra competencia asignada a la CNTySV consistente en la aplicación del régimen sancionatorio a los talleres de RTO<sup>87</sup>, no al control propiamente dicho.

Es necesario resaltar que hasta 2008, previo a la asignación de competencias a la CNTySV, la CNRT llevaba a cabo una buena práctica que consistía en la realización periódica de un control sobre el desempeño de los talleres (complementario al de la CENT) y fundamentalmente un control sobre el desempeño de las Auditorías Regionales, a los fines de determinar la periodicidad con la que estas efectuaban las auditorías, la capacidad técnica y de gestión de los auditores, y demás elementos que hacían a la calidad del sistema de control. El objetivo de esta “*macroauditoría*” era mejorar los estándares técnicos de la verificación que llevaban a cabo los talleres como también la labor de las regionales, buscando mayor homogeneidad en el sistema.

Sin embargo, a partir de 2009, la CNRT dejó de ejecutar esa función<sup>88</sup>, la que tendría que haber sido reemplazada por una práctica similar de parte de la CNTySV en ejercicio de las competencias que le fueron asignadas por las normas vigentes<sup>89</sup>. Pero como ya se mencionó, en el período auditado dicho organismo no realizó controles sobre las tareas desempeñadas por la CENT.

Lo expuesto cobra relevancia si consideramos las falencias detectadas en la presente auditoría con respecto a los controles realizados a los talleres de RTO por parte de la CENT.

Por último, en cuanto a la competencia que según los convenios fue reservada a la Subsecretaría de Transporte Automotor para “*realizar auditorías técnicas y contables a la CENT*” cabe observar que en dicha entidad no existen constancias de auditorías realizadas<sup>90</sup>, circunstancia

---

<sup>86</sup> Al respecto, cabe destacar la prácticamente nula aplicación de sanciones por parte de la CNTySV (ver Punto 4.3.1.c).

<sup>87</sup> Decreto N° 306/10.

<sup>88</sup> A partir de la adenda al Convenio de la CENT suscripta el 23/11/09 se excluyó a la CNRT de su rol en el mismo. Esto se mantuvo hasta la nueva adenda suscripta el 12/04/18 a través de la cual se le vuelven a asignar funciones a la CNRT, aunque dicho organismo no suscribe la adenda.

<sup>89</sup> Decreto N° 779/95 (modificado por Decreto N° 1716/08), Anexo T, art. 9.18.

<sup>90</sup> Nota CENT N° 0265/19 del 01/03/19, Punto 18. La cuestión es tratada en el Informe de Auditoría aprobado por la Resolución AGN 41/2011, Hallazgo 4.3.1.



## Auditoría General de la Nación

que refuerza la valoración sobre la existencia de debilidades en el ambiente de control del sistema de RTO.

### **4.4. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LA ADMINISTRACIÓN FINANCIERA DE LA CENT.**

#### **4.4.1. La administración financiera de la CENT no se ajustó a lo previsto en las normas y convenios que regulan su funcionamiento, dificultando de esta forma una correcta evaluación de su gestión en términos de eficiencia y eficacia.**

La CENT fue creada con el objeto de *“contribuir al mejoramiento de las condiciones de operación, seguridad y calidad de vida, relacionados con los sistemas de transporte automotor de pasajeros y de carga...”*. Desde 1997, además de las atribuciones y obligaciones específicas que regulan el funcionamiento de la entidad, se incorporó expresamente en el Convenio la obligación de la CENT de ejercer sus funciones en el marco de lo dispuesto por la Ley de Administración Financiera del Sector Público Nacional (Ley 24.156). En términos generales, esto implica que la CENT, en el cumplimiento de sus funciones y objetivos, debe tener en cuenta *“la aplicación de los principios de regularidad financiera, legalidad, economicidad, eficiencia y eficacia...”*<sup>91</sup>. En tal sentido, se torna necesario que la entidad cuente con sistemas adecuados de registro e información *“acorde con su naturaleza jurídica y características operativas”*. Asimismo, debe tener un eficaz y eficiente sistema de control interno sobre sus propias operaciones y procedimientos adecuados para la evaluación de resultados<sup>92</sup>.

De los procedimientos de auditoría implementados surge que en distintos aspectos de la gestión llevada a cabo por la CENT dichos principios no se observan satisfactoriamente ni se cumplen las previsiones específicas contenidas en los convenios y adendas que regulan el funcionamiento de la entidad.

#### **4.4.2. Durante el período auditado la CENT no dio estricto cumplimiento a las previsiones en materia presupuestaria y no implementó mecanismos adecuados para rendir cuentas de su gestión.**

---

<sup>91</sup> Ley 24156, art. 4º inc. a).

<sup>92</sup> Ley 24156, art. 4º inc. d) i, ii y iii.



## Auditoría General de la Nación

Los convenios y normas que regulan el funcionamiento de la CENT requieren que dicha entidad tenga un presupuesto anual aprobado por los promotores, como así también le exige la presentación de un estado mensual y acumulado de gastos e ingresos firmado por autoridad competente, la aprobación de informes anuales de labor por el Comité de Coordinación, la presentación de Memorias Descriptivas y Rendiciones de Cuentas, etc.

De la revisión efectuada surgen ciertas debilidades en cuanto a la información financiera generada por la entidad para llevar a cabo su gestión y para posibilitar la evaluación de la misma.

En primer lugar, no consta que la CENT haya elaborado y aprobado oportunamente los presupuestos anuales 2015 y 2016. En efecto, habiendo solicitado a dicha entidad los citados presupuestos solo remitió inicialmente los correspondientes a 2017 y 2018, informando que *“los presupuestos 2015 y 2016 no se encuentran en la órbita de la consultora”*<sup>93</sup>. Asimismo, en una respuesta posterior agregan que *“al momento de asumir la Dirección Ejecutiva de la CENT, no se encontraron los presupuestos aprobados para los años 2015 y 2016, razón por la cual se está trabajando en su reconstrucción”*<sup>94</sup>. Finalmente, dichos presupuestos fueron remitidos, pero no en su versión oficial aprobada, sino reconstruidos a partir de nuestra solicitud.

Por otra parte, ante la solicitud de las *“Memorias Descriptivas”* el ente informó que las mismas no se elaboraron *“porque se considera que la información requerida se encuentra contenida en los Informes de Gestión”*<sup>95</sup>. Al respecto, la CENT suministró los informes de los ejercicios 2016, 2017 y 2018, pero se verificó que en el caso de 2015 no se confeccionó un Informe de Gestión específico, sino que el informe remitido abarca un período que va desde 2012 a 2015. Cabe destacar que dicho informe no contiene la información incluida en los informes posteriores (detalle de RTO realizadas, auditorías a los talleres, elevación de pedido de sanciones a talleres, etc.) sino que se trata de comentarios generales sobre *“logros de gestión”* que en su mayoría son previos a 2015. Asimismo, los datos estadísticos que aportan no abarcan la totalidad del ejercicio 2015 sino solo hasta octubre de ese año.

En cuanto a las rendiciones de cuenta e informes mensuales y acumulados de gastos e ingresos, la CENT no contaba inicialmente con la información correspondiente a 2015 y 2016 informando al respecto que iban a proceder a su recopilación. Sin perjuicio de esto, cabe señalar que

---

<sup>93</sup> Nota CENT N° 0265/19 de fecha 01/03/19, punto 6.

<sup>94</sup> Nota CENT N° 433/19 del 04/04/19, punto 2.

<sup>95</sup> Nota CENT N° 433/19 del 04/04/19, punto 2 d).





## Auditoría General de la Nación

la información suministrada en relación a los ejercicios 2017 y 2018 no presentaba las formalidades requeridas ya que los informes no se encontraban aprobados por la autoridad competente y no constaba que los mismos hayan sido elevados para su evaluación en la mayor parte del período auditado. La misma situación se da con la información de 2015 y 2016 remitida posteriormente.

Así, a pesar de que la CENT responde que *“dichos informes financieros son presentados ante el Comité incorporándolos para el debate en sus reuniones”*<sup>96</sup> se verificó que esto ocurre recién a partir de mayo de 2018<sup>97</sup> y que tampoco en esos casos los informes se encuentran aprobados formalmente.

Por último, también se verificaron las siguientes falencias en cuanto a la integridad de las Actas del Comité de Coordinación de Gestión<sup>98</sup>:

- Los libros de actas no estaban rubricados por autoridad de la CENT, lo que puede provocar que no se sepa si faltaba algún libro.

- Las actas pasadas a los libros no estaban numeradas desde el 28/11/02 a la fecha de finalización de las labores de campo, lo que generaba incertidumbre sobre la integridad de los registros.

- Desde el 16/02/2012 al 15/02/2016 no se pasaron las Actas a los libros correspondientes.

Por lo dicho en relación a la Actas, el equipo de auditoría no pudo tener certeza sobre la totalidad de las decisiones adoptadas o sobre las cuestiones que se pudieron haber tratado en posibles reuniones del mencionado Comité de Coordinación de Gestión de la CENT.

#### **4.4.3. La distribución de los saldos remanentes de los presupuestos anuales de la CENT no fue realizada en la forma prevista por los convenios, sino que se realizaban asignaciones de fondos a través del pago de gastos correspondientes a distintas áreas del Ministerio de Transporte y de la UTN.**

---

<sup>96</sup> Nota CENT N° 433/19 del 04/04/19, punto 2 a).

<sup>97</sup> Cabe destacar que el 12/04/18 se suscribió una Adenda al Convenio de CENT que en su cláusula OCTAVA reglamenta esta cuestión disponiendo lo siguiente: *“Rendición de gastos. La CENT tendrá obligación de rendir mensualmente sus gastos, dentro del plazo de DOS (2) meses posteriores a cada desembolso. Dicha rendición será conformada por el Director Ejecutivo de la CENT quien lo elevará al Comité de Coordinación de Gestión para su aprobación”*.

<sup>98</sup> Arqueo realizado los días 10 y 16 de agosto de 2019 – Actas de fecha 10 y 16 de agosto, suscripta por el Director Ejecutivo de la CENT.





## Auditoría General de la Nación

Durante el período auditado, los fondos recaudados por la CENT debían ser destinados, en primera instancia, a financiar el presupuesto anual de dicha entidad<sup>99</sup>. En cuanto al destino del saldo remanente, la regulación hasta abril de 2018 establecía que sería distribuido entre los promotores en partes iguales y con posterioridad a esa fecha se dispuso que sería destinado “a acciones que coadyuven a la mejora de los sistemas de transporte de Jurisdicción Nacional...”.

Sin embargo, aun cuando los fondos recaudados por la CENT son utilizados para solventar los gastos de esa entidad, se verificó que el reparto del remanente no se realizó en la forma establecida en el convenio, sino que los fondos se utilizaron para pagar gastos de la UTN o de distintas áreas del Ministerio de Transporte sin que dichas asignaciones de fondos tengan, necesariamente, una relación unívoca con la mejora de los sistemas de transporte de Jurisdicción Nacional.

Al ser consultada sobre el mencionado reparto del saldo remanente entre los promotores, la CENT respondió que “...no hubo distribución de fondos”<sup>100</sup>. Más allá de la respuesta del auditado, lo que se está observando es que no hubo distribución de fondos en los términos de los Convenios suscriptos, aunque si se realizaron asignaciones de una manera distinta a la prevista en los mismos, tal como puede verse en el cuadro siguiente donde se visualizan los egresos de la CENT en el período auditado (Cuadro N°12).

**Cuadro N°12. Distribución de fondos de la CENT en el período auditado.**

Rubro	2015	2016	2017	2018	Total	Porcentaje
Transferencias a Provincias	912.481,77	1.338.915,02	2.208.401,03	2.856.328,14	<b>7.316.125,96</b>	1,15%
Gastos Bancarios	247.204,22	285.207,85	127.968,22	119.641,79	<b>780.022,08</b>	0,12%
Judicial	-	-	-	33.535,22	<b>33.535,22</b>	0,01%
<b>Gastos CENT Central</b>	28.058.239,45	52.113.730,81	51.724.339,38	69.155.743,03	<b>201.052.052,67</b>	31,65%
<b>Gastos Auditorías</b>	27.616.306,93	31.445.997,00	35.209.268,48	42.774.523,47	<b>137.046.095,88</b>	21,57%
<b>Gastos Subsecretaría de Transporte</b>	21.631.379,04	18.582.501,48	34.016.904,53	73.168.074,05	<b>147.398.859,10</b>	23,20%
<b>Gastos UTN</b>	37.653.732,00	40.121.330,00	9.170.172,51	54.656.410,61	<b>141.601.645,12</b>	22,29%
<b>TOTAL EGRESOS</b>	<b>116.119.343,41</b>	<b>143.887.682,16</b>	<b>132.457.054,15</b>	<b>242.571.095,93</b>	<b>635.228.336,03</b>	<b>100,00%</b>

Fuente. Datos CENT y elaboración propia.

<sup>99</sup> Cláusula Octava de la Adenda de actualización del 23/11/2009 al Convenio entre la Subsecretaría de Transporte de la Nación y la Universidad Tecnológica Nacional.

<sup>100</sup> Nota CENT N° 0265/19 del 01/03/19, respuesta a la pregunta N°17.



## Auditoría General de la Nación

Como puede apreciarse, entre el 01/01/2015 y el 31/12/2018 la CENT tuvo egresos por \$635.228.336,03 de los cuáles el 23,20% (\$147.398.859) correspondieron a gastos de la Subsecretaría de Transporte Automotor y el 22,29% (\$141.601.645) se utilizó para pagar gastos de la UTN (Cuadros N°13 y 14, respectivamente).

**Cuadro 13. Fondos de CENT asignados a gastos de la Subsecretaría de Transporte.**

Egresos Ministerio de Transporte	2015	2016	2017	2018	Total	Porcentaje
Remuneraciones - Disco	18.446.480,20	12.890.544,78	29.139.144,87	64.465.070,83	124.941.240,68	84,76%
Remuneraciones - Cheques	1.754.669,00	4.704.146,24	3.571.031,15	4.965.151,36	14.994.997,75	10,17%
Viáticos y Movilidad	-	-	27.140,00	-	27.140,00	0,02%
Alquileres Pagados	281.736,00	550.101,38	767.444,72	1.758.295,71	3.357.577,81	2,28%
Caja Chica	1.148.493,84	437.709,08	512.143,79	605.759,28	2.704.105,99	1,83%
Seguros	-	-	-	1.373.796,87	1.373.796,87	0,93%
<b>Totales</b>	<b>21.631.379,04</b>	<b>18.582.501,48</b>	<b>34.016.904,53</b>	<b>73.168.074,05</b>	<b>147.398.859,10</b>	<b>100,00%</b>

Fuente. Datos CENT y elaboración propia

**Cuadro 14. Fondos de CENT asignados a gastos de la UTN.**

Egresos UTN	2015	2016	2017	2018	Total	Porcentaje
Remuneraciones	37.653.732,00	40.121.330,00	9.170.172,51	17.547.385,65	104.492.620,16	73,79%
Ejecución UTN	-	-	-	36.000.000,00	36.000.000,00	25,42%
Seguros	-	-	-	1.109.024,96	1.109.024,96	0,78%
<b>Totales</b>	<b>37.653.732,00</b>	<b>40.121.330,00</b>	<b>9.170.172,51</b>	<b>54.656.410,61</b>	<b>141.601.645,12</b>	<b>100%</b>

Fuente. Datos CENT y elaboración propia

A continuación, se exponen en particular, distintos casos en los cuáles la CENT asigna fondos siguiendo una mecánica distinta a la establecida en los convenios o a destinos no previstos.

**4.4.3.a. En 2018 la UTN utilizó \$36.000.000 de la CENT para cancelar una deuda propia con la AFIP en concepto de “Contribuciones a la Seguridad Social”, destino no previsto para esos fondos en el Convenio considerado.**

Del análisis de las erogaciones de la CENT durante el período auditado surge que, entre los meses de enero, febrero y marzo de 2018 se pagaron \$36.000.000 a razón de \$12.000.000 mensuales (Cuadro N°15).

**Cuadro N°15. Detalle de gastos mensuales de la UTN con fondos de la CENT.**

Detalle	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total	%
Remuneraciones	1.962.069,04	0,00	2.128.300,18	1.558.200,17	1.357.214,00	916.641,04	1.330.036,25	1.154.305,18	1.523.949,17	1.376.370,61	1.679.919,13	2.560.380,88	17.547.385,65	32,10%
Ejecución UTN	12.000.000,00	12.000.000,00	12.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36.000.000,00	65,87%
Seguros	43.551,24	0,00	26.812,39	61.398,37	61.398,37	61.398,37	61.398,37	71.569,20	40.804,03	283.298,02	208.496,17	250.298,80	1.109.024,96	2,03%
<b>Total</b>	<b>14.005.620,28</b>	<b>12.000.000,00</b>	<b>14.128.300,18</b>	<b>1.585.012,56</b>	<b>1.418.612,37</b>	<b>978.039,41</b>	<b>1.391.434,62</b>	<b>1.225.874,38</b>	<b>1.564.753,20</b>	<b>1.659.668,63</b>	<b>1.888.415,30</b>	<b>2.810.679,68</b>	<b>54.656.410,61</b>	<b>100,00%</b>



## Auditoría General de la Nación

Fuente. Datos CENT y elaboración propia

Al respecto, se verificó que dichos fondos fueron utilizados por la UTN para financiar gastos propios en concepto de un Plan de Facilidades por “Contribuciones a la Seguridad Social” del año 2017.

Consultada sobre dichos gastos<sup>101</sup>, la CENT informó que no tuvo durante el período auditado empleados en relación de dependencia, por lo tanto, se desprende que las contribuciones pagadas por la UTN no tuvieron relación con el personal de la CENT.

Por lo expuesto, cabe concluir que con la ejecución de los mencionados gastos no se dio cumplimiento al destino de los fondos previstos en el Convenio que regula las funciones de la CENT.

### 4.4.3.b. Durante el período auditado la CENT pagó mensualmente gastos de distintas áreas del Ministerio de Transporte, aplicando una forma de distribución no prevista en el Convenio considerado.

A pesar de que los convenios establecen expresamente la forma en que se deben utilizar y distribuir los fondos de la CENT, los mismos fueron asignados para el pago de gastos corrientes de distintas dependencias del Ministerio de Transporte (Cuadro N°16).

Cuadro N° 16. Presupuesto confeccionado por la CENT para gastos del Ministerio de Transporte del ejercicio 2017.

EGRESOS MINISTERIO DE TRANSPORTE	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Honorarios	-2.750.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.750.000	-33.000.000
Seguros Subsecretaría Transporte Automotor vehiculos 22	-182.000	-182.000	-182.000	-182.000	-182.000	-182.000	-182.000	-182.000	-182.000	-182.000	-182.000	-182.000	-2.184.000
Seguros CNRT vehiculos	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-1.092.000
Alquiler + Expensas CNTySV	-45.868	-45.868	-45.868	-45.868	-45.868	-45.868	-45.868	-45.868	-45.868	-45.868	-45.868	-45.868	-550.416
Combustibles y lubricantes	-105.000	-105.000	-105.000	-105.000	-105.000	-105.000	-105.000	-105.000	-105.000	-105.000	-105.000	-105.000	-1.260.000
Viaticos	-27.500	-27.500	-27.500	-27.500	-27.500	-27.500	-27.500	-27.500	-27.500	-27.500	-27.500	-27.500	-330.000
Caja Chica Subsecretaría Transporte Automotor	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-240.000
Caja Chica Subsecretaría Gestión Adm. Transporte	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-240.000
Telefonía Celular	-21.250	-21.250	-21.250	-21.250	-21.250	-21.250	-21.250	-21.250	-21.250	-21.250	-21.250	-21.250	-255.000
Caja Chica Secretaría Gestión Transporte	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-240.000
Caja Chica CNTSV	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-240.000
Gastos Varios (pago sup. a \$3000 en cheque)	-5.625	-5.625	-5.625	-5.625	-5.625	-5.625	-5.625	-5.625	-5.625	-5.625	-5.625	-5.625	-67.500
<b>SUBTOTAL EGRESOS MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-3.308.243</b>	<b>-39.698.916</b>

Fuente: Datos CENT y elaboración propia

Como puede verse, los fondos recaudados por la CENT fueron presupuestados y utilizados mensualmente, para el pago de gastos de las Subsecretarías de Transporte Automotor y de Gestión Administrativa del Transporte, de la Secretaría de Gestión del Ministerio de Transporte y de la

<sup>101</sup> Email del 02/07/2019, punto N°2.



## Auditoría General de la Nación

Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. En el ejercicio 2018, se utilizó el mismo criterio de asignación de fondos.

### **4.4.3.c. En enero de 2017, la UTN extrajo fondos de la cuenta de la CENT, devolviendo al mes siguiente la parte no utilizada de los mismos, mecánica que no se encontraba prevista en el Convenio en consideración.**

La UTN posee dos cuentas en el Banco de la Nación Argentina, una específica de la CENT y otra propia de la Universidad. Dado que la firma para poder retirar fondos es exclusiva de la UTN, dicha institución tiene la posibilidad de utilizarlos de manera discrecionalidad.

Se constató que en el mes de febrero de 2017 se informó en concepto de “*Gastos UTN*” un ingreso de \$3.134.939 (pesos tres millones ciento treinta y cuatro mil novecientos treinta y nueve).

Consultada la CENT sobre el motivo de esta particularidad, respondió lo siguiente:

*“El importe consignado de tres millones ciento treinta y cuatro mil novecientos treinta y nueve (\$3.134.939) tiene signo negativo (en el cuadro de gastos, lo que representa un ingreso), obedece a la devolución de una liquidación abonada por la CENT y que corresponde a cargo de la UTN, por lo que esta última hace la devolución de la misma, la que asciende a tres millones seiscientos cincuenta y cinco mil novecientos cuarenta y ocho (\$3.655.948), arrojando por resultado que el impacto efectivo en las cuentas de la CENT para ese periodo fue de pesos quinientos veintiún mil nueve (\$521.009)”*.

Como puede apreciarse en este caso, el manejo de esos fondos pertenecientes a la CENT, se realizó por la UTN de una forma no prevista en el Convenio, el que establece expresamente que los ingresos que se perciban en dicha cuenta *“solo podrán ser utilizados para cumplir con los objetivos del presente convenio”*.

### **4.4.4. Irregularidades detectadas en relación con las garantías de la empresa proveedora de obleas y certificados.**

Anualmente, la CENT realiza la contratación de una empresa proveedora de obleas y certificados.

Para la provisión de obleas y certificados del año 2019, no se realizó una nueva licitación, sino que la CENT, haciendo uso de una opción prevista en el pliego, prorrogó la contratación de la misma empresa que venía llevando a cabo dicho suministro.



## Auditoría General de la Nación

Sin embargo, la debilidad de los controles internos y procedimientos existentes, generaron situaciones irregulares en relación con las garantías correspondientes al contrato suscripto por la CENT con la mencionada empresa, tal como se describe a continuación:

### **4.4.4.a. La CENT-UTN ordenó devolver y puso a disposición la garantía por el anticipo entregado a la empresa proveedora al otro día de la concreción del pago de dicho anticipo.**

Para la ejecución de la prórroga señalada anteriormente la CENT acordó con el proveedor un incremento del 25% respecto de lo facturado el año anterior y un anticipo del 50% del total del contrato.

En contrapartida del mencionado adelanto, la empresa debía constituir una garantía por el equivalente del monto recibido<sup>102</sup>. A tal efecto, el día 03/09/18 entregó a la CENT una póliza<sup>103</sup> de seguro de caución por la suma de \$6.129.058,50 (pesos seis millones ciento veintinueve mil cincuenta y ocho con 50/100) y la respectiva factura<sup>104</sup> por el mismo importe.

En fecha 17/09/18 se le paga al proveedor el anticipo acordado a través de un débito en la Cuenta Corriente de la CENT.

El mismo día 17/09/18 la Dirección de Contrataciones de la UTN envía un Memorándum a la Dirección de Tesorería General de la UTN, comunicándole que puede proceder a devolver la póliza de seguro de caución, garantía del anticipo en el contrato de suministro y/o servicio N° 002294476 por \$6.129.058,50.

Finalmente, el día 18/09/18 la UTN – Rectorado envía una nota al proveedor comunicándole que se encuentra a su disposición el retiro de la mencionada póliza.

Consultada la CENT al respecto, su Director Ejecutivo informó lo siguiente:

*“...Se reconoce la omisión de verificar el cumplimiento de la norma, cuando sólo se debería haber devuelto la póliza de oferta presentada oportunamente por la firma. No obstante lo cual, se entendió que no se debería tomar medida alguna para subsanar lo mencionado, dado que a la fecha de ser observado por parte de la AGN (junio 2019), se encontraba vigente la póliza de seguro de*

---

<sup>102</sup> Disposición 63–E/2016 de la Oficina Nacional de Contrataciones, de fecha 27/09/16.

<sup>103</sup> Póliza de Seguro de Caución N° 002294476, emitida el 30/08/18.

<sup>104</sup> Factura N° 0008-00000743 del 03/09/18 en concepto de “Adelanto 50% de la orden de compra N° 8 EJ. 2018. Póliza N° 002294476”.



## Auditoría General de la Nación

*caución N° 002295031 por \$612.905,85, teniendo en cuenta que el monto de dicha póliza superaba ampliamente el monto de material pendiente de entrega por la firma... ”.*

Lo expuesto demuestra la existencia de debilidades en el ambiente de control de la CENT, que pueden generar perjuicios ante una falta de cumplimiento de las empresas contratadas para el suministro de bienes o servicios.

**4.4.4.b. No habiéndose efectivizado el retiro de la garantía y sin estar aún cumplida la prestación, la CENT procedió a la destrucción de aquella, evidenciando nuevamente la debilidad de controles existentes.**

Como se explicó en el punto anterior, la garantía por el anticipo pagado fue puesta a disposición del proveedor sin haberse comenzado a ejecutar el contrato. Sin embargo, a pesar de haber sido notificada en esa oportunidad, la empresa no concurrió a efectivizar su retiro.

A raíz de esto, persistiendo en su error, la CENT procedió el día 24/06/19 a destruir la garantía en cuestión, hecho que quedó asentado en la respectiva “*Acta de Destrucción de Valores en Garantía*” suscripta por todas las autoridades correspondientes. Esta situación demuestra la existencia de debilidades en los controles existentes para la realización de este tipo de procedimientos lo cual constituye un riesgo para la gestión de los recursos del ente auditado.

**4.4.4.c. La Garantía por Cumplimiento del Contrato presentada por el proveedor y aceptada por la CENT para 2019 fue del 5% del monto total del contrato, incumpliendo así la normativa y el PByC que exigen que sea del 10%.**

El artículo 78 inc. b) del Decreto 1030/2016 establece que los cocontratantes deberán constituir garantías de cumplimiento del contrato por el 10% de su monto total. Lo mismo dispone el Pliego de Bases y Condiciones Generales del Régimen de Contrataciones de la Administración Pública Nacional en su artículo 37.

Teniendo en cuenta que el monto total del contrato (prorrogado) de provisión de Obleas y Certificados para el año 2019 es de \$12.258.117,00, la garantía de cumplimiento de contrato que tendría que haber exigido la CENT era de \$1.225.811,70.



## Auditoría General de la Nación

Sin embargo, se pudo verificar que la garantía efectivamente presentada por la empresa proveedora fue de \$612.905,85<sup>105</sup>, es decir, la mitad del monto exigido por la normativa aplicable.

Consultada la CENT al respecto, su Director Ejecutivo reconoció la omisión de verificar el cumplimiento de la norma y explicó que *“de forma errónea se entendió que la firma había cumplimentado el total de la garantía al sumar los montos asegurados por cumplimiento de contrato y contragarantía por pago anticipado<sup>106</sup>”*. Por otra parte, en la misma respuesta, el Director Ejecutivo agrega que se entendió que no era necesaria la adopción de medida alguna para subsanar este hecho, ya que a la fecha de ser observado por la AGN se encontraba vigente la póliza citada y *“el monto de dicha póliza superaba ampliamente el monto de material pendiente de entrega por la firma...”*.

### **4.5. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LA COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT).**

**4.5.1. En el periodo auditado, la CNRT no había recabado, sistematizado ni analizado información estadística sobre transporte automotor de cargas y, en particular, no contaba con información confiable y suficiente con respecto a las tareas de control técnico y de fiscalización llevadas a cabo por sí o a través de terceros sobre dicho modo de transporte, dificultando así la planificación adecuada de los controles y la evaluación de los resultados obtenidos.**

Las buenas prácticas en la gestión pública indican que la planificación estratégica y operativa es una herramienta fundamental para el éxito de cualquier política pública que se pretenda implementar. Dicha planificación debe expresar en forma concreta las metas y objetivos buscados, las acciones necesarias para lograrlo, la coordinación entre los organismos y áreas competentes y la asignación clara de responsabilidades entre las mismas, etc. Para que esto sea posible es imprescindible obtener, integrar y sistematizar toda la información necesaria para la toma de esas decisiones.

---

<sup>105</sup> Póliza N° 002295031.

<sup>106</sup> Cabe recordar que esta *“contragarantía por pago anticipado”* sería la que, según se explica en el punto anterior, fue puesta a disposición del proveedor injustificadamente al otro día de ser constituida.



## Auditoría General de la Nación

Al respecto, la norma que regula las competencias de la CNRT establece que dicho organismo debe *“recabar, sistematizar y analizar información estadística sobre el transporte, a los fines de conocer y contar con los elementos para evaluar el desempeño del sistema”*<sup>107</sup>. Sin embargo, de la revisión realizada surgen numerosas carencias en tal sentido, de las que se desprenden las dificultades para planificar y ejecutar acciones que tengan por objetivo implementar mejoras en materia de seguridad vial en relación con el transporte automotor de cargas.

Así, consultada la CNRT sobre el cumplimiento de la citada norma, informó que para el período auditado *“no se ha recabado información estadística sobre transporte automotor de cargas...”*<sup>108</sup>.

Asimismo, la información existente en la CNRT en materia de fiscalización y controles realizados a vehículos de transporte automotor de carga no tenía las características necesarias para posibilitar una correcta planificación ni la adopción de medidas dirigidas a tornar más seguro este modo de transporte, verificándose además problemas de coordinación con las entidades en las que se delegan acciones de fiscalización.

A continuación, se indican las falencias detectadas:

**4.5.1.a. La CNRT no realizó un seguimiento de las tareas de fiscalización encomendadas a Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina, no contando durante el período auditado con información completa sobre los controles realizados por dichas fuerzas.**

Durante el período auditado Gendarmería Nacional (GN) y Prefectura Naval Argentina (PNA) ejercieron por delegación de la CNRT el control y la fiscalización del transporte automotor de Jurisdicción Nacional. En virtud de esta delegación de facultades, GN lleva a cabo la mayor cantidad de fiscalizaciones de este tipo realizadas en el territorio nacional.

---

<sup>107</sup> Decreto N° 1388/96, Anexo I (sustituido por Decreto N° 1661/15), art. 6° inc. m).

<sup>108</sup> NO-2019-80335904-APN-GCTA#CNRT, del 05/09/19. Punto 1.





## Auditoría General de la Nación

Al respecto, el convenio suscripto con Gendarmería dispone el deber de comunicar a la CNRT en forma trimestral las fiscalizaciones realizadas, informando la totalidad de vehículos fiscalizados, con un detalle de los que fueron infraccionados y/o retenidos<sup>109</sup>.

Sin embargo, en el relevamiento realizado se verificó que la CNRT solo cuenta con información parcial sobre los controles realizados por GN sobre el transporte automotor de cargas, ya que dicha entidad se limitó a informar (a través de la remisión de las respectivas actas) únicamente aquellos casos en los que se ha detectado alguna infracción, sin hacer referencia a la cantidad total de controles realizados.

En el caso de Prefectura Naval Argentina la CNRT tampoco cuenta con información sobre la totalidad de los controles realizados, dándose una situación similar a la explicada para GN, pero con una participación relativa mucho menor en la fiscalización total.

Consultada la CNRT al respecto, informó que *“las fiscalizaciones realizadas por las Fuerzas de Seguridad (Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina) fueron efectuadas para su propia repartición, cuyos resultados y gestión correspondían a cada una de ellas y no se consolidaban con los registros de esta Comisión”*<sup>110</sup>.

### **4.5.1.b. Durante el período auditado no fueron constituidos los Comités de Enlace o de Coordinación entre la CNRT y las respectivas fuerzas de seguridad (GN y PNA) tal como lo exigen los convenios.**

En estrecha vinculación con la falta de información sobre los controles realizados por GN y PNA, se constató que durante el período auditado no fueron conformados los comités de enlace o de coordinación entre la CNRT y ambas fuerzas de seguridad, los cuáles se encontraban previstos para facilitar el cumplimiento de los respectivos convenios y promover el flujo de información.

---

<sup>109</sup> Convenio entre la CNRT y Gendarmería Nacional de fecha 07/09/16, cláusula décima. Cabe destacar que las funciones mencionadas son ejercidas por GN desde 1989 mediante delegaciones realizadas por otros instrumentos que no nos fueron suministrados ante nuestros requerimientos.

<sup>110</sup> Nota NO-2019-87740317-APN-SFTA#CNRT, del 26/09/19.



## Auditoría General de la Nación

Al respecto, la CNRT informó que los mencionados comités recién fueron constituidos en mayo (GN) y en septiembre (PNA) de 2019<sup>111</sup> (con posterioridad a la finalización del período auditado).

Al respecto, el Acta por el cual se constituye el Comité de Enlace entre CNRT y GN establece que se conforma: *“a fin de mantener y agilizar una comunicación mas fluida en relación al cumplimiento del convenio...”* y con el objeto de *“fomentar la participación y coadyuvar con los mecanismos de coordinación para realizar comunicaciones y acciones fluidas, eficientes y eficaces”*<sup>112</sup>.

### **4.5.1.c. No se llevaba a cabo la rendición de la documentación utilizada en los operativos de fiscalización, lo que imposibilitaba el seguimiento y supervisión de los controles realizados.**

El manual de procedimientos del área de fiscalización<sup>113</sup> de la CNRT prevé los circuitos y requisitos que se deben llevar a cabo para el registro de las actividades de fiscalización.

En tal sentido dispone que los inspectores deben gestionar formalmente la solicitud de la documentación a ser utilizada en los operativos como así también deben efectuar posteriormente la rendición de la misma<sup>114</sup>.

En los procedimientos realizados se pudo verificar que dichas rendiciones no se llevan a cabo y, habiendo solicitado a las áreas respectivas dicha documentación la misma no fue suministrada.

En efecto, ante nuestro requerimiento sobre las rendiciones remitidas por Gendarmería Nacional, la CNRT informó que no contaban con dicha información porque *“los sistemas donde constarían dichos registros no funcionan en la actualidad”*<sup>115</sup>. Agregando, asimismo, que *“las Fuerzas de Seguridad no poseían acceso al Sistema de Control y Seguimiento, no obstante, nunca realizaron las rendiciones, ni con este sistema ni con el anterior (SISCOM)”*. Al respecto, el área

<sup>111</sup> Nota NO-2019-105184764-APN-SG#CNRT, del 06/12/19.

<sup>112</sup> Acta suscripta el 03/05/19.

<sup>113</sup> Resolución CNRT (I) N° 350/2010.

<sup>114</sup> Manual de Procedimientos – Área Fiscalización – CNRT. Versión 1.0 (10/04/2010) Punto 3.2.

<sup>115</sup> Nota NO-2019-108479132-APN-DOBA#CNRT del 06/12/19 punto 10) b.



## Auditoría General de la Nación

informó también que desde fines de 2018 *“ha intentado reconstruir los escasos o inexistentes registros”* los cuáles se encuentran actualmente en archivos manuales.

En cuanto a los rendiciones de las Delegaciones Regionales de la CNRT, informaron que estas *“realizaban la rendición de planillas desde su propio acceso al Sistema de Control realizando los pedidos de stock y siéndoles enviados por correo junto con el remito correspondiente”*<sup>116</sup>. Al respecto, cabe destacar que durante 2018 se comenzó a utilizar el sistema de Fiscalización Inteligente Simple (FIS) el cual tuvo un alto grado de implementación en el caso de los fiscalizadores de CNRT, los cuáles contaban con 297 dispositivos Personal Digital Assistant (PDA).

Más allá de lo anterior, en el caso de GN y PNA, la implementación fue significativamente inferior, habiéndoles sido asignadas<sup>117</sup> 21 y 10 dispositivos respectivamente. Situación que cobra mayor relevancia, si se tiene en cuenta que –según los datos suministrados por CNRT– aproximadamente el 75% de las actas de infracción son labradas por GN (con una mínima participación de PNA) y solo el 25% restante por fiscalizadores de la CNRT.

### **4.5.2. La CNRT no llevaba a cabo en forma eficaz la administración, coordinación y control del Sistema de Evaluación Psicofísica de los conductores afectados a los servicios de transporte de cargas.**

La CNRT fue durante todo el período auditado el organismo competente para administrar, coordinar y controlar el funcionamiento del Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores afectados al transporte automotor de cargas. Entre los principales aspectos de dichas competencias se encontraba la función de contratar a los Prestadores Médicos que llevaron a cabo la citada evaluación psicofísica y a los prestadores que implementaron los cursos de capacitación para los conductores de cargas generales, requisitos esenciales para la obtención de la Licencia Nacional Habilitante por parte de estos últimos.

---

<sup>116</sup> Nota NO-2019-108479132-APN-DOBA#CNRT del 06/12/19 punto 11.

<sup>117</sup> NO-2019-111825428-APN-SRRHH#CNRT.



## Auditoría General de la Nación

Asimismo, la CNRT debía regular el ejercicio de tales funciones, controlando y supervisando en forma permanente su ejecución y aplicando, en su caso, las sanciones correspondientes.

Del análisis realizado en la presente auditoría surge que las mencionadas competencias de la CNRT no fueron ejercidas de manera eficaz, verificándose falencias tanto en los aspectos contractuales como en los controles ejercidos y en la aplicación del régimen sancionatorio vigente. A continuación, se detallan las situaciones detectadas:

### **4.5.2.a. Los Prestadores Médicos del Sistema de Evaluación Psicofísica de conductores de cargas ejercieron sus funciones durante todo el período auditado en el marco de un contrato vencido en 2013, sin que la CNRT implemente los mecanismos necesarios para regularizar dicha situación.**

La prestación del servicio de evaluación psicofísica de conductores de transporte de cargas fue adjudicada mediante Concurso Público en el año 2003 a un Consorcio conformado por la Obra Social de Conductores y Personal de Transporte Automotor de Cargas y la Obra Social de Choferes de Camiones<sup>118</sup>. El contrato suscripto con este prestador tenía establecido un plazo de vigencia de cinco (5) años prorrogables anualmente hasta un máximo de cinco (5) años, aclarando expresamente que vencido este período no habría más prórrogas.

En la revisión realizada se verificó que desde 2013<sup>119</sup>, una vez vencido el plazo total del contrato incluyendo los cinco (5) años originales y los cinco (5) de prórrogas previstas, no se llevó a cabo por parte de la CNRT un nuevo concurso ni procedimiento alguno a efectos de regularizar la situación contractual en la que quedaron los prestadores a partir de ese momento. En virtud de esto, cabe concluir que los prestadores médicos que funcionaron durante el período auditado lo hicieron sin contar con un contrato vigente y sin que la CNRT implemente medida alguna al respecto.

---

<sup>118</sup> Res. CNRT N° 2499/03

<sup>119</sup> La última prórroga que obra en el expediente venció el 11/07/13.



## Auditoría General de la Nación

Consultada al respecto la CNRT respondió a través del área responsable que “...el Departamento de Control Psicofísico no recibió instrucciones en relación a la tramitación de una prórroga...” confirmando a su vez que los contratos se encontraban vencidos en el período auditado<sup>120</sup>.

Esto, sumado a las falencias en los controles y a la falta de aplicación de sanciones a los prestadores (ver punto 4.5.2.b y ss.) constituye un factor de riesgo significativo para la eficacia del Sistema de Evaluación Psicofísica de los conductores de vehículos afectados al transporte automotor de cargas de Jurisdicción Nacional, sobre todo teniendo en cuenta que la aptitud psicofísica de los conductores es un requisito esencial para la obtención de la Licencia Nacional Habilitante.

Por último, cabe destacar que el sistema no cuenta con prestadores habilitados en la totalidad de las jurisdicciones provinciales, existiendo en el período auditado siete (7) provincias<sup>121</sup> sin Prestadores Médicos y cinco (5) sin Centros de Capacitación<sup>122</sup>.

**4.5.2.b. Las auditorías realizadas por la CNRT no fueron planificadas ni ejecutadas de manera eficaz, no cubriendo anualmente la totalidad de los prestadores en la mayor parte del período auditado. Asimismo, para 2018 no se formuló el correspondiente plan de auditorías y recién se comenzó a auditar a partir de agosto de ese año.**

La CNRT tuvo a su cargo durante todo el período auditado la competencia para realizar la auditoría externa tanto a los prestadores médicos<sup>123</sup> como a los prestadores de capacitación<sup>124</sup>. Para ejercer dicha competencia, la CNRT elaboraba anualmente una planificación que luego sería ejecutada por el cuerpo de auditores designado a tal efecto.

De la información analizada surge que la red de Prestadores Médicos del Sistema de Evaluación Psicofísica estuvo compuesta en el período auditado por 36 prestadores (27 del sector

---

<sup>120</sup> Nota NO-2019-108579347-APN-GFTA#CNRT del 06/12/19.

<sup>121</sup> Catamarca, Corrientes, Formosa, La Rioja, San Luis, San Juan y Santiago del Estero.

<sup>122</sup> Catamarca, Formosa, La Rioja, Neuquén, Santiago del Estero.

<sup>123</sup> Res. ST N° 444/99, Anexo I, art. 43.

<sup>124</sup> Res. CNRT N° 2624/03, Anexo I, art. 24.



## Auditoría General de la Nación

privado y 9 del público). Por otra parte, en el caso de los Capacitadores, la red prestacional contó en dicho período con cincuenta y ocho (58) unidades académicas.

El análisis realizado permitió constatar, en algunos casos, la subejecución de los planes de auditoría y en otros, la ausencia de planificación, como así también que las auditorías realizadas no alcanzaron a cubrir anualmente la totalidad de los prestadores, habiendo quedado muchos de ellos sin controlar en gran parte del período auditado. A continuación, se detallan las debilidades o incumplimientos detectados:

### **Año 2017:**

En diciembre de 2016, se aprobó el Plan de Auditorías a Prestadores Médicos para el ejercicio 2017. De acuerdo con ese plan, se proyectaba realizar cuarenta y cinco (45) auditorías, incluyendo una auditoría anual en cada unidad médica prestacional del interior del país y un mínimo de dos auditorías en cada unidad médica del Área Metropolitana de Buenos Aires, dada la concentración de exámenes en dicha región.

Sin embargo, se verificó que de las 45 auditorías programadas se ejecutaron 36 o un 20% menos de lo proyectado para ese año. Las 36 auditorías ejecutadas, no alcanzaron a cubrir la totalidad de los prestadores, habiéndose controlado 27 de ellos y quedando 9 (un 25%) sin ser auditados.

En cuanto a los Capacitadores, se planificó para 2017 la realización de 60 auditorías, de los cuáles se ejecutaron 52 o un 13% menos de lo planificado. Teniendo en cuenta que los Centros de Capacitación eran 58, no todos ellos fueron objeto de control en este período.

### **Año 2018:**

En 2018, la CNRT no planificó la realización de auditorías a Prestadores Médicos ni a Capacitadores ya que se preveía –según informó la CNRT<sup>125</sup>– un traspaso de las respectivas competencias a la ANSV en el primer trimestre de ese año. Dicho traspaso no ocurrió hasta 2019<sup>126</sup>, razón por la cual recién en agosto de 2018 se comenzaron a realizar auditorías.

---

<sup>125</sup> IF-2019-86318212-APN-DCP#CNRT del 22/09/19.

<sup>126</sup> Decreto N° 26/19 del 07/01/19.



## Auditoría General de la Nación

Consultada al respecto, la CNRT informó que no siendo posible abarcar la totalidad de los prestadores se adoptó una serie de criterios (irregularidades detectadas con anterioridad, cantidad de no aptos, exámenes totales, etc.) para determinar aquellos cuyo control resultaba prioritario. Sin embargo, no se acompañó documento alguno en el cual se pueda observar la aplicación concreta de dichos criterios. Sí se verificó, que hubo seis (6) prestadores médicos que no fueron auditados a pesar de que presentaban graves irregularidades detectadas con anterioridad, por las cuales se les habían labrado actas para la aplicación de sanciones de suspensión.

### **Año 2019:**

El 07/01/19 se dictó el Decreto N° 26/19 por medio del cual se transfieren a la ANSV las competencias que tenía la CNRT en esta materia, pero el efectivo traspaso de competencias se produjo el 25/03/19.

Según lo informado por la CNRT, no se realizaron auditorías a los prestadores desde el 01/01/19 hasta la efectivización del traspaso de competencias, fecha en la cual los controles pasaron a estar a cargo de la ANSV. Por lo tanto, cabe concluir que en los meses de 2019 abarcados en el período auditado no se auditó a los Prestadores Médicos ni a los Capacitadores.

Por último, cabe destacar que de los 10 prestadores médicos que no fueron auditados en 2017, hubo algunos a los que tampoco se los auditó en 2018 ni en el primer trimestre de 2019, es decir que estuvieron más de dos años sin ser controlados.

**4.5.2.c. Los regímenes sancionatorios para Prestadores Médicos y Capacitadores fueron aplicados de manera ineficaz, generando que durante la totalidad del período auditado no se hayan impuesto sanciones efectivas a los Prestadores Médicos por las irregularidades detectadas.**

La CNRT fue durante todo el período auditado, la autoridad de aplicación del reglamento para el otorgamiento de la Licencia Nacional Habilitante<sup>127</sup> como así también del reglamento para el

---

<sup>127</sup> Res N° 444/99, Anexos I y II.



## Auditoría General de la Nación

otorgamiento del Certificado de Idoneidad Profesional de los conductores del transporte por automotor de cargas generales<sup>128</sup>, teniendo asimismo la competencia exclusiva para la aplicación de sanciones tanto en el régimen de prestadores médicos como en el de capacitadores.

Sin embargo, de la revisión efectuada surge que dicha competencia no fue ejercida de manera eficaz, siendo prácticamente nula la actividad sancionatoria en esta materia, a pesar de haberse detectado numerosas irregularidades en el funcionamiento de los distintos prestadores.

Al respecto, cabe destacar que durante una parte del período auditado la falta de aplicación de sanciones no fue consecuencia del curso y conclusión normal de los procedimientos previstos sino que habría tenido<sup>129</sup> origen en una errónea interpretación de las normas que establecen la competencia para resolver los sumarios iniciados. En efecto, según lo informado por la CNRT, “*históricamente*” los sumarios no eran resueltos por la CNRT, sino que eran elevados para su resolución al Ministerio de Transporte o la Secretaría de Transporte. Esto se debía a un criterio erróneo del ente regulador, según el cual se consideraba que la competencia para dictar el acto administrativo correspondiente le pertenecía a dicho organismo por aplicación de la ley 21.844.

En tal sentido, en un informe de julio de 2018 el área de sumarios de la CNRT comunica que “*esta Comisión no tiene registros de que los proyectos de aplicación de sanciones que fueron elevados a la entonces Secretaría de Transporte hayan sido resueltos, como resultado de lo cual no se han aplicado sanciones efectivas*”<sup>130</sup>.

El mencionado criterio se mantuvo hasta mediados de 2017, momento en el que la Gerencia de Asuntos Jurídicos de la CNRT comenzó un relevamiento del estado procesal de los expedientes sumariales constatando que se encontraban desordenados “*y sin impulso procesal oportuno y suficiente*” mencionando además que “*dichos expedientes no formaban parte de la gestión cotidiana de la CNRT*”<sup>131</sup>. A raíz de esta situación, se creó en la mencionada Gerencia el área de “*Sumarios Especiales e Institucionales*” a efectos de llevar a cabo una consolidación y sistematización de los sumarios encontrados y comenzar el impulso procesal correspondiente.

---

<sup>128</sup> Res. N° 2623/03, Anexo II.

<sup>129</sup> Informe IF-2018-31263489-APN-ISCYF#CNRT, del 02/07/18.

<sup>130</sup> Informe IF-2018-31263489-APN-ISCYF#CNRT, del 02/07/18.

<sup>131</sup> PV-2019-112160886-APN-CNRT#MTR, del 20/12/19, puntos 1 y 2.





## Auditoría General de la Nación

Sin perjuicio de estas acciones tendientes a ordenar y dar impulso a los sumarios, hasta el final del período auditado no se había hecho efectiva sanción alguna para los Prestadores Médicos, encontrándose los respectivos sumarios en distintas etapas procesales.

Por otra parte, en el caso de los Capacitadores, al encontrarse prevista para dichos prestadores la sanción de multa, que adquiere eficacia un vez dictado el acto sancionatorio<sup>132</sup>, se informó la aplicación efectiva de este tipo de sanciones a tres (3) unidades académicas en el período auditado (todas en 2018). Cabe aclarar que para los Prestadores Médicos no se encuentra prevista esta sanción sino solo las de apercibimiento, suspensión o caducidad de la habilitación.

De esta forma, teniendo en cuenta que el Sistema de Evaluación Psicofísica de conductores constituye un aspecto esencial para la Seguridad Vial, la falta de eficacia en la aplicación de sanciones ante las irregularidades o incumplimientos de los prestadores, incide en el riesgo de siniestralidad en el Transporte Automotor de Cargas.

Por último, es necesario recordar que sobre el final del período auditado las competencias para controlar y sancionar a los prestadores fueron transferidas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, razón por la cual todos los expedientes en curso fueron traspasados a dicho organismo para continuar con el trámite correspondiente.

### **5. COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME AL MINISTERIO DE TRANSPORTE, A LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, A LA COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, A LA CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE.**

El análisis de los comentarios formulados por los auditados, se desarrolla en el Anexo VIII del presente Informe.

---

<sup>132</sup> En cambio, en el caso de la sanción de suspensión prevista para los Prestadores Médicos la GAJ-CNRT adoptó como criterio que adquieren firmeza una vez que se resuelve el recurso de reconsideración, a efectos de evitar perjuicios graves al sumariado.



## Auditoría General de la Nación

Aun cuando los mismos, no han provisto evidencia que hagan modificar sustancialmente la redacción del informe, se han efectuado aclaraciones y ajustes en la redacción de: 3.2., 4.5.2., 4.5.2.b., 6.3., 6.3.9., a fin de contribuir a su mayor precisión y comprensión, tal como se detalla en cada caso en el mencionado Anexo.

### **6. RECOMENDACIONES**

#### **6.1. AL MINISTERIO DE TRANSPORTE.**

- 6.1.1. Ajustar sus acciones a las competencias y funciones asignadas en las normas que regulan la planificación estratégica de las políticas públicas dirigidas al transporte automotor de cargas o, en su caso, promover las modificaciones normativas que se consideren pertinentes al respecto (4.1.1, 4.1.2).
- 6.1.2. Implementar las medidas necesarias para contar con información estadística confiable y suficiente sobre transporte automotor de cargas y sobre siniestralidad a efectos de posibilitar una planificación estratégica basada en un diagnóstico preciso de la situación del sector (4.1.1, 4.1.2).
- 6.1.3. Llevar a cabo una coordinación eficaz de las funciones ejercidas por los organismos competentes en materia de controles y reducción de siniestralidad del transporte automotor de cargas, delimitando en forma clara y precisa dichas competencias y evitando conflictos, contradicciones, superposiciones e incertidumbre sobre las responsabilidades asignadas (4.1.3, 4.2.3, 4.3.1, 4.3.5, 4.5.2.b).

#### **6.2. A LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV).**

- 6.2.1. Implementar los mecanismos tendientes a la obtención y generación de información estadística sobre las causas de los siniestros de transporte automotor de cargas, mediante la utilización efectiva de las herramientas disponibles (FURSV, etc.) o la generación de otras nuevas (4.2.1).



## Auditoría General de la Nación

- 6.2.2. Diseñar e implementar de manera efectiva el “*Sistema de Auditoría Nacional en Seguridad Vial*” previsto en el artículo 4º inc. t) de la ley 26.363 (4.2.2).
- 6.2.3. Elaborar e implementar el “*Programa Anual de Control Efectivo del Tránsito*” previsto en el artículo 4º inc. s) de la Ley 26.363 (4.2.3).
- 6.2.4. Promover y participar en la implementación, regulación y fiscalización del “*Sistema de Monitoreo Satelital de Vehículos de Transporte Automotor de Cargas*” previsto en el artículo 4º inc. p) de la ley 26.363 (4.2.4).
- 6.2.5. Coordinar con los organismos competentes las acciones necesarias para la formulación, implementación y fiscalización de un sistema de control de jornada y descanso laboral para el Transporte Automotor de Cargas, tal como lo exige el artículo 4º inc. r) de la ley 26.363 (4.2.5).
- 6.3. A LA CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE (CENT), COMISIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (CNTySV), SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SSTA) y SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE (SPT).**
- 6.3.1. Explicitar y reglamentar en forma clara y precisa los criterios en función de los cuáles se planifican las auditorías a los talleres de RTO (4.3.1.a).
- 6.3.2. Planificar las auditorías en función de un análisis de riesgo y de diagnóstico previo de la situación de los talleres, permitiendo así una mayor eficacia y eficiencia en la ejecución de las mismas (4.3.1.a, 4.3.1.b).



## Auditoría General de la Nación

- 6.3.3. Profundizar y generalizar la aplicación de las Auditorías Extendidas Conjuntas o implementar nuevas metodologías y procedimientos de auditoría que optimicen los resultados de los controles realizados a los talleres de RTO (4.3.1.b, 4.3.1.c).
- 6.3.4. Unificar criterios e implementar mecanismos eficaces de control y seguimiento de las tareas desarrolladas por los auditores regionales a efectos de lograr el labrado de actas de comprobación en todos aquellos casos que lo ameriten (4.3.1.b).
- 6.3.5. Otorgar mayor celeridad al trámite de las actas de comprobación labradas por los auditores a efectos de sancionar los incumplimientos y de no dilatar en el tiempo la efectiva aplicación de dichas sanciones (4.3.1.c).
- 6.3.6. Adoptar las medidas de seguridad necesarias para garantizar el adecuado resguardo y conservación de las obleas y certificados de RTO (4.3.2.a).
- 6.3.7. Implementar los procedimientos necesarios a efectos de controlar en forma permanente la documentación remitida a los talleres para la realización de las RTO (4.3.2.b).
- 6.3.8. Implementar los controles y medidas necesarias para verificar y exigir que los talleres de RTO den cumplimiento a todos los requisitos dispuestos por la normativa para su habilitación y funcionamiento (4.3.3, 4.3.3.a, 4.3.3.b, 4.3.3.c).
- 6.3.9. Realizar, mientras continúe siendo competente, la investigación técnico – administrativa de los siniestros de tránsito en los que intervengan vehículos afectados al transporte automotor de cargas, y mantener actualizada la información estadística y los diagnósticos que permitan la adopción de políticas públicas adecuadas para resolver dicha problemática. En caso de producirse modificaciones en las competencias de la CENT, realizar las adecuaciones necesarias en los convenios que regulan su funcionamiento (4.3.4).



## Auditoría General de la Nación

6.3.10. Implementar los mecanismos necesarios para efectuar un control efectivo y continuo del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria y, en particular, de las funciones asignadas a la CENT en el marco de dicho sistema (4.3.5).

### **6.4. A LA CENT – ADMINISTRACIÓN FINANCIERA.**

6.4.1. Implementar sistemas adecuados de registro e información acordes con la naturaleza jurídica y características operativas de la entidad, permitiendo así la evaluación de la gestión en términos de economía, eficiencia y eficacia (4.4.1, 4.4.2).

6.4.2. Elaborar y elevar en tiempo y forma los presupuestos anuales de la entidad a efectos de su aprobación por las autoridades correspondientes (4.4.2).

6.4.3. Elaborar y elevar en tiempo y forma la Memoria Descriptiva, Rendiciones de Cuentas e Informes Mensuales y Acumulados de gastos e ingresos a efectos de su consideración y aprobación por las autoridades competentes (4.4.2).

6.4.4. Aplicar a los saldos remanentes de la entidad, la forma de distribución y el destino previsto en los convenios (4.4.3, 4.4.3.a, 4.4.3.b, 4.4.3.c).

6.4.5. Implementar los controles internos y procedimientos necesarios para evitar errores o situaciones irregulares en la gestión de las garantías de los contratos suscriptos con proveedores (4.4.4, 4.4.4.a, 4.4.4.b, 4.4.4.c).

### **6.5. COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT).**

6.5.1. Recabar, sistematizar y analizar información estadística sobre los distintos aspectos abarcados por el organismo en relación con el transporte automotor de cargas a efectos de contar con los elementos necesarios para una correcta planificación y evaluación de las acciones a desarrollar en la materia (4.5.1, 4.5.1.a).



## Auditoría General de la Nación

- 6.5.2. Implementar los mecanismos necesarios para contar con información completa y confiable sobre las tareas de fiscalización del transporte automotor de cargas llevadas a cabo tanto por las delegaciones de la CNRT como por las demás entidades autorizadas para ello. (4.5.1.a, 4.5.1.b, 4.5.1.c)
- 6.5.3. Continuar con la implementación del sistema de Fiscalización Inteligente Simple (FIS) generalizando la utilización de los dispositivos Personal Digital Assistant (PDA) por todos los fiscalizadores en actividad. (4.5.1.c)
- 6.5.4. Regularizar la situación contractual de los prestadores médicos del Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores de transporte automotor de cargas (4.5.2, 4.5.2.a).
- 6.5.5. Planificar adecuadamente las auditorías a los prestadores médicos y capacitadores a efectos de lograr un control eficaz de las actividades desarrolladas por cada uno de ellos en forma permanente (4.5.2, 4.5.2.b).
- 6.5.6. Ejecutar en forma eficaz la planificación anual de auditorías a prestadores médicos y capacitadores (4.5.2, 4.5.2.b).
- 6.5.7. Implementar las medidas necesarias para lograr la efectiva aplicación de sanciones a los prestadores médicos o capacitadores del Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores de transporte automotor de cargas, ante la detección de irregularidades o incumplimientos (4.5.2, 4.5.2.c).

## 7. CONCLUSIONES

En el presente informe se analizó la gestión de los organismos competentes para la regulación, fiscalización y control del transporte automotor de cargas en todos aquellos aspectos relacionados con la seguridad vial y la siniestralidad. La relevancia de la cuestión está dada por su significativa participación relativa en la matriz modal de transporte a nivel nacional (superior al 90%) y, paralelamente, por la incidencia que dicho modo de transporte tiene en los siniestros viales y en sus



## Auditoría General de la Nación

consecuencias respecto de las personas involucradas en los mismos (víctimas fatales y heridos graves).

De esta forma, las tareas de auditoría se centraron principalmente en las acciones implementadas por los organismos y/o entidades competentes en la materia (MT/SSTA, CNRT, CNTySV, CENT y ANSV) para la planificación de políticas públicas para el sector; la recopilación, generación y procesamiento de información relevante; la implementación de controles y acciones de fiscalización sobre vehículos y conductores afectados; y el control y aplicación de sanciones a los Talleres de RTO. Así también, considerando las particularidades de la CENT, se evaluaron algunos aspectos de la administración financiera de dicha entidad.

En ese marco, en el periodo auditado, se han detectado determinadas situaciones que muestran falencias en materia de planificación estratégica, tanto en lo que hace a las políticas públicas para el Transporte Automotor de Cargas en general como así también para la reducción de la siniestralidad en dicho modo de transporte. Al respecto se puede mencionar la ausencia de un Plan Nacional y de Planes Modales, la falta de un diagnóstico confiable del sector y fallas en la regulación y en la coordinación estratégica de organismos y entidades competentes en la materia.

En relación con la ANSV se verificó la existencia de debilidades en cuanto a la información existente sobre las causas de la siniestralidad, lo cual implica dificultades para el diseño de políticas estratégicas y la adopción de medidas preventivas eficaces. También se constató que el organismo no implementó distintas herramientas o medidas exigidas por la normativa sobre seguridad vial. Entre ellas se pueden mencionar el “Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial”, el “Programa Anual de Control efectivo del Tránsito”, el “Sistema de Monitoreo Satelital de Vehículos de Transporte Automotor de Cargas” y un sistema de control de jornada y descanso laboral para el transporte automotor de cargas.

En cuanto a las competencias de la SSTA, CNTySV y CENT, se detectaron debilidades en la administración y funcionamiento del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria, relacionadas con el registro de Talleres de RTO, como así también con el control de los mismos y la aplicación de sanciones. En tal sentido, se puede destacar la existencia de fallas en el control de requisitos, en la



## Auditoría General de la Nación

planificación y ejecución de auditorías, falta de labrado y seguimiento de actas, disparidad de criterio de auditores, demoras en trámite de sumarios, etc.

También se detectaron falencias en cuanto a la administración financiera de la CENT, centradas principalmente en aspectos presupuestarios y de rendición de cuentas, habiéndose constatado, por ejemplo, la utilización de fondos de formas no previstas en los convenios que regulan su funcionamiento.

Por otra parte, el análisis de las competencias asignadas a la CNRT dio como resultado, en primer lugar, la inexistencia de información estadística confiable y datos sobre controles y fiscalizaciones, implicando dificultades para la planificación y evaluación de resultados. Asimismo, se observaban debilidades para la administración, coordinación y control eficaz del Sistema de Evaluación Psicofísica de conductores afectados a los servicios de Transporte Automotor de Cargas. Al respecto, se han verificado falencias en la planificación de auditorías a los prestadores y en la aplicación del régimen sancionatorio vigente, lo que adquiere relevancia si se tiene en cuenta que, como se ha constatado, el contrato en cuyo marco se desempeñan se encuentra vencido desde 2013.

Como puede verse en el desarrollo del informe, las tareas de auditoría fueron planificadas y ejecutadas de manera transversal, es decir, considerando las funciones asignadas a los distintos organismos o entidades con algún grado de competencia en relación con el Transporte Automotor de Cargas. En ese sentido, los hallazgos expuestos permiten resaltar la necesidad de que se implementen medidas tendientes a alcanzar una planificación estratégica del sector, a través de la cual sea posible coordinar y articular el funcionamiento de dichos organismos para una gestión eficaz del registro, fiscalización y control del Transporte Automotor de Cargas. Dicha planificación requiere, para su eficacia y viabilidad, contar con un diagnóstico confiable y suficiente sobre los distintos aspectos de la actividad. Para ello, se torna imprescindible superar las debilidades detectadas en cada uno de los organismos analizados en cuanto a la obtención, generación y procesamiento de información del sector.

Por último, cabe destacar la significatividad de los cambios de competencias efectivizados con posterioridad al período auditado, los cuales, junto con otras medidas adoptadas en cuanto a





## Auditoría General de la Nación

procedimientos y herramientas de gestión, representan una oportunidad de mejora cuyo grado de materialización podrá ser evaluado en futuras labores de auditoría.

### **8. LUGAR Y FECHA**

Buenos Aires, 23 de Agosto de 2023.

### **9. FIRMA**



## Auditoría General de la Nación

### ANEXO I

#### MARCO JURÍDICO APLICABLE

##### LEYES:

- **Ley 24.156**, del 30/09/92 y sus modificatorias. Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional. Disposiciones generales. Sistemas presupuestarios, de crédito público, de tesorería, de contabilidad gubernamental y de control interno. Disposiciones varias.
- **Ley 24.449**, del 06/02/95 y sus modificatorias. Ley de Tránsito. Principios Básicos. Usuario de la Vía Pública. Capacitación. Licencia de Conductor. Vía Pública. Reglas para Vehículos de Transporte.
- **Ley 24.653**, del 05/06/96 y sus modificatorias. Transporte Automotor de Cargas. Definición y Conceptos generales. Administración del Sistema. Régimen de Servicios. Disposiciones Transitorias.
- **Ley 26.363**, del 09/04/08 y sus modificatorias. Tránsito y Seguridad Vial. Créase la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Funciones. Modificaciones a la Ley N° 24.449. Disposiciones Transitorias.

##### DECRETOS:

- **Decreto 1842/73** del 10/10/73, **Decreto 2658/79** del 23/10/79 y sus modificatorias. Creación de la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.
- **Decreto 253/95**, del 05/08/95 y sus modificatorias. Régimen de Penalidades por Infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte por Automotor de Jurisdicción Nacional.
- **Decreto 779/95**, del 20/11/95 y sus modificatorias. Apruébese la reglamentación de la Ley 24.449.
- **Decreto 1388/96**, del 29/11/96 y sus modificatorias. Establécese la integración de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Apruébese su Estatuto.



## Auditoría General de la Nación

- **Decreto 1035/02**, del 14/06/02 y sus modificatorias. Apruébase la reglamentación de la Ley 24.653. Principios Generales Políticas del Transporte de Cargas. Registro Único del Transporte Automotor. Régimen Sancionatorio. Disposiciones Generales.
- **Decreto 1716/08**, del 20/10/08 y sus modificatorias. Apruébase la reglamentación de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Nacional 26.363. Vigencia.
- **Decreto 26/2019**, del 07/01/19. Transfiere a la ANSV la competencia para otorgar la licencia para conducir vehículos del servicio de transporte de carga de carácter interjurisdiccional.
- **Decreto 240/2019**, del 01/04/19. Modifica el régimen de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria. Traspaso de competencias sustanciales en favor de la CNRT.

### RESOLUCIONES:

- **Resolución 417/92** de la Secretaría de Transporte, del 28/09/92 y sus modificatorias. Sistema de Revisión Técnica Obligatoria.
- **Resolución 444/99** de la Secretaría de Transporte, del 9/12/99. Apruébase el Reglamento para el otorgamiento y uso de la Licencia Nacional Habilitante y el Régimen de Sanciones de los Prestadores Médicos Habilitados.
- **Resolución 15/02** de la Secretaría de Transporte, del 24/4/02 y sus modificatorias. Tramitación de solicitudes de autorizaciones originarias o complementarias para el transporte internacional de cargas por carretera comprendidas en el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, aprobado en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (A.L.A.D.I.).
- **Resolución 74/02** de la Secretaría de Transporte, del 26/07/02 y sus modificatorias. Registro Único del Transporte Automotor (R.U.T.A.). Inscripción obligatoria de las empresas y vehículos que efectúen transporte nacional e internacional de cargas. Beneficios. Coordinación y supervisión del Registro. Administración. Régimen Sancionatorio.
- **Resolución 2624/03** de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, del 06/10/03 y sus modificatorias. Apruébase el Reglamento para el Otorgamiento del Certificado de Idoneidad Profesional de los Conductores del Transporte por Automotor de Cargas Generales. Régimen de Sanciones de los Capacitadores Habilitados.



## Auditoría General de la Nación

### CONVENIOS:

- **Convenio Marco de creación de la CENT**, de 17/09/1992, entre la U.T.N. y la Secretaría de Transporte de la Nación, y sus adendas.
- **Convenio entre Subsecretaría de Transporte Metropolitano y de Larga Distancia, la C.N.R.T y la U.T.N.**, de 25/06/1997, y sus adendas.
- **Convenio CENT** - Adenda suscripta el 12/04/2018.
- **Convenio entre C.N.R.T y G.N.A**, del 07/09/16. Fiscalización del Transporte sometido a Jurisdicción del Estado Nacional.
- **Convenio entre la C.N.R.T y P.N.A**, del 01/07/99. Fiscalización del Transporte Automotor de Carga de Jurisdicción Nacional en zona portuaria.



## Auditoría General de la Nación

### ANEXO II

#### A. Detalle de la normativa general.

##### 1. Ley 24.653 y Decreto 1035/02. Transporte Automotor de Cargas.

Los distintos aspectos del transporte automotor de cargas se encuentran enmarcados en términos generales en lo dispuesto por la Ley 24.653 del año 1996 y su Decreto Reglamentario 1035/02. En efecto, estas son las normas que fijan los objetivos y finalidades del sistema de transporte automotor de cargas, establecen las autoridades competentes asignándoles las respectivas funciones, regulan los requisitos que deben cumplir quienes realicen operaciones de transporte de cargas, etc.

El ámbito de aplicación de estas normas es tanto para el transporte de carácter interjurisdiccional como para el transporte internacional de cargas por automotor.

La mencionada ley tiene por objeto la obtención de *“un sistema de transporte automotor de cargas que proporcione un servicio eficiente, seguro y económico, con la capacidad necesaria para satisfacer la demanda y que opere con precios libres”*. A tal efecto, se destaca que el sector dispone de *“plena libertad de contratación y tráfico”* para lo cual cualquier persona puede acceder a realizar la actividad siempre que cumpla los requisitos exigidos para ello.

En concordancia con esto, la norma asigna al Estado Nacional la responsabilidad de garantizar una amplia competencia y transparencia de mercado, impidiendo acciones oligopólicas o que interfieran en el libre funcionamiento del sector para lo cual debe, entre otras cosas, procesar y difundir toda la información estadística al respecto.

Por otra parte, el Decreto Reglamentario fija especialmente los objetivos que deberán tener las políticas que se implementen en el sector, entre los cuales se destaca la necesaria participación de las entidades representativas del ámbito empresario y sindical *“a los fines de considerar sus opiniones y recomendaciones en la toma de decisiones”*. Asimismo, promueve la celebración de convenios con organismos públicos o privados y dispone específicamente la necesidad de coordinación entre los organismos competentes para lograr la *“definitiva eliminación de las diferentes modalidades infraccionales que afectan el autotransporte de cargas, mediante la incorporación de modernas tecnologías y control adecuado”*.



## Auditoría General de la Nación

Entre los otros objetivos fijados por el citado decreto podemos destacar la elaboración de información estadística y de una base de datos actualizada sobre la composición, estado y características del parque automotor y, por otro lado, la disminución de la siniestralidad adoptando medidas tendientes a la educación y seguridad vial y a la adecuada capacitación del personal de conducción.

Entre las medidas específicas que implementa esta ley, se encuentra la creación del Registro Único del Transporte Automotor (RUTA), en el cual deben inscribirse todo aquel que realice transporte de cargas o de pasajeros de Jurisdicción Nacional o Internacional y sus vehículos, como condición ineludible para ejercer dicha actividad.

Originalmente la autoridad de aplicación del régimen establecido fue la Secretaría de Transporte y actualmente esa función es ejercida por el Ministerio de Transporte quien, además de las competencias y funciones asignadas al respecto, tiene la posibilidad de delegar mediante convenios con provincias, municipios u otros organismos nacionales, funciones de administración, de fiscalización o de comprobación de faltas<sup>133</sup>.

Por otra parte, la ley fija una serie de requisitos para poder realizar operaciones de transporte<sup>134</sup> y complementariamente, el decreto en su artículo 4º establece cuál es la única documentación que se podrá exigir a los vehículos afectados al transporte. Esa documentación es la siguiente:

a) Constancia de inscripción en el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.).

b) Constancia de realización de la revisión técnica obligatoria (RTO)<sup>135</sup>, la que se acreditará, mediante la oblea que deberá ser adherida en los parabrisas o cualquier otro instrumento, que, a tal fin, determine la Autoridad de Aplicación.

c) Licencia de conductor y Licencia Nacional Habilitante (LNH), en los supuestos que corresponda.

---

<sup>133</sup> Ley 24.653, art 5º inc. c.

<sup>134</sup> Ley 24.653, art. 7º.



## Auditoría General de la Nación

d) Documento de transporte, carta de porte o guía, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 24.653. En caso de transporte internacional la documentación determinada por los Acuerdos, Tratados y Convenios.

e) Cédula de Identificación del Automotor.

f) Constancia de la contratación y vigencia de los seguros obligatorios.

g) En los casos de vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas, la documentación específica exigida por la normativa vigente en la materia.

h) En los supuestos en que el tránsito requiera de un permiso especial de circulación, el instrumento que acredite la concesión del mismo.

### **2. Ley 24.449 (Ley de Tránsito), normas modificatorias y complementarias. Sistema Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.**

La citada ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública siendo de aplicación a la circulación de vehículos y a las actividades vinculadas con el transporte, asignando a la Gendarmería Nacional (GN) y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional.

Establece, a su vez, la obligatoriedad de la revisión técnica periódica de todo el parque vehicular, acoplados y semirremolques, que circule por la vía pública, a los fines de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes<sup>136</sup>.

Asimismo, por el artículo 6° de la ley se crea el Consejo Federal de Seguridad Vial, como un “*organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina*”. Agrega que dicho Consejo estará integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo Nacional.

Por su parte, el anexo VIII el Decreto 1716/08<sup>137</sup>, referido al Sistema Nacional de Seguridad Vial, establece que el sistema estará integrado por el Consejo Federal de Seguridad Vial, la Comisión

---

<sup>136</sup> El Decreto reglamentario 779/95 establece en su anexo J la guía para la revisión técnica; de las categorías L, M, N y O.

<sup>137</sup> Por el cual se aprueba la reglamentación de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 26.363.



## Auditoría General de la Nación

Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los cuáles deben *“coordinar sus cometidos con el objeto de implementar las políticas estratégicas de seguridad vial de manera organizada, consensuada y armonizada”*. Por medio de este sistema, se pretende garantizar el efectivo cumplimiento de los principios y objetivos de la ley N° 24.449, considerando los principios de uniformidad, centralización normativa, descentralización ejecutiva, participación intersectorial y multidisciplinaria y transformación e innovación tecnológica.

### **B. Organismos y entidades que intervienen en el control y regulación del transporte automotor de cargas.**

En el ámbito nacional existe una considerable cantidad de organismos, dependencias y entidades que ejercen algún tipo de función relacionada con el transporte automotor de cargas, abarcando desde dependencias centralizadas, desconcentradas y descentralizadas del Ministerio de Transporte hasta fuerzas de seguridad, jurisdicciones provinciales y entidades que nuclean a empresarios o trabajadores del sector.

Estas organizaciones tienen a su cargo todas las competencias necesarias para el desarrollo y regulación de este modo de transporte, por lo tanto, del funcionamiento coordinado y complementario de las mismas debería resultar el cumplimiento de las finalidades y objetivos fijados por las normas que regulan la actividad.

A continuación, se analizará en particular cada una de estas organizaciones, realizando una breve descripción de las competencias y funciones de cada una de ellas en relación con el transporte automotor de cargas. Cabe aclarar que, dada la amplitud de la materia analizada, la evaluación posterior se centrará en algunas de dichas competencias y en los aspectos más relevantes de las mismas en relación con la siniestralidad en el este modo de transporte.

#### **1. MINISTERIO DE TRANSPORTE.**

El Ministerio de Transporte es la autoridad de aplicación en la materia y casi la totalidad de las funciones relacionadas con el transporte automotor de cargas son ejercidas dentro de su órbita, sea que las ejecute una de sus dependencias centralizadas, un órgano desconcentrado o alguno de los





## Auditoría General de la Nación

entes que ejercen funciones descentralizadas. Entre estas funciones se encuentran las relacionadas con la planificación, el diseño de políticas, la regulación, la fiscalización y el control, la operación, el desarrollo de información, el seguimiento y la evaluación, la coordinación, etc.

Dentro de la estructura centralizada del Ministerio estas funciones están distribuidas principalmente en dos secretarías: Secretaría de Planificación del Transporte y Secretaría de Gestión del Transporte.

### **2. Secretaría de Planificación del Transporte.**

Se le asignaron a esta secretaría numerosas funciones relacionadas directa o indirectamente con el transporte automotor de cargas y logística, tanto desde el punto de vista de la planificación y supervisión de políticas nacionales en la materia como en lo que hace al marco regulatorio de la actividad. También tiene a su cargo funciones de coordinación y cooperación con otros organismos o entidades (Agencia de Transporte Metropolitano, jurisdicciones provinciales y/o municipales, CNRT, etc.).

Dentro de la organización de la Secretaría, en el periodo auditado, se encontraba la Subsecretaría de Planificación del Transporte de Cargas y Logística, que tenía a su cargo todo lo relacionado con la planificación estratégica del transporte de cargas y logística de cada modo de transporte, como así también el diseño de medidas y acciones necesarias para alcanzar los objetivos y metas del sector<sup>138</sup>.

Por otra parte, el área que estaba a cargo específicamente de la materia en análisis era la Dirección Nacional de Planificación de Transporte Interurbano de Cargas, que a su vez estaba conformada por dos direcciones: Dirección de Estudios para la Planificación del Transporte de Cargas y Dirección de Proyectos de Transporte de Cargas Interurbano e Internacional<sup>139</sup>.

La responsabilidad primaria de la mencionada Dirección Nacional consiste en asistir al subsecretario *“en el diseño de medidas y proyectos en materia de transporte de cargas y logística*

---

<sup>138</sup> Decreto 08/2016 del 04/01/16, Anexo I.

<sup>139</sup> Resolución MT N°424 – E/2016 del 07/11/16, Anexo II.



## Auditoría General de la Nación

*interurbano, mediante la elaboración y actualización de sistemas de información y metodologías que sirvan de base para la formulación del Plan Nacional de Transporte*”<sup>140</sup>. A tal efecto, entre las acciones que debe desarrollar se encuentra la realización de estudios de planificación de los distintos modos de transporte de cargas y estudios de demanda de transporte nacional e internacional, como así también la colaboración en estudios de costos de explotación, construcción de índices de costos, etc.

### **3. Secretaría de Gestión del Transporte.**

Esta secretaría tiene a su cargo la gestión del sistema de transporte en sus distintas modalidades, debiendo intervenir en la definición de estrategias regulatorias, regímenes de tarifas, Plan Nacional de Transporte y planes modales, como así también debe supervisar el control y fiscalización de los servicios de transporte en sus diferentes modos.

Dentro de la organización de la secretaría se destaca en lo que aquí respecta, la Subsecretaría de Transporte Automotor, la cual cuenta con una Dirección Nacional de Transporte Automotor de Cargas<sup>141</sup>, que a su vez se subdividía en dos direcciones: Dirección de Gestión de Permisos de Transporte Automotor de Cargas y Dirección de Evaluación de Políticas de Transporte Automotor de Cargas<sup>142</sup>.

La Dirección de Gestión de Permisos de Transporte Automotor de Cargas tiene entre sus funciones la de recibir y tramitar las solicitudes de adjudicación de autorizaciones para el transporte internacional de cargas por carretera, como así también las respectivas solicitudes de renovación de dichas autorizaciones. Asimismo, esta Dirección ejerce la secretaría de actas de las reuniones del Directorio de Coordinación del Registro Único del Transporte Automotor.

Por otra parte, la Dirección de Evaluación de Políticas de Transporte Automotor de Cargas debía participar en la evaluación de los estudios referentes a la oferta, demanda y necesidades públicas de transporte de cargas de jurisdicción nacional, en la elaboración de propuestas normativas para

---

<sup>140</sup> Decisión Administrativa 212/2016 del 21/03/16, Anexo II.

<sup>141</sup> Decisión Administrativa 212/2016 del 21/03/16, Anexo II.

<sup>142</sup> Resolución MT N° 309 – E/2016 del 21/09/16, Anexo II.



## Auditoría General de la Nación

actualizar la reglamentación vigente, participar en estudios tendientes al desarrollo y mejoramiento del parque móvil e infraestructura, etc.

### 4. Comisión Nacional de Regulación el Transporte (CNRT).

La CNRT es una dependencia descentralizada en el ámbito del Ministerio de Transporte, con competencia para la fiscalización y control del transporte automotor y ferroviario de pasajeros y de carga, sujetos a la jurisdicción nacional. En el cumplimiento de dichas funciones, la reglamentación le fija como objetivos la protección de los usuarios, la promoción de la competitividad en los distintos modos de transporte y el logro de un sistema de transporte seguro, eficiente y con servicios de mayor calidad. Además de las tareas referidas a aplicar, fiscalizar y hacer cumplir la normativa que regula la actividad, la Comisión tiene la facultad para *“recabar, sistematizar y analizar información estadística sobre el transporte, a los fines de conocer y contar con los elementos para evaluar el desempeño del sistema”*<sup>143</sup>.

Dentro de las funciones y facultades asignadas a la CNRT en relación con el transporte automotor<sup>144</sup>, se pueden identificar como específicamente aplicables al transporte automotor de cargas las siguientes:

- Fiscalizar las actividades de las empresas operadoras en todos los aspectos prescriptos en la normativa aplicable.
- Asistir al Ministerio de Transporte en la celebración de acuerdos y convenios con autoridades provinciales, municipales o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en todo lo concerniente a la administración y control del transporte automotor.
- Percibir y fiscalizar el cobro de tasas, derechos y aranceles en materia de transporte automotor.
- Propiciar, en su caso, la suspensión y caducidad de los permisos y licencias para la ulterior resolución del Ministerio de Transporte.

Dentro de la estructura organizativa formal de la CNRT, las áreas con algún tipo de intervención en relación con el transporte automotor de cargas, son las siguientes:

- a) Gerencia de Control de Permisos – Subgerencia de Transporte de Cargas.<sup>145</sup>

---

<sup>143</sup> Decreto 1388/96 del 29/11/96 (modificado por Decreto 1661/15), Anexo I, art. 6º, inc. m).

<sup>144</sup> Decreto 1388/96 del 29/11/96 (modificado por Decreto 1661/15), Anexo I, art. 7º.

<sup>145</sup> NO-2018-66325487-APN-STC#CNRT, del 18/12/18, Punto 4. De acuerdo al organigrama actual “Gerencia de Fiscalización de Permisos del Transporte Automotor” –“Subgerencia de Transporte de Cargas”.



## Auditoría General de la Nación

- Recepción, control, administración de la documentación correspondiente al otorgamiento de Permisos a empresas nacionales y extranjeras.
- Renovación de Permisos de Transporte de Cargas nacionales y extranjeras.
- Movimientos de alta – baja y modificación de flotas.
- Asesoramiento a diferentes organismos.
- Participación y asesoramiento en materia de transporte internacional, reuniones MERCOSUR, bilaterales, ATIT, etc.

b) Gerencia de Control Técnico Automotor<sup>146</sup>.

Las responsabilidades primarias de esta Gerencia consisten en

- *“Efectuar por sí o por medio de terceros, el control técnico y fiscalización de los vehículos afectados a la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de cargas”.*
- *“Administrar, coordinar y controlar el Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores afectados a los servicios de transporte de cargas y de pasajeros.”*
- *“Realizar el control de los operadores del sistema de transporte automotor, en cuanto a sus aspectos técnicos, económicos y financieros y evaluar el funcionamiento general del sistema.”*

c) Gerencia de Asuntos Jurídicos.

- *“Instrucción de sumarios por la comisión de infracciones.*
- *Actividad jurisdiccional relacionada con la ejecución de sumarios”<sup>147</sup>.*

d) Subgerencia de Fiscalización del Transporte Automotor.

- *“Fiscalización del transporte de cargas de carácter interjurisdiccional como internacional”<sup>148</sup>.*

---

<sup>146</sup> De acuerdo con el nuevo organigrama, Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor.

<sup>147</sup> NO-2018-66325487-APN-STC#CNRT, del 18/12/18, Punto 4.

<sup>148</sup> NO-2018-66325487-APN-STC#CNRT, del 18/12/18, Punto 4.



## Auditoría General de la Nación

### 5. Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT).

La CENT fue creada en 1992 a través de un Convenio celebrado entre la entonces Secretaría de Transporte de la Nación y la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), en el marco de la implementación de un nuevo sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) para vehículos afectados a la prestación de servicios de transporte de pasajeros y carga por automotor de jurisdicción nacional, plasmado en la Resolución ST 417/92<sup>149</sup>.

El objeto asignado a la CENT en dicho convenio fue el de “*contribuir al mejoramiento de las condiciones de operación, seguridad y calidad de vida, relacionados con los sistemas de transporte terrestre automotor, de pasajeros y de carga*”<sup>150</sup>. Para el cumplimiento de dicho fin se le otorgaron a la CENT, en lo que hace al objeto del presente informe, las siguientes funciones<sup>151</sup>:

- a) Mantener actualizado el protocolo y manual de procedimiento para la inspección técnica de los vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga.
- b) Brindar apoyo técnico a la Subsecretaría de Transporte Automotor en las tareas de administración y supervisión del sistema de inspección técnica de vehículos de transporte terrestre de jurisdicción nacional<sup>152</sup>.
- c) Mantener actualizado el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte Automotor de Pasajeros y Carga, así como supervisar su desempeño, comunicando a la Subsecretaría de Transporte Automotor las altas y bajas producidas. (Redacción según Adenda del 23/11/09).
- d) Desarrollar un sistema de datos y documentación para sistematizar, difundir y transferir investigaciones y desarrollos tecnológicos realizados en el país o en el exterior vinculados al objetivo de la CENT.
- e) Realizar estudios de accidentes viales, como así también mantener un banco de información sobre los mismos.

---

<sup>149</sup> Res. ST N° 417/92 del 28/09/92.

<sup>150</sup> Convenio entre la ST y la UTN de fecha 17/09/92, con las modificaciones introducidas por un nuevo convenio del 25/07/97 y por las adendas del 23/11/09, del 21/12/09 y del 12/04/18.

<sup>151</sup> Teniendo en cuenta las modificaciones al convenio original, las funciones son descriptas según la redacción vigente durante el período auditado.

<sup>152</sup> En el mismo sentido, el art. 4° de la Res. ST N° 417/92 dispone que “*La auditoría y supervisión general del sistema serán llevados a cabo por la SECRETARIA DE TRANSPORTE, contando para ello con la colaboración y asistencia técnica de la CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DEL TRANSPORTE...*”.



## Auditoría General de la Nación

A los fines establecidos en el convenio, se dispuso la creación de un Comité de Coordinación que estaría integrado por representantes de los “*promotores*”<sup>153</sup> del Convenio. Así, en un primer momento dicho Comité estuvo integrado solo por representantes de la Secretaría de Transporte y de la UTN. Mediante un nuevo convenio de 1997 se incorporó la CNRT quedando integrado el Comité por dos representantes de dicha Comisión, dos de la Subsecretaría de Transporte Automotor y dos de la UTN. Posteriormente, por la adenda del 23/11/09 se excluye a la CNRT y el Comité vuelve a estar integrado sólo por dos representantes de la Subsecretaría de Transporte Automotor y dos de la UTN. Esta conformación es la que se mantuvo vigente durante el período auditado hasta que el 12/04/18 se suscribió una nueva adenda, mediante la cual se subdividieron las funciones del Comité de Coordinación para ser ejercidas por un Comité de Coordinación de Gestión y un Comité de Coordinación Técnica. Según dispone la cláusula Tercera de la Adenda, el Comité de Coordinación de Gestión estará integrado por dos representantes de la Secretaría de Gestión de Transporte y dos de la UTN, teniendo a su cargo las “*definiciones de los lineamientos administrativos, legales y económicos, así como la aprobación de las rendiciones de cuentas...*”. Por otra parte, el Comité de Coordinación Técnica estará integrado por dos representantes de la UTN, uno de la CNRT y uno de la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, teniendo a su cargo “*la definición de los lineamientos técnicos que propenderán a una mejor operación, confiabilidad, igualdad y uso generalizado del sistema*”.

Teniendo en cuenta las modificaciones al convenio original, las atribuciones y obligaciones del Comité de Coordinación vigentes durante el período auditado fueron las siguientes:

- a) Velar por el cumplimiento del objetivo de la CENT.
- b) Aprobar los Planes de Trabajo y proponer el presupuesto anual de la CENT conforme a las disponibilidades financieras del ejercicio y elevarlo a la consideración de los promotores, para la aprobación definitiva.
- c) Aprobar el informe anual de la labor de la CENT preparado y presentado por su Director Ejecutivo y elevarlo a la consideración de los promotores.
- d) Disponer la afectación de los recursos financieros de la CENT dentro de los planes de trabajo aprobados. Por la Adenda del 12/04/18 se agregó a este inciso el siguiente párrafo: “*Los fondos recaudados serán destinados en primera instancia a hacer frente al presupuesto anual de la*

---

<sup>153</sup> El Convenio firmado entre la UTN y ST el 17/09/92 establece como promotores a la ST y a la UTN.



## Auditoría General de la Nación

*CENT, aprobado por el Comité de Coordinación de Gestión. El saldo remanente será destinado a acciones que coadyuven a la mejora de los sistemas de transportes de Jurisdicción Nacional, los que podrán incluir trabajos de investigación y desarrollo, programas de capacitación de personal, técnico y profesional, así como a la gestión de los mismos, previamente aprobados por el Comité de Coordinación de Gestión”*<sup>154</sup>.

e) Incorporar los ingresos a percibirse por el Sistema de Control Técnico de Vehículos y el Régimen de Fiscalización del Transporte de Granos y Ganado (REFRIGRRA) a la cuenta recaudadora que tiene abierta la UTN, que solo podrán ser utilizados para cumplir con los objetivos del presente convenio (Redacción según Adenda del 23/11/09).

f) Presentar a la Subsecretaría de Transporte Automotor y a la UTN un estado mensual y acumulado de gastos e ingresos firmados por autoridad competente (Redacción según Adenda del 23/11/09).

g) Preparar la Memoria Descriptiva y la Rendición de Cuentas.

h) Dictar su propio reglamento interno.

Por último, los convenios y adendas también disponen que la Subsecretaría de Transporte Automotor (o la CNRT, durante el tiempo que participó del convenio) “*se reserva la facultad de realizar auditorías técnicas y contables de la CENT*”<sup>155</sup>.

Distribución de saldos remanentes:

A los fines de la presente auditoría, resulta relevante lo dispuesto por los convenios en relación a los saldos remanentes:

Sobre el particular, encontramos que en el periodo auditado la cuestión se encontraba regulada por: En primero lugar, la Cláusula Octava, literal f, de la SEGUNDA ADDENDA AL CONVENIO ENTRE LA SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN Y LA UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL, del 23/11/2009 la que establecía:

*“Los fondos recaudados serán destinados en primera instancia a hacer frente al presupuesto anual de la CENT, propuesto por el Comité de Coordinación y aprobado por los promotores. El*

---

<sup>154</sup> Con este párrafo se modifica lo establecido en el último párrafo de la cláusula OCTAVA del Convenio de 1997 (reformulada por la Cláusula TERCERA de la Adenda del 23/11/09) según el cual ese saldo remanente sería distribuido “...entre los promotores en partes iguales, los que indicarán a la UTN como administradora del sistema su posterior utilización”.

<sup>155</sup> Cláusula Décimo Tercera de la Adenda del 23/11/09.



## Auditoría General de la Nación

*saldo remanente será distribuido entre los promotores en partes iguales, los que indicarán a la UTN como administradora del sistema su posterior utilización.”*

Con posterioridad, esta previsión fue modificada, por la Adenda del 12/04/18 que incorporó al inciso d) de la Cláusula QUINTA del Convenio del 17/09/1992 con el siguiente texto: “Los fondos recaudados serán destinados en primera instancia a hacer frente al presupuesto anual de la CENT, aprobado por el Comité de Coordinación de Gestión. *El saldo remanente será destinado a acciones que coadyuven a la mejora de los sistemas de transportes de Jurisdicción Nacional, los que podrán incluir trabajos de investigación y desarrollo, programas de capacitación de personal, técnico y profesional, así como a la gestión de los mismos, previamente aprobados por el Comité de Coordinación de Gestión*”. La que se mantuvo vigente hasta el final del periodo auditado.

### **6. Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).**

La ANSV fue creada en el año 2008 mediante la Ley 26.363 como un organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio de Transporte, asignándole como misión “*la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales*”. Asimismo, el art. 3º de la ley dispone que la Agencia será la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales.

A efectos de dar cumplimiento con dicha misión, se otorgaron a la Agencia Nacional de Seguridad Vial funciones relacionadas con la coordinación, impulso y fiscalización de las políticas y estrategias implementadas en materia de seguridad vial, como así también con la actualización y armonización de la normativa aplicable.

En relación con la siniestralidad en el tránsito automotor la Agencia debe realizar y fomentar la investigación, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial (art. 18). Al respecto, la ley crea en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial y el Observatorio de





## Auditoría General de la Nación

Seguridad Vial. El primero tiene como misión recabar la información relativa a infracciones y siniestros de tránsito que se produzcan en el territorio nacional, mientras que el Observatorio tiene a su cargo la investigación de esas infracciones y siniestros, *“de modo tal de formular evaluaciones de las causas, efectos, posibles medidas preventivas, sugerir las políticas estratégicas que se aconsejen adoptar en la materia...”*<sup>156</sup>.

Por último, la ley establece que la Agencia, junto con la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial representan al Estado Nacional en el Consejo Federal de Seguridad Vial.

### **7. Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CNTySV).**

La Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, perteneciente al Ministerio de Transporte de la Nación, fue creada por el Decreto 1842/73, el cual le asignó las funciones que mantiene hasta la actualidad.

Según el citado decreto, el objetivo principal de esta Comisión es la prevención de accidentes de tránsito en el territorio nacional, contando para ello con las siguientes funciones:

- a) Formular programas de prevención de accidentes de tránsito.
- b) Proponer convenios o acuerdos con organismos oficiales o privados a estos fines.
- c) Propiciar convenios con organismos internacionales.
- d) Formular normativa que pueda ser adoptada por gobiernos provinciales.

Por otra parte, el artículo 96 de la Ley Nacional de Tránsito 24.449 de 1995 pone en cabeza de la Comisión el deber de fiscalizar la aplicación de dicha ley, así como sus resultados, sin perjuicio de mantener las funciones asignadas por el Decreto 1842/73.

El Decreto 779/95, reglamentario de la Ley 24.449, en su artículo 34 inc.12 establece que la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, en lo relativo a vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, deberá auditar el sistema de revisión técnica obligatoria

---

<sup>156</sup> Ley 26.363 del 29/04/08, artículo 18.



## Auditoría General de la Nación

en forma continua y será la autoridad de aplicación del mismo<sup>157</sup>, debiendo llevar un registro de su actividad el cual se incorporará a la base de datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Asimismo, el Decreto 1716/08, establece que la CNTySV es el organismo de coordinación en lo relativo al tránsito de los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional<sup>158</sup> y le asigna, en tal carácter, distintas funciones y facultades. Entre dichas facultades hay algunas de carácter normativo, como asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en cuestiones de regulación del tránsito, actualizar la normativa, establecer normas técnicas en la materia, etc. También tiene a su cargo la investigación técnico-administrativa de siniestros de transporte automotor de pasajeros y de cargas de jurisdicción nacional. Tiene además algunas funciones relacionadas con la capacitación de los conductores, aprobando los respectivos programas de capacitación o dictando cursos.

Por último, como se mencionó al tratar las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Comisión tiene, junto con dicha Agencia, la función de representar al Estado Nacional en el Consejo Federal de Seguridad Vial.

### **8. Otros organismos, entidades y/o actores del sistema.**

Por un lado, hay que mencionar a las distintas Jurisdicciones Provinciales y Municipales, a quienes les compete la definición de políticas, administración y control de la actividad en el ámbito de sus respectivos territorios. Por las características propias de la actividad, estas jurisdicciones deben necesariamente interactuar con los organismos competentes a nivel nacional para coordinar políticas, estrategias y acciones específicas en relación con la regulación y control del transporte automotor de cargas.

---

<sup>157</sup> Decreto 779/95, art. 34 inc. 12 (Reglamentario de la Ley 24.449). Asimismo, el Decreto 1716/08, Anexo VIII, Punto 9.18, dispone que una de las funciones de la CNTySV será *“auditar y fiscalizar el funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria y de reparación y modificación de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional”*.

<sup>158</sup> Decreto 1716/08, Anexo VIII, Punto 9.



## Auditoría General de la Nación

En tal sentido, el Consejo Federal de Seguridad Vial<sup>159</sup> fue establecido como un organismo interjurisdiccional de concertación y acuerdo para la elaboración de políticas de seguridad vial, poniéndolo a cargo de promover la armonización de programas y acciones de todas las jurisdicciones en la materia.

Así, el Consejo se integra con un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo Nacional.

Las funciones del Consejo están centradas en proponer, aconsejar o alentar políticas de prevención o medidas de interés general en la materia, armonizar las acciones interjurisdiccionales, fomentar y desarrollar investigaciones sobre siniestralidad, entre otras medidas de coordinación y promoción de acciones a los fines del cumplimiento de la ley.

Como ya se mencionó al describir los organismos específicos, los representantes del Estado Nacional en el Consejo son la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

Por otra parte, encontramos a Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina quienes junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la CNRT, tienen asignadas funciones de prevención y control del tránsito en rutas nacionales, estando facultadas para actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la CABA afectados a dichas tareas según los convenios celebrados<sup>160</sup>.

Es necesario destacar también, la participación que tienen en la actividad las organizaciones que nuclean a los empresarios y trabajadores del sector. En el primer caso, existen distintas Cámaras y Asociaciones regionales que, a su vez, integran alguna de las siguientes Federaciones o Confederaciones: Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (CATAC),

---

<sup>159</sup> Creado por el art. 6° de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial – Ley 24.449.

<sup>160</sup> Ley 24.449 del 23/12/94, art. 2°.



## Auditoría General de la Nación

Confederación Nacional del Transporte Argentino (CNTA) y Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC).

Estas últimas cumplen distintas funciones relacionadas con el R.U.T.A., con la Licencia Nacional Habilitante, con actividades de capacitación, etc.

Asimismo, las organizaciones que agrupan a los trabajadores también brindan diferentes servicios o desarrollan funciones relevantes para el sector, incluyendo actividades de capacitación, realización de exámenes psicofísicos, etc.

Por último, cabe mencionar a los Talleres de Revisión Técnica y a los Prestadores Médicos que realizan la evaluación psicofísica de los conductores, cuya participación en el sistema será explicada con mayor detalle al describir los respectivos hallazgos.



### ANEXO III

## ITEMS ESTABLECIDOS EN LOS PLANES DE TRABAJO DE LOS AUDITORES CENT

### TAREAS A DESARROLLAR

#### **1. Control de cumplimiento de visitas mensuales a los TRT según Plan de Trabajo anual.**

**Objetivo:** cumplir la cantidad de auditorías mensuales programadas para cada uno de los TRT. Dicha cantidad está fijada en relación a la cantidad mensual de RTO que realiza cada TRT.

#### **2. Control de cumplimiento de horas mínimas de auditoría a los TRT**

**Objetivo:** cumplir en cada auditoría realizada, el tiempo de permanencia mínimo en el TRT fijado en 3 horas. Este tiempo está pautado a los fines de que el Auditor pueda verificar todos los procedimientos de RTO (administrativos y técnicos).

#### **3. Control de Procedimientos vigentes de RTO en la tarea de auditoría:**

**Objetivo:** Comprobar la calidad de la inspección técnica, verificando si se completan todas las etapas del procedimiento, la capacidad del Director Técnico y del Inspector de fosa de detectar las fallas. Realizar la inspección completa (todas las etapas de la rutina) conjuntamente con el personal del TRT, comparando las observaciones propias con las del personal y registrando las diferencias. A partir de lo observado, compartir con el personal del TRT las discrepancias entre las observaciones sugiriendo los métodos a implementar para mejorar la calidad de la inspección técnica. Poner especial énfasis en las rutinas en la fosa de inspección.

#### **4. Estado y control de calibración de instrumentos de los talleres**

##### **4a. Totalidad de instrumentos /línea**

**Objetivo:** el auditor debe controlar:



## Auditoría General de la Nación

- Que el instrumental (frenómetro, alineador al paso, opacímetro, etc.) se encuentren funcionando correctamente y que cada línea de RTO cuente con todos los instrumentos.
- Que los equipos estén calibrados y el TRT disponga del respectivo certificado de control de calibración.

### **4b. Control de pagos a Calibra**

**Objetivo:** el auditor debe verificar que el TRT haya procedido al pago del control de calibración del equipamiento por parte del Laboratorio Calibraciones CALIBRA 1 (dependiente de la UTN - Facultad Regional Santa Fe), siendo este el único laboratorio de calibración, al momento, inscripto y acreditado ante el OAA, que cumple con lo requerido por esta Consultora.

### **5. Llenado de actas según procedimientos vigentes y evaluación de contenido de las mismas.**

**Objetivo:** el auditor debe completar los Informes-1 y 2 acorde a lo que se solicita en cada ítem y que los mismos sean demostrativos del trabajo que realiza conjuntamente con las observaciones técnicas – administrativas.

### **6. Infraestructura de los Talleres.**

**Objetivo:** el auditor debe controlar que la infraestructura del TRT se encuentre acorde a lo requerido en el Informe-5 que se labra semestralmente, cumplimiento de condiciones emanadas por Sede Central CENT y asimismo en las observaciones efectuadas en los Informes-1 y 2 que se labran en cada auditoría.

### **7. Control mensual por taller de Tiempos de revisión (Planilla Excel). Comparación con tiempos Standard. Cargas de Actas N° 3 en Sistema (Nota 806/08).**

**Objetivo:** el auditor debe controlar (actualmente con la ayuda del sistema informático RTO 2014) que los tiempos que demanda la RTO se condigan con los declarados en el Informe de Auditoría-3 que se labra trimestralmente. Asimismo, debe cargar toda la información de dicho Informe-3 en el sitio WEB CENT.



## Auditoría General de la Nación

### **8. Control mensual por taller y por DT (nota 201/09) de porcentajes de fallas según código (tabla de sistema). Análisis de uso de código de fallas.**

**Objetivo:** el auditor debe controlar el trabajo de los TRT en cuanto a las fallas que registra el TRT en los vehículos que inspecciona, midiéndose por TRT y personal del mismo (Directores Técnicos actuantes en el proceso de RTO). El sistema informático RTO 2014 brinda asistencia en tal sentido.

#### **8a. Análisis de motivos de desbloques (Sistema informático RTO 2014) por Director Técnico.**

**Objetivo:** el auditor debe controlar por TRT los desbloques que el Director Técnico actuante en una RTO realiza (acción que le permite continuar una RTO cuando el sistema informático por algún causal frena la misma – por ejemplo, año modelo, número de chasis, motor, RTO vigente, etc.), y efectuar un análisis comparativo de los mismos por TRT y por Director Técnico.

#### **8b. Uso excesivo de un mismo usuario (Sistema informático RTO 2014).**

**Objetivo:** el auditor debe controlar los ingresos al sistema informático RTO 2014 por usuario de cada TRT (usuarios Director Técnico, Inspectores de fosa y administrativos), a los fines de evitar que varios usuarios de un TRT accedan con el usuario asignado a un Director Técnico, dado que cada uno tiene un rol y determinadas funciones en el manejo del sistema informático (por ejemplo, la asignación del resultado de una RTO solo la puede realizar el usuario Director Técnico).

### **9. Control de documentación de TRT en Auditoría, impresión de Tickets de freno, humo, gases y peso de vehículos**

**Objetivo:** el auditor debe controlar que los triplicados de los certificados de RTO que envían los TRT a la Auditoría Regional tengan adjuntado los respectivos tickets en aquellos casos que correspondan.

### **10. Control mensual de cada TRT de tacógrafos cuando corresponda (Tabla de sistemas).**



## Auditoría General de la Nación

**Objetivo:** el auditor debe controlar que la información referida a los tacógrafos sea la correcta (tarea que se realiza con la ayuda del sistema RTO 2014), detectando duplicidades, marcas y números incorrectos, etc.

### **11. Control mensual de Interauditorías. Impresión del mismo y explicación de actuación. (Sospechosos y mellizos). Pedido de reinspección.**

**Objetivo:** el auditor debe controlar que la información que el sistema RTO 2014 le brinda, sea analizada caso por caso y realizar las actuaciones en aquellos casos que correspondieren. Cuando la situación amerita un vehículo sospechoso (por ejemplo, vehículos mellizos) debe solicitarse la reinspección del mismo, como así también en aquellos casos en que un dominio es Rechazado y Aprobado posteriormente en un corto período de tiempo.

### **12. Obligación de examen y práctica de admisión de nuevos DT (registro objetivo). Archivo de Exámenes. Actualización constante del Registro de Firmas de los DT de los Talleres.**

**Objetivo:**

El auditor debe controlar que los Directores Técnicos e inspectores de fosa que ingresan a prestar servicio en los TRT por primera vez estén capacitados para la tarea. Deben realizar un período de entrenamiento y luego un examen. El sistema informático ayuda en tal sentido, dado que para dar el alta a un nuevo usuario Director Técnico y/o Asistente de fosa se requiere que la Auditoría Regional envíe la documentación respectiva (Informe de auditoría labrado).

El auditor debe evaluar el conocimiento del personal del TRT de manera constante, ya sea acompañándolo durante la inspección y detectando las fallas como sometiendo al personal del TRT a exámenes.

### **13. Capacitación Anual con los DT de cada Auditoria.**

**Objetivo:** el auditor debe realizar jornadas y reuniones periódicas de capacitación con los Directores Técnicos de los TRT bajo su órbita, a los fines de evaluar y mejorar los procedimientos vigentes y atender los nuevos requerimientos que se presentan.





## Auditoría General de la Nación

El auditor debe reconocer las fallencias más graves de sus TRT y enfocar el temario de las capacitaciones en las mismas.

### **14. Inducir al uso de fallas leves, en vehículos aprobados uso del resultado condicional, porcentaje rechazos e histórico trimestral.**

**Objetivo:** el auditor debe controlar que el Director Técnico traslade a la Planilla de RTO todas las fallas que presenta la unidad revisada. El gran porcentaje deben ser fallas leves, siguiendo luego las moderadas y rechazadas en ese orden.

### **15. Cumplimiento con nota de adecuación de carteles de los TRT. (Según Nota N° 868/07, cumplimiento)**

**Objetivo:** el auditor debe controlar que el cartel identificatorio de los TRT se adecúe a lo solicitado en la nota N° 868/2007 (letrero, logos, medidas, colores, etc.), logrando así la uniformidad del mismo para toda la red de TRT.

### **16. Implementación de auditoría de jornada completa o más de un día en taller. Según lo amerite o por pedido de Auditores Nacionales.**

**Objetivo:** el auditor debe evaluar periódicamente si un TRT amerita una jornada completa o más de un día de auditoría, en función del cumplimiento de los procedimientos de RTO, estado de la infraestructura y funcionamiento del equipamiento. Luego debe volcar las conclusiones arribadas, informando a Sede Central CENT.

### **17. Control de archivos de certificados ordenados por taller y fecha, en Auditorías y Talleres.**

**Objetivo:** el auditor debe controlar:

- Que el TRT disponga del espacio necesario y adecuado para el archivo de los duplicados de los certificados de RTO conjuntamente con la documentación adosada a los mismos (por ejemplo, copia de la cédula verde), y que los mismos estén ordenados por fecha.



## Auditoría General de la Nación

- Que los triplicados de los certificados de RTO que el TRT envía a la Auditoría Regional se encuentren ordenados por TRT y fecha, fácil de acceso a los mismos y en un lugar físico que evite su deterioro.

### 18. Elaboración de Actas de SSTA.

**Objetivo:** el auditor debe labrar Actas de SSTA a un TRT, cuando la situación amerita una sanción por parte de la Autoridad de Aplicación ante deficiencias en los procedimientos de RTO, infraestructura inadecuada o fallas en el equipamiento. Asimismo, también ante incumplimientos reiterados y constantes a las observaciones realizadas en los respectivos Informes de Auditoría labrados previamente.

**Ejemplo:** para el período 2017 se han realizado 4572 auditorías a los TRT, de las cuales solo se han labrado 10 (diez) Actas de SSTA, representando el 0,218%. Este índice debe ser mejorado.

### 19. Estado de Infraestructura y orden en Auditorías Regionales.

**Objetivo:** el auditor debe evaluar periódicamente el estado de la infraestructura y orden en la oficina de la Auditoría Regional, con el objetivo de mantener en buen estado el lugar, ordenado el sistema de archivos y la documentación y los elementos de trabajo del personal (escritorios, mesas, computadoras, etc.)

### 20. Control desde Auditorías de Certificaciones de modificaciones de vehículos (tercer eje, cabina, caja, tanque de combustible)

**Objetivo:** el auditor debe controlar que las certificaciones realizadas estén acordes a la normativa vigente, como asimismo debe controlar y actuar en aquellos casos en que se hayan realizado RTO a vehículos que requieren la certificación y no disponían de la misma.

El auditor debe controlar los desbloques controlando las modificaciones tanto de 3er eje y caja. Corroborar los mismos contrastando con las imágenes de la fotovalidación.



## Auditoría General de la Nación

### **21. Extraer de Actas, puntos importantes y chequeables en el tiempo en página web. (Nota N° 981/09).**

**Objetivo:** el auditor debe subir al sitio WEB CENT aquellas observaciones realizadas en los Informes de Auditoría (procedimientos, infraestructura, equipamiento, tiempos de RTO, análisis de anomalías, control de documentación en el TRT, etc.) y posteriormente controlar que el TRT haya cumplimentado las mismas acorde a los plazos estipulados. Este procedimiento ayuda a medir la eficiencia del trabajo del auditor relacionando las tareas pendientes (observaciones realizadas al TRT) versus las tareas cumplimentadas, midiéndose en porcentaje (%).

### **22. Subir a la página web el registro de Auditorías a cursos de Mercancías Peligrosas.**

**Objetivo:** el auditor debe registrar las auditorías realizadas a los cursos de Mercancías Peligrosas en el sitio WEB CENT.

### **23. Cumplimiento de Nota N° 724/12. Inscripción Anual de TRT.**

**Objetivo:** el auditor debe controlar que el TRT cumplimente lo establecido en la Resolución N° 294/2006 de la STN a los fines de otorgar la correspondiente habilitación anual al TRT. Para ello debe cumplimentar básicamente 2 (dos) aspectos bien definidos:

- Mantener actualizado los datos de inscripción del TRT en el Registro Nacional de Talleres de Revisión Técnica (RNTRT).
- Modificación o actualización de los datos de inscripción del TRT en el RNTRT.

### **24. Estado de RUTA (solo para Auditorías Regionales 010 Avellaneda, 030 Buenos Aires y 100 Rosario):**

**Objetivo:** el auditor debe gestionar que los certificados RUTA se entreguen en tiempo y forma a las Cámaras de empresas transportistas (FADEEAC, FETRA



## Auditoría General de la Nación

y CATAC), como asimismo velar por la integridad de la información que se procesa y que los expedientes de documentación recibidos sean controlados en tiempo y forma. Mantener los archivos físicos en buen estado de orden y conservación.

### **25. Mejorar el rol del DT en el TRT.**

**Objetivo:** el auditor debe controlar que el Director Técnico del TRT tenga un rol activo en la participación en todo el proceso de RTO, no limitándose únicamente a la tarea administrativa y firma de los certificados de RTO.

### **26. Control de la capacidad de inspección por línea/hora, teniendo en cuenta lay out y personal (no más de 4 o 5 revisiones/h. según corresponda)**

**Objetivo:** el auditor debe controlar que el TRT cumpla la cantidad de RTO por hora de cada línea de inspección acorde al tipo de línea (mixta, pesados y livianos) y cantidad de personal (Director Técnico e inspectores de fosa) que dispone.

### **27. Implementación del sistema de mantenimiento CENT.**

**Objetivo:** gestionar el mantenimiento y calibración del equipamiento de los Talleres de Revisión Técnica.

Permite tener un control de toda la actividad y planes de mantenimiento preventivos y registro de operaciones, logrando una intervención planificada con el objetivo de lograr un óptimo funcionamiento de los equipos, asegurando la calidad en el procedimiento de RTO.



## Auditoría General de la Nación

### ANEXO IV

#### ANÁLISIS DE CASO TESTIGO – FALTA DE SEGUIMIENTO DE LAS OBSERVACIONES DE AUDITORÍAS ANTERIORES AL TALLER N° 010-057 (CEVIARA S.R.L, CUIT: 30-66105813-3).

En primer lugar, se enumera un listado de las observaciones identificadas como más recurrentes, con un número de referencia que será utilizado para identificar cada observación en el análisis de los informes:

- 1- Se deberá observar totalidad del frente de todos los vehículos, no se debe observar ningún aditamento, salvo los que tengan fines de identificación.
- 2- Se reitera solicitud de mejorar iluminación y las distancias, con el objeto de mejorar la calidad de la fotovalidación.
- 3- Mejorar estado y pintura de línea de revisión 1, finalizar revestimiento de fosa de línea 2.
- 4- No implementación de impresión evidencia objetiva correspondiente a la medición humo ni la de frenos. Se solicita su implementación.
- 5- Incorporar equipamiento de control de suspensión, capacidad mínima 2,5 tn por eje.
- 6- Ajuste de ambas placas del detector holguras en la línea 2.
- 7- Solicita reinspección de dominio KWY044.

#### TALLER N° 010-057

##### Enero 2017

En el mes de enero, el taller 010-57 fue auditado 6 veces por 2 auditores distintos, que serán identificados como auditor “A” – auditor “B”.

Informes 40668,40669,40670,40671,40672,40673.

##### **668: 05/01/2017:** Auditor “A”

Observaciones:

- 1- Sin plazo
- 2- Sin plazo
- 3- Sin plazo
- 4- Sin plazo
- 5- Sin plazo
- 6- **Plazo 15 DÍAS**

##### **669: 06/01/2017:** Auditor “B”

Observaciones:

- 4- **Plazo 60 DÍAS**
- 5- Sin plazo
- 6- **Plazo 7 DÍAS** (reduce a la mitad el plazo otorgado por auditor el día anterior)
- 7- **Plazo 7 DÍAS**



## Auditoría General de la Nación

### **670: 12/01/2017:** Auditor "A"

Observaciones:

- 1- Sin plazo
- 2- Sin plazo
- 3- Sin plazo
- 4- Sin plazo (el anterior ponía plazo de 60 días)
- 5- Sin plazo
- 6- **Plazo 7 DÍAS** (a pesar de estar a punto de vencer el plazo otorgado en informe anterior.
- 7- No hace referencia a la solicitud de reinspección del informe anterior -observación 7-, cuyo plazo está a punto de vencer.

### **671: 19/01/17:** Auditor "A"

Observaciones:

- 1- Sin plazo
- 2- Sin plazo
- 3- Sin plazo
- 4- Sin plazo
- 5- Sin plazo
- 6- **Plazo 7 DÍAS** (una vez más, a pesar de haber vencido los plazos otorgados en informes anteriores para la misma observación).

### **672: 20/01/17:** Auditor "B"

Observaciones:

- 4- **Plazo 60 DÍAS** (igual que Informe 669)
- 5- Sin plazo
- 6- **Plazo 7 DÍAS** (al igual que el informe del día anterior)
- 7- **Plazo 48 Hs.** (plazo de informe 669 vencido)

### **673: 25/01/17:** Auditor "B"

Observaciones:

- 3- Sin plazo
- 4- **Plazo 55 DÍAS** (tiene en cuenta el plazo del informe 672 -mismo auditor- no así el de informes anteriores).
- 5- Sin plazo
- 6- **Plazo 30 DÍAS** (el plazo otorgado en el informe anterior aún no estaba vencido)
- 7- **Plazo 7 DÍAS** (Plazo informe 672 vencido)

### **Marzo 2017**

En el mes de marzo, el taller 010-57 fue auditado 5 veces, y se incorporó otro auditor que será referido como Auditor "C". A continuación, podrá advertirse como gran parte de las observaciones reiteradas a lo largo de los informes de enero, continúan siendo asentadas, y como luego de transcurridos dos meses, se siguen otorgando nuevos plazos sin tener en cuenta los anteriores, a los fines de cumplimentar los mismos requerimientos.

Informes N° 43078, 43079, 43080, 43081, 43082.

### **078: 01/03/17:** Auditor "A"

Observaciones:

- 1- Sin plazo



## Auditoría General de la Nación

- 2- Sin plazo
- 3- Sin plazo
- 4- Sin plazo
- 5- Sin plazo
- 6- Hay una copia textual del informe 076 (febrero) respecto a esta observación, con plazo **hasta 28/02/17** siendo 01/03/17.
- 7- Al igual que el informe 076, reitera plazo 5 días y sino anulación de certificado.

### **079: 07/03/17:** Auditor “C”

#### Observaciones:

- 1- Sin plazo
- 2- Sin plazo
- 3- **“Renueva” plazo por 30 días**, habla de renovación de plazo cuando a esta observación no se le había establecido plazo alguno en informes anteriores.
- 4- **Plazo 40 días**, aún continuaba vigente el plazo de 55 días del informe 673
- 5- Sin plazo
- 6- **SE OBSERVAN AVANCES (no especifica)**
- 7- **Plazo 7 días o anula certificado**

### **080:09/03/17:** Auditor “A”

#### Observaciones:

- 1- Sin plazo
- 2- Sin plazo
- 3- Sin plazo
- 4- Sin plazo
- 5- Sin plazo
- 6- **Se deja asentado que se está resolviendo**
- 7- Hace referencia al informe 673 del 25/01/17 y al vencimiento del plazo allí establecido, a pesar de haber habido múltiples observaciones a este respecto en informes posteriores (cuyo plazo también venció). **Reitera plazo de 5 días o anulación de certificado**

### **081:15/03/17:** Auditor “A”

#### Observaciones:

- 1- Sin plazo
- 2- Sin plazo
- 3- Sin plazo
- 4- Sin plazo
- 5- Sin plazo
- 6- **Se está procediendo a su ajuste**
- 7- **Reitera plazo de informe anterior, 5 días o anulación**

### **082:27/03/17:** Auditor “B”

#### Observaciones:

- 2- Sin plazo
- 4- Sin plazo
- 5- Sin plazo
- 6- **SE HA REPARADO**
- 7- **Se envió CD solicitando presentación del vehículo.**





# Auditoría General de la Nación

## ANEXO V INSPECCIÓN OCULAR AL DEPÓSITO DE FUSIÓN SAN LUIS - RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO.

Foto N° 1



Fuente: AGN, fotografías tomadas durante el arqueo

Foto N° 2



Fuente: AGN, fotografías tomadas durante el arqueo

Foto N° 3





## Auditoría General de la Nación



Fuente: AGN, fotografías tomadas durante el arqueo

Foto N° 4



Fuente: AGN, fotografías tomadas durante el arqueo



# Auditoría General de la Nación

## ANEXO VI

### DIFERENCIA: VEHÍCULOS NO APTOS HISTÓRICOS / VEHÍCULOS NO APTOS EN PRESENCIA DE LOS AUDITORES CENT.

El siguiente es un cuadro perteneciente al Informe Preliminar de Auditoría Extendidas, cuyo período abarca desde el 13/03/2018 al 06/04/2018, en el cual se puede observar plenamente la significatividad de la diferencia mencionada.

**C E N T**  
CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

**SSTA  
UTN**

• ESTADÍSTICAS

CODIGO DE TRT	FECHA	TIEMPO INSUMIDO (hh:mm)	VEH. APTOS	VEH. NO APTOS	TOTAL REVISADOS	% NO APTOS	CANT. LINEAS DE RTO	PROMEDIO HISTORICO NO APTOS
010-057	14/03/18	04 horas 30 minutos	1	18	19	94,74 %	2	13,46 %
010-057	22/03/18	08 horas 15 minutos	4	17	21	80,95 %		
010-057	04/04/18	09 horas	14	42	56	75 %		
SUB TOTAL TRT 010-057		21 horas 45 minutos	19	77	96	80,21 (%)		
010-082	22/03/18	8 horas	16	28	44	63,64 %	2	11,90 %
010-082	04/04/18	8 horas 15 minutos	6	25	31	80,85 %		
SUB TOTAL TRT 010-082		16 horas 10 minutos	22	53	75	70,87 %		
010-083	23/03/18	09 horas 30 minutos	2	9	11	81,82 %	1	11,92 %
010-083	05/04/18	07 horas 30 minutos	5	12	17	70,59 %		
SUB TOTAL TRT 010-083		17 horas	7	21	28	76 %		
010-115	21/03/18	07 horas 55 minutos	4	15	19	78,95 %	1	10,90 %
010-115	05/04/18	08 horas	6	15	21	71,43 %		
SUB TOTAL TRT 010-115		15 horas 55 minutos	10	30	40	75 %		
010-116	21/03/18	03 horas	3	10	13	76,92 %	1	12,2 %
010-116	05/04/18	02 horas 25 minutos	0	0	0	0		
SUB TOTAL TRT 010-116		05 horas 25 minutos	3	10	13	76,92 %		
030-025	22/03/18	09 horas	8	10	18	55,56 %	1	7,80 %
030-025	26/03/18	08 horas 20 minutos	4	8	12	66,67 %		
030-025	04/04/18	09 horas	4	8	12	66,67 %		
SUB TOTAL TRT 030-025		26 horas 20 minutos	16	26	42	61,90 %		
030-030	21/03/18	08 horas 40 minutos	4	8	12	66,67 %	1	10,9 %
030-030	05/04/18	08 horas 40 minutos	6	8	14	57,14 %		
SUB TOTAL TRT 030-030		17 horas 20 minutos	10	16	26	61,54 %		

3



## Auditoría General de la Nación

### ANEXO VII - CUADRO DE SEGUIMIENTO DE HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES DEL INFORME APROBADO POR RESOLUCIÓN AGN N° 41/2011

**Alcance:** Con el objeto de actualizar el estado de situación de los Hallazgos y Recomendaciones del Informe aprobado por la Res. 41/2011, se remitieron las notas N° 50/22 – DCST y N° 49/22 – DCST al Ministerio de Transporte y a la CNRT, las que fueron respondidas por PV-2023-07308849-APN-UAI#MTR del 19/01/23 y NO-2023-15804916-APN-SG#CNRT del 10/02/23 respectivamente. A continuación, se presenta: el contenido de esas respuestas, las que exponen el estado de situación de los hallazgos y recomendaciones informado por los Auditados a su fecha de emisión y el análisis realizado a las mismas, mediante la aplicación de los procedimientos simplificados previstos en la Resolución AGN 186/16 (III.C.) y en la ISSAI 3000 (numeral 141).

INFORME 41/2011		RESPUESTA MTR	RESPUESTA CNRT	COMENTARIO FINAL	
HALLAZGO	RECOMENDACIÓN				
<p><b>4.1- Registro Único de Transporte Automotor</b></p>	<p>4.1.1.- No se ha implementado un sistema de auditoría a los Centros de Recepción de Inscripción (CRI)</p>	<p>Adoptar las medidas conducentes para que se implementen, a la mayor brevedad, los controles para fiscalizar las actividades de los Centros de Recepción de Información (CRI).</p>	<p><b>IF-2023-06221200-APN-DNEEPT#MTR:</b> "...mediante Acta de Directorio de Coordinación N° 4/22, se ha ordenado el reempadronamiento de todos los Centros de Recepción, proceso que ha culminado al día de la fecha (Nda, la fecha de emisión de la nota es 17/01/23). Asimismo, mediante Acta de Mesa Ejecutiva del Registro Único del Transporte Automotor del 15 de noviembre del 2022, se solicitó a los miembros del Directorio de Coordinación del Registro que agrupan a los Centros de Recepción, propuesta de pago electrónico del arancel (ambas actas se adjuntan al presente). En cuanto a las acciones llevadas a cabo desde la fecha de la auditoría hasta el dictado de la Resolución MT N° 201/2020, esta Secretaria, sugiere requerir dicha información a la CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE (CENT)."</p>	<p>No aplica</p>	<p>En base a la información suministrada por el Ministerio de Transporte (MT), el hallazgo se encuentra <b>en proceso de implementación</b>, situación que podrá ser verificada en futuras labores de auditoría.</p>



## Auditoría General de la Nación

4.1- Registro Único de Transporte Automotor (continuación)	4.1.2.- A noviembre de 2009, no se ha concluido con la instalación de los sistemas de interfase y lectoras de la tarjeta RUTA en la totalidad de las estaciones de peaje de la Red Nacional Vial Concesionada.	Generar los mecanismos necesarios que permitan acelerar la instalación y a adecuado funcionamiento del sistema interfase y lectores de tarjeta RUTA en la totalidad de la Red Nacional Vial Concesionada del país.	IF-2023-06221200-APN-DNEEPT#MTR: "...dicha observación ha devenido abstracta ya que la figura de la tarjeta RUTA ha quedado derogada mediante la Disposición N° 511/2012 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR."	No aplica	En base a la información suministrada por el MT y la revisión de la Disposición 511/2012 de la Subsecretaría de Transporte Automotor, la recomendación ha <b>devenido abstracta</b> .
	4.1.3.- La CNRT no contempla el uso de los lectores móviles de tarjetas del RUTA en sus procedimientos de control del transporte automotor de cargas.	Instar a la utilización del instrumento proveído por Proyecto de Informática S.A en los controles rutinarios de fiscalización, para nutrir el registro de información que sea de utilidad para fines estadísticos y/o de seguimiento.	IF-2023-06221200-APN-DNEEPT#MTR: "...dicha observación también ha devenido abstracta, ya que la figura del ente a cargo de la asistencia operativa del Registro, ha sido derogada por la Disposición N° 511/2012 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR."	NO-2023-14507230-APN-SFDR#CNRT: IMPLEMENTADA: "La CNRT por medio del sistema FIS, presente en todas las PDA utilizadas para fiscalizar, permite que sus agentes accedan en tiempo real si el RUTA fue dado de alta. La CNRT no controla la vigencia del RUTA en los transportes fiscalizados, solamente si los mismos están inscriptos en el Registro." NO-2023-12920231-APN-GFTAU#CNRT: "CNRT en su iniciativa por lograr la eliminación del papel ha implementado la utilización de dispositivos PDA. Los mismos contienen al sistema FIS (Fiscalización inteligente Simple). Los dispositivos mencionados cuentan con un lector de códigos mediante el cual, una de las cosas que se pueden escanear, es la información de tarjetas RUTA. El sistema de control es utilizado por cada fiscalizador que forma parte del organismo y mediante conexión de datos telefónicos o wifi se conecta a una base de datos donde se aloja el acta confeccionada".	El hallazgo se encuentra en <b>proceso de implementación</b> , pues si bien, de acuerdo con lo informado por la CNRT se está utilizando la PDA para realizar los procedimientos de control, "La CNRT no controla la vigencia del RUTA en los transportes fiscalizados, solamente si los mismos están inscriptos en el Registro." (NO-2023-14507230-APN-SFDR#CNRT). Situación que podrá ser evaluada en futuras labores de auditoría.





## Auditoría General de la Nación

	<p>4.2.1.- A diciembre de 2009, el área de fiscalización no cuenta con un manual de procedimientos aprobado que regule las tareas de control y/o fiscalización del transporte automotor de cargas.</p>	<p>Agilizar la elaboración y aprobación del manual de procedimientos definitivo con el fin de unificar las acciones de fiscalización.</p>	<p><i>No Aplica</i></p>	<p><b>NO-2023-14507230-APN-SFDR#CNRT: IMPLEMENTADA:</b>  <i>"Mediante DI-2021-816-APN-CNRT#MTR".</i>  <b>NO-2023-12920231-APN-GFTAU#CNRT:</b> <i>"CNRT ha confeccionado un manual de procedimientos que se aplica para los procesos de fiscalización. El mismo se encuentra implementado y puede obtenerse mediante el expediente identificado como EX-2021-33113621- -APN-MESYA#CNRT".</i></p>	<p>En base a la información suministrada por la CNRT, la recomendación fue <b>imple mentada</b>, con posterioridad al periodo auditado, con el dictado de la disposición DI-2021-816-APN-CNRT#MTR, de <b>1 29-9-2021</b>. La gestión y cumplimiento de lo establecido en el mencionado Manual de Procedimiento, podrá ser evaluado en futuras labores de auditoría.</p>
<p><b>4.2- Fiscalización del Transporte Automotor</b></p>	<p>4.2.2.- La planificación de las tareas de fiscalización del transporte automotor de cargas que realiza la CNRT presenta deficiencias. A su vez, se constató la falta de resguardo de la documentación involucrada</p>	<p>Desarrollar e implementar una planificación que contemple el universo a ser controlado, abarcando la totalidad de los meses del año, incluyendo los fines de semana y feriados.</p>	<p><i>No Aplica</i></p>	<p><b>NO-2023-14507230-APN-SFDR#CNRT: IMPLEMENTADA:</b> <i>"La subgerencia cada inicio de año calendario define metas anuales y trimestrales para cada categoría del transporte pasible de fiscalización, con la intención de poder seguir y cumplir objetivos. Además, posee un área de programación que define la planificación. Esta planificación se genera de manera mensual, dado que para lograr definirla se debe coordinar con fuerzas de seguridad como Gendarmería y Policía Federal quienes brindan su disponibilidad mes a mes. Se resguarda toda la información mediante GDE (CCOO)."</i>  <b>NO-2023-12920231-APN-GFTAU#CNRT:</b> <i>"La Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor (CABA – AMBA) cada inicio de año calendario define metas anuales y trimestrales para cada categoría del transporte pasible de fiscalización, con la intención de poder seguir y cumplir objetivos. Además, posee un área de programación que define la planificación. Esta planificación se genera de manera mensual, dado que para lograr definirla se debe coordinar con fuerzas de seguridad como Gendarmería y Policía Federal quienes brindan su disponibilidad mes a mes. Se acordó que la información sea alojada en espacio de Google Drive al que solo tienen acceso personal del cuerpo de programación y la gerencia".</i></p>	<p>La CNRT informa, que la recomendación ha sido <b>imple mentada</b>. La gestión y cumplimiento de los procedimientos de planificación de las tareas de fiscalización descriptas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, podrán ser verificados en futuras labores de auditoría.</p>



## Auditoría General de la Nación

4.2- Fiscalización del Transporte Automotor (Continuación)	4.2.3.- En el sistema informático que soporta las tareas de control sobre el transporte de cargas, la CNRT no lleva registro de la totalidad de los vehículos controlados en sus procedimientos de fiscalización.	Establecer un formato definitivo de planillas y procedimientos para registrar la totalidad de los vehículos controlados, de manera de poder evaluar el estado general de la flota que compone el Sistema de Transporte Automotor de Cargas.	<i>No Aplica</i>	<p><b>NO-2023-14507230-APN-SFDR#CNRT: IMPLEMENTADA:</b> "El sistema <i>fiscalizacion.cnrt.gob.ar</i> permite seguir efectivamente las fiscalizaciones realizadas a los vehículos controlados por CNRT, y el Área de Monitoreo procesa diariamente dichos datos, contando con los registros individuales de cada vehículo controlado."</p> <p><b>NO-2023-12920231-APN-GFTAU#CNRT:</b> "El sistema que se utiliza en la actualidad (<i>Fiscalización Inteligente Simple</i>) lleva registro de la totalidad de los vehículos fiscalizados. Guardando datos completos en un acta digital como son el número de acta, titular, dominio, chofer, faltas, etc. generando una base de datos que permite el análisis de estadísticas y seguimiento de metas. Es intención del organismo que no se generen más actas papel".</p>	La CNRT informa, que la recomendación ha sido <b>imple mentada</b> . La gestión y cumplimiento de los procedimientos de registración de las tareas de fiscalización descriptas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, podrán ser verificados en futuras labores de auditoría.
	4.2.4.- Existen deficiencias en las tareas de fiscalización del Transporte de Cargas efectuadas por las Delegaciones Regionales.	Efectuar un seguimiento estricto sobre las tareas que desarrollan los fiscalizadores de las Delegaciones Regionales e implementar cursos de capacitación para éstos.	<i>No Aplica</i>	<p><b>NO-2023-14507230-APN-SFDR#CNRT: IMPLEMENTADA:</b> "Se realiza un correcto funcionamiento en las tareas de fiscalización y se han realizado varios cursos de capacitación virtuales y presenciales. Además, se realizó un Encuentro Federal 2022 de Delegados de todo el país en Ezeiza como jornada de capacitación. Vale aclarar que la modernización en la fiscalización permitió una eficiencia en los controles, como por ejemplo, la incorporación de equipos tecnológicos, como son las PDA."</p>	La CNRT informa, que la recomendación ha sido <b>imple mentada</b> respecto a los vehículos fiscalizados por esa Comisión Nacional a través de la Subgerencia de Fiscalización de Delegaciones Regionales, situación que podrá verificada en futuras labores de auditoría.



## Auditoría General de la Nación

<b>4.2- Fiscalización del Transporte Automotor (Continuación)</b>	4.2.5.- Las infracciones de mayor relevancia relacionadas a la seguridad en el transporte (ya sea en ausencia o vencimiento de la LNH, falta de inscripción en el RUTA, deficiencias respecto a la RTO y la carencia de Seguro Obligatorio) no son sancionadas con la celeridad necesaria.	Agilizar la tramitación y su aplicación en tiempo oportuno, de las sanciones que correspondan a las deficiencias que se constatan.	<i>No Aplica</i>	<b>NO-2023-04263716-APN-SSYL#CNRT:</b> <i>"En la actualidad las Actas de Comprobación se tramitan conforme son ingresadas a la Subgerencia de Sumarios y liberaciones, enviadas por procesos de la Gerencia de Fiscalización Automotor, entendiéndose que todas las conductas violatorias al Régimen de Penalidades aplicable, hacen a la seguridad del transporte en su conjunto. El plazo para imponer sanción es dentro de los 5 (cinco) años contados desde la comisión u omisión del hecho que pudiera configurar una infracción, según el art 77 del Decreto N° 253/95 y sus modificatorios. No obstante ello, es importante destacar que existen sumarios cuyas faltas pueden subsanarse si el infractor se pone a derecho -conforme a lo dispuesto en las Resoluciones CNRT 314/2016 y 1055/2016- o archivadas, de modo tal, que llega al Instructor Sumariante el sumario que contiene conductas que por su naturaleza no podrían ser pasibles de subsanación. Cabe advertir, que como ejemplo de infracciones que pueden subsanarse, se encuentran, la falta de LINTI o de inscripción en el RUTA y el vencimiento o carencia de la RTO. La subsanación de estas faltas permite rápidamente que el infractor cumpla con sus obligaciones y resulta más útil a los fines de este organismo que la imposición de sanción alguna, dado que la CNRT no tiene fines recaudatorios, sino el enderezamiento de conductas disvalisosas que atentan contra la seguridad de transportados y terceros."</i>	La CNRT informa que la recomendación se encuentra <b>implementada</b> . La gestión y cumplimiento de los procedimientos vinculados a la tramitación y aplicación de sanciones podrán ser verificadas en futuras labores de auditoría.
---	--	--	------------------	--	---



## Auditoría General de la Nación

INFORME 41/2011		RECOMENDACIÓN	RESPUESTA MTR	RESPUESTA CNRT	COMENTARIO FINAL
HALLAZGO					
<p><b>4.3- Sistema de Revisión Técnica de Jurisdicción Nacional</b></p>	<p>4.3.1.- Durante el año 2009 el sistema de revisión técnica de jurisdicción nacional no ha sido controlado adecuadamente respecto a su funcionamiento.</p>	<p>Definir las competencias y responsabilidades de cada organismo e implementar, a la mayor brevedad, el control integral sobre el sistema de revisión técnica de jurisdicción nacional</p>	<p><b>NO-2023-01571475-APN-SSTA#MTR:</b>  <i>"...mediante el Decreto N° 1388 del 29 de noviembre de 1996 modificado por el Decreto N° 1661 del 20 de agosto de 2015, se aprobó el Estatuto de la CNRT, que establece entre otras misiones y funciones la de fiscalizar y controlar el transporte terrestre nacional de pasajeros y carga nacionales. A su vez, por el Decreto N° 240 del 1° de abril de 2019 se modificó el mencionado Estatuto incorporando entre sus competencias: "o) Auditar y fiscalizar el funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, labrar las actas de comprobación, tramitar los sumarios pertinentes y proponer o aplicar, según el caso, las sanciones previstas en las normas que regulan la materia;</i></p>	<p><b>NO-2023-06149783-APN-GFTA#CNRT:</b> "En ejercicio de las responsabilidades asignadas como autoridad de la Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor (GFTA) y cumpliendo en responder a las observaciones indicadas en el INFORME AGN N° 41/2011, "Durante el año 2009 el sistema de revisión técnica de jurisdicción nacional no ha sido controlado adecuadamente respecto a su funcionamiento". Se informa que esta gerencia, es la encargada de controlar el funcionamiento de los talleres de revisión técnica de jurisdicción Nacional, debido al Decreto N° 240/2019, desde la fecha de su publicación (B.O. 03/04/2019). Las obligaciones asignadas son entre otras: "o) Auditar y fiscalizar el funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, labrar las actas de comprobación, tramitar los sumarios pertinentes y proponer o aplicar, según el caso, las sanciones previstas en las normas que regulan la materia. p) Establecer los sistemas de información relacionados a la habilitación y registro de talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional. q) Proponer el régimen legal, los requisitos, características técnicas u otras normas que hagan al funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional. r) Supervisar el régimen administrativo general de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional. s) Implementar, por sí misma o mediante contrataciones, el sistema de Talleres de Revisión Técnica Rápida a la vera de la vía (TRTR), previstos en la reglamentación de la Ley N° 24.449." En tal sentido, en el mencionado decreto, se definen las competencias y responsabilidades en lo que al sistema de revisión técnica obligatoria de jurisdicción Nacional respecta, encomendando al MINISTERIO DE TRANSPORTE, la administración económica y general del sistema de talleres de revisión técnica obligatoria (RTO), contando para ello con la colaboración y asistencia técnica de la CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DEL TRANSPORTE (C.E.N.T.), coordinada por representantes de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE y de la UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL (U.T.N.).</p>	<p>El Ministerio de Transporte y la CNRT, informan que la recomendación fue <b>imple mentada</b> con posterioridad al periodo auditado, situación que es verificable con la lectura del Decreto 240/2019 (dictado el 3/4/2019). Ahora bien, la gestión y cumplimiento de las funciones de control fijadas por esa norma respecto a los Talleres de Revisión Técnica, podrán ser analizada en futuras labores de auditoría.</p>





## Auditoría General de la Nación

INFORME 41/2011				
HALLAZGO	RECOMENDACIÓN	RESPUESTA MTR	RESPUESTA CNRT	COMENTARIO FINAL
4.3- Sistema de Revisión Técnica de Jurisdicción Nacional (continuación)		<p>p) Establecer los sistemas de información relacionados a la habilitación y registro de talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional; q) Proponer el régimen legal, los requisitos, características técnicas u otras normas que hagan al funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional; r) Supervisar el régimen administrativo general de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional; s) Implementar, por si misma o mediante contrataciones, el sistema de Talleres de Revisión Técnica Rápida a la vera de la vía (TRTR), previstos en la reglamentación de la Ley N° 24.449.”</p>	<p>Para cumplir con el control en los talleres de RTO, que conforman el sistema a lo largo y ancho del país, en lo referente al transporte automotor de pasajeros y cargas de Jurisdicción Nacional, se realizan auditorías en base a un plan de acción que es elaborado por representantes de esta comisión. Dicha planificación anual de auditorías, es llevada adelante mediante el cuerpo de auditores que son designados por esta gerencia para tal fin. El equipo de auditores, está compuesto actualmente por CUARENTA (40) profesionales que controlan, en base a las normativas vigentes, el funcionamiento de los talleres en cuanto a: procedimiento de inspección, a la adecuada infraestructura, al correcto funcionamiento de los equipos que se utilizan para realizar los ensayos y al análisis de la documentación resultante. Para ello existen dos formatos de auditoría que son del tipo “visitas” o “extendidas”. Las visitas son auditorías que constan de al menos un auditor y duran por lo menos 3 horas, mientras que las extendidas son realizadas por al menos 2 auditores con una duración mínima de 6 horas. Los informes de auditoría, son confeccionados de manera digital, contando para ello con dispositivos electrónicos (celular o laptop) y de la plataforma “web service de RTO”, donde se generan dichos reportes. Cabe destacar que en caso de detectar incumplimientos por parte del taller, se labra un acta de comprobación de acuerdo al régimen de sanciones (Resolución SGT N° 10/2019). Una vez finalizada la auditoría, se realiza una devolución de los informes generados y se envían los mismos mediante correo electrónico oficial.</p>	<p>El Ministerio de Transporte y la CNRT, informan que la recomendación fue <b>implementada</b> con posterioridad al periodo auditado, situación que es verificable con la lectura del Decreto 240/2019 (dictado el 3/4/2019). Ahora bien, la gestión y cumplimiento de las funciones de control fijadas por esa norma respecto a los Talleres de Revisión Técnica, podrán ser analizada en futuras labores de auditoría.</p>



## Auditoría General de la Nación

4.4- Licencia Nacional Habilitante	4.4.1.- Los trabajos de control programados para el 2008 no se cumplieron según lo planificado.	Implementar las medidas necesarias con el fin de alcanzar las metas fijadas en cada planificación anual.		<p><b>NO-2023-14507230-APN-SFDR#CNRT:</b>  <i>La CNRT informe que esta cuestión ha devenido ABSTRACTA: "Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde el 2008, no podemos informar sobre ese año en particular. No obstante, se aclara que en la actualidad se cumple con los controles programados en las metas anuales y trimestrales."</i></p> <p><b>NO-2023-12920231-APN-GFTAU#CNRT:</b> <i>"La Libreta (sic) Nacional Habilitante hoy se denomina Libreta (sic) Nacional de Transporte Interjurisdiccional (Linti). La misma no es emitida por CNRT sino por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esta comisión realiza el control de que la misma esté habilitada al momento de realizar la fiscalización".</i></p>	En base a la información suministrada por la CNRT y de la lectura del Decreto 26/2019, la recomendación ha devenido <b>abstracta</b> en relación a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Sin perjuicio de lo anterior, el cumplimiento y la gestión de lo prescripto por ese marco normativo con relación a los organismos que continúan con esa función, podrá ser analizado en futuras labores de auditoría.
	4.4.2.- Los prestadores médicos incumplen con la fecha de presentación de sus informes trimestrales; ante ello la CNRT no efectúa el reclamo en forma oportuna, registrando la fecha de recepción inadecuadamente.	Exigir y controlar la entrega de los informes trimestrales en tiempo y forma. Llevar un registro adecuado del ingreso de estos. Reclamar en tiempo oportuno los incumplimientos que se detecten. Implementar los cambios necesarios en los enfoques de los informes, tal como expuso en las consideraciones efectuadas por la CNRT al informe de auditoría aprobado por Resolución AGN 51/07.	<p><b>NO-2023-01571475-APN-SSTA#MTR:</b>  <i>"...el Decreto N° 26 de fecha 7 de enero de 2019, estipulo que sea la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL quien otorgue la licencia de los conductores de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, reemplazándose así la Licencia Nacional Habilitante (LNH) por la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional (la LiNTI)."</i></p>	<p><b>NO-2023-03164839-APN-PUCP#CNRT:</b> ...mediante el Decreto 26/2019, de fecha 7 de enero de 2019, se establece que será "la Agencia Nacional de Seguridad Vial quien otorgue la licencia de los conductores de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, determinando los requisitos necesarios para cada una de las modalidades mencionadas, como asimismo estableciendo los contenidos básicos sobre los que se basará su capacitación, como así también administrando, coordinando y controlando el Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores, tendiendo a la profesionalización de la actividad y a la unificación de la información de las licencias y sus modificaciones en el Registro Nacional de Licencias de la Agencia....resulta oportuno y conveniente transferir la facultad de emisión de la licencia de los conductores de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional de la CNRT a la ANSV.</p> <p>En virtud de ello consideramos que dicha observación resultaría ser NO REGULARIZABLE"</p>	En base a la información suministrada por la CNRT y de la lectura del Decreto 26/2019, la recomendación ha devenido <b>abstracta</b> en relación a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Sin perjuicio de lo anterior, el cumplimiento y la gestión de lo prescripto por ese marco normativo con relación a los organismos que continúan con esa función, podrá ser analizado en futuras labores de auditoría.



## Auditoría General de la Nación

4.4- Licencia Nacional Habilitante	4.4.1.- Los trabajos de control programados para el 2008 no se cumplieron según lo planificado.	Implementar las medidas necesarias con el fin de alcanzar las metas fijadas en cada planificación anual.	<p><b>NO-2023-01571475-APN-SSTA#MTR:</b>  <i>"...el Decreto N° 26 de fecha 7 de enero de 2019, estipulo que sea la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL quien otorgue la licencia de los conductores de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, reemplazándose así la Licencia Nacional Habilitante (LNH) por la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional (la LiNTI)."</i></p>	<p><b>NO-2023-14507230-APN-SFDR#CNRT:</b>  <i>La CNRT informe que esta cuestión ha devenido ABSTRACTA: "Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde el 2008, no podemos informar sobre ese año en particular. No obstante, se aclara que en la actualidad se cumple con los controles programados en las metas anuales y trimestrales."</i></p> <p><b>NO-2023-12920231-APN-GFTAU#CNRT:</b> <i>"La Libreta (sic) Nacional Habilitante hoy se denomina Libreta (sic) Nacional de Transporte Interjurisdiccional (Linti). La misma no es emitida por CNRT sino por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esta comisión realiza el control de que la misma esté habilitada al momento de realizar la fiscalización".</i></p>	En base a la información suministrada por la CNRT y de la lectura del Decreto 26/2019, la recomendación ha devenido <b>abstracta</b> en relación a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Sin perjuicio de lo anterior, el cumplimiento y la gestión de lo prescripto por ese marco normativo con relación a los organismos que continúan con esa función, podrá ser analizado en futuras labores de auditoría.
	4.4.2.- Los prestadores médicos incumplen con la fecha de presentación de sus informes trimestrales; ante ello la CNRT no efectúa el reclamo en forma oportuna, registrando la fecha de recepción inadecuadamente.	Exigir y controlar la entrega de los informes trimestrales en tiempo y forma. Llevar un registro adecuado del ingreso de estos. Reclamar en tiempo oportuno los incumplimientos que se detecten. Implementar los cambios necesarios en los enfoques de los informes, tal como expuso en las consideraciones efectuadas por la CNRT al informe de auditoría aprobado por Resolución AGN 51/07.		<p><b>NO-2023-03164839-APN-PUCP#CNRT:</b> ... mediante el Decreto 26/2019, de fecha 7 de enero de 2019, se establece que será <i>"la Agencia Nacional de Seguridad Vial quien otorgue la licencia de los conductores de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, determinando los requisitos necesarios para cada una de las modalidades mencionadas, como asimismo estableciendo los contenidos básicos sobre los que se basará su capacitación, como así también administrando, coordinando y controlando el Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores, tendiendo a la profesionalización de la actividad y a la unificación de la información de las licencias y sus modificaciones en el Registro Nacional de Licencias de la Agencia. ...resulta oportuno y conveniente transferir la facultad de emisión de la licencia de los conductores de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional de la CNRT a la ANSV.</i></p> <p>En virtud de ello consideramos que dicha observación resultaría ser <b>NO REGULARIZABLE"</b></p>	En base a la información suministrada por la CNRT y de la lectura del Decreto 26/2019, la recomendación ha devenido <b>abstracta</b> en relación a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Sin perjuicio de lo anterior, el cumplimiento y la gestión de lo prescripto por ese marco normativo con relación a los organismos que continúan con esa función, podrá ser analizado en futuras labores de auditoría.



## Auditoría General de la Nación

### ANEXO VIII

#### ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS DE LOS AUDITADOS

Mediante Notas N° 33/2023-AG7, N° 34/2023-AG7, N° 35/2023-AG7 y N° 36/2023-AG7, se puso en conocimiento del Ministerio de Transporte (MT), la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT), respectivamente, el Proyecto de Informe de Auditoría de Gestión referido a: “Ministerio de Transporte – Secretaría de Gestión del Transporte – Subsecretaría de Transporte Automotor – Agencia Nacional de Seguridad Vial – Comisión Nacional de Regulación del Transporte – Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, Transporte automotor de cargas, Controles Realizados, Siniestralidad – Seguimiento Res. 41/11 AGN”, remitido a efectos de que realicen los comentarios que consideren pertinentes.

A través de las Notas NO-2023-78040638-APN-SECGT#MTR, NO-2023-78073781-APN-ANSV#MTR, NO-2023-79983972-APN-CNRT#MTR y CENT N° 00155/23 dichas dependencias formularon sus comentarios al proyecto remitido.

Dichos comentarios no han provisto evidencia que haga modificar sustancialmente la redacción del informe. No obstante, se han efectuado aclaraciones y ajustes en la redacción de los siguientes puntos: 3.2., 4.5.2., 4.5.2.b., 6.3., 6.3.9., a fin de contribuir a su mejor comprensión, tal como se detalla en cada caso en el siguiente cuadro.



## Auditoría General de la Nación

ACLARACIONES PREVIAS	COMENTARIO DEL AUDITADO	ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS
<p><b>3.2. Hechos posteriores al cierre.</b></p> <p>Como hecho posterior al período auditado, se ha verificado que por Ley 27.514 (B.O. 28/08/2019) se creó la Junta de Seguridad en el Transporte, como organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación (art. 4º), a la cual se le asignó como misión “contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones, mediante:</p> <p>a.- La determinación de las causas de los accidentes e incidentes de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo,</p> <p>b.- La recomendación de acciones eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.” (art. 5º).</p> <p>El cumplimiento de la misión de la Junta de Seguridad en el Transporte y la evaluación de su gestión en términos de economía, eficiencia y eficacia, podrán que ser evaluados en futuras labores de auditoría.</p>	<p><b>Comentario Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT):</b> Ante todo, esta consultora entiende necesario efectuar su primer comentario al punto 3.4 “<i>Hechos posteriores al cierre</i>” del proyecto de informe en cuestión, pues solo cita como hecho posterior al período auditado la sanción de la Ley N° 27.514 (B.O. 28-08-2019) por la cual se creó la Junta de Seguridad en el Transporte, considerando esta parte auditada que se debería adicionar a ese punto, cuanto menos, el dictado del Decreto N° 240/2019 (B.O. 03/04/2019) por el cual entre otros, se modifica el régimen de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria y el traspaso de competencias sustanciales en favor de la CNRT.</p> <p>A mayor abundamiento, por el Decreto N° 240 de fecha 1 de abril de 2019, en su artículo 4º se le asignaron nuevas funciones a la CNRT referidas a las facultades para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Auditar y fiscalizar el funcionamiento de los Talleres de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, labrar las actas de comprobación tramitar los sumarios pertinentes y proponer o aplicar, según el caso, las sanciones previstas en las normas que regulan la materia.</li> <li>➤ Establecer los sistemas de información relacionados a la habilitación y registro de talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.</li> <li>➤ Proponer el régimen legal, los requisitos, características técnicas u otras normas que hagan al funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.</li> <li>➤ Supervisar el régimen administrativo general de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.</li> </ul>	<p><b>El comentario del auditado se considera pertinente y se recepta de manera positiva mediante la inclusión en el presente punto de los mencionados hechos posteriores al cierre, en los términos expuestos por la CENT.</b></p> <p>Sin perjuicio de ello, es necesario aclarar que el Decreto 240/2019 y su impacto en las competencias de CENT y CNRT mencionados fueron considerados durante la ejecución de la auditoría, como puede verse, por ejemplo, en el Anexo I del Informe (“Marco Jurídico Aplicable”) en el cuál se realiza la siguiente descripción: “<i>Decreto 240/2019, del 01/04/19. Modifica el régimen de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria. Traspaso de</i></p>





## Auditoría General de la Nación

	<p>➤ Implementar, por sí misma o mediante contrataciones, el sistema de Talleres de Revisión Técnica Rápida a la vera de la vía (TRTR), previstos en la reglamentación de la Ley N° 24.449.</p> <p>En función de lo expuesto, resultó necesario adecuar el Convenio oportunamente suscripto entre el Ministerio de Transporte y la Universidad Tecnológica Nacional a la nueva estructura organizativa de ese Ministerio. En tal sentido, con fecha 3 de septiembre de 2019 se suscribió adenda al Convenio CENT, por la cual en su Cláusula Cuarta se deja establecido que <i>"LAS PARTES reconocen que la CNRT es el organismo responsable de llevar adelante las auditorias y fiscalizaciones a los talleres de revisión técnica obligatoria, como así también, la instrucción de los procedimientos sumariales en virtud de sus atribuciones de fiscalización y control del transporte, con el objeto de dotar de mayor seguridad, calidad y eficiencia en el servicio, asegurando su adecuado desenvolvimiento.</i></p> <p><i>A esos efectos la CNRT implementará el Sistema de Control de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria (SCT), a cuyos fines contará con la asistencia y colaboración de la CENT".</i></p> <p>A su vez, en lo que respecta al Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y Cargas, creado por el artículo 3° de la Resolución N°417/1992, cabe destacar que a través del dictado de la Resolución N° 82/2020 (B.O.18/08/2020) el mismo paso a funcionar en el Ámbito de la Secretaría de Planificación de Transporte del Ministerio de Transporte, la que sería competente para dictar todos aquellos actos necesarios para la administración del mismo, tales como: altas, bajas, nuevas inscripciones, modificación de parámetros operativos y actualización de datos de los talleres de revisión técnica, entre otros.</p> <p>Por todo lo expuesto, se recomienda a vuestra auditoría considerar la inclusión del citado decreto, la adenda al convenio y la resolución aludida en el punto 3.4. <i>"Hechos posteriores al cierre"</i>, ya que impactan en el punto 3.3 <i>"Marco normativo general y entidades u organismos que intervienen en el transporte automotor de cargas de Jurisdicción Nacional"</i>, en particular en la Ilustración 2 de la página 16, en el Anexo I (Marco Jurídico Aplicable), Anexo II (Organismos competentes), en lo que respecta a la CENT, en el punto 4.1.3 (Competencias de CENT, CNRT y CNTySV (SSTA) -pág. 23- y en los hallazgos y recomendaciones que a continuación pasaré a comentar.</p>	<p><i>competencias sustanciales en favor de la CNRT".</i></p> <p>De la misma forma, en la Nota al Pie N° 66 se incluye la siguiente mención a dicha norma: <i>"PV-2019-43108885-APN-GAJ#CN RT, de fecha 10/05/2019 – EX-2019-39047118-APN-SSTA# MTR. Acta Acuerdo de Traspaso de Expedientes, suscripta en el marco de lo previsto en el Decreto 240/2019 (B.O. 03/04/2019)".</i></p> <p>Cabe destacar por último que el comentario del auditado no implica la realización de modificación alguna en los hallazgos contenidos en el Informe.</p>
--	--	--



## Auditoría General de la Nación

HALLAZGO / RECOMENDACIÓN	COMENTARIO DEL AUDITADO	ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS	
<b>4.1. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA.</b>			
<p><b>4.1.1.</b> No se contó en el período auditado con un Plan Nacional de Transporte ni con un Plan Modal, integrales, formalizados, en los que se detallan las políticas públicas previstas para el Transporte Automotor de Cargas. Tampoco consta que se haya elaborado a tal efecto un diagnóstico confiable y preciso de la situación existente.</p>	<p><b>6.1.1.</b> Ajustar sus acciones a las competencias y funciones asignadas en las normas que regulan la planificación estratégica de las políticas públicas dirigidas al transporte automotor de cargas o, en su caso, promover las modificaciones normativas que se consideren pertinentes al respecto (4.1.1, 4.1.2).</p>	<p><b>Comentario de la Secretaría de Gestión de Transporte:</b> Atendiendo a la necesidad de perfeccionar las herramientas normativas que permitan una mejor distribución de tareas para la planificación estratégica de políticas públicas destinadas al transporte automotor de cargas, se llevaron a cabo las siguientes acciones: Mediante el Decreto 26 de fecha 7 de enero de 2019 se modificó el Decreto N° 779/1995, teniendo en cuenta para ello que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL ha generado un moderno sistema de emisión de licencias en todo el país, estableciéndose una tramitación y expedición eficiente y estandarizada, constituyéndose éste en un sistema federal, con mejoras continuas de procesos, a través de la utilización de las nuevas tecnologías y herramientas informáticas, reduciendo así los tiempos para su emisión. •Para tal fin, se ponderó que la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional que autoriza a la conducción de determinado tipo de transporte (carga y/o pasajeros) de carácter interjurisdiccional, es inescindible de la Licencia Nacional de Conducir (habilitante del porte), y que ambas son indispensables para realizar el transporte interjurisdiccional, se han arbitrado las medidas tendientes a unificar en la precitada Agencia Nacional la emisión de este tipo de habilitaciones, con la finalidad de evitar la duplicidad de trámites de manera de ofrecer un procedimiento más ágil, sencillo y económico. Asimismo, se valoró la necesidad de trabajar en el perfeccionamiento de los comportamientos en la conducción vehicular tendientes a reducir el índice de la tasa de siniestralidad, se propicia un único sistema de habilitación de conductores que concentre todas las habilitaciones de conducir transporte automotor. Por conducto del Decreto N° 50 de fecha 15 de diciembre de 2019 se reordenaron las competencias del MINISTERIO DE TRANSPORTE a fin de asignar las responsabilidades institucionales inherentes a las diversas funciones de esta Cartera de Estado. En tal sentido, se asignó a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE el objetivo de entender en la formulación, seguimiento y actualización del Plan Nacional de Transporte, incluyendo políticas</p>	<p>El comentario del auditado no cuestiona lo expuesto en los respectivos hallazgos y recomendaciones, sino que se limita a aportar información sobre acciones llevadas a cabo por distintos organismos con posterioridad al período auditado, a efectos de implementar las medidas allí recomendadas.</p> <p><b>Por tal motivo, se mantienen los hallazgos y recomendaciones en todos sus términos. Las medidas informadas por el auditado podrán ser objeto de verificación en futuras auditorías.</b></p>



## Auditoría General de la Nación

<p><b>4.1.2.</b> Las políticas públicas dirigidas a lograr la reducción de la siniestralidad en el Transporte Automotor de Cargas no estuvieron basadas, en el período auditado, en un diagnóstico confiable de la actividad y no contaron con una planificación estratégica adecuada que permita evaluar el grado de cumplimiento de metas y objetivos.</p>	<p><b>6.1.2.</b> Implementar las medidas necesarias para contar con información estadística confiable y suficiente sobre transporte automotor de cargas y sobre siniestralidad de efectos de posibilitar una planificación estratégica basada en un diagnóstico preciso de la situación del sector (4.1.1, 4.1.2).</p>	<p>y estrategias para la totalidad de los modos que conforman el sistema de transporte; entender en la elaboración y propuesta de las políticas nacionales y planes en materia de transporte automotor, en la intermodalidad de los sistemas de transporte, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución; intervenir en la elaboración, implementación y ejecución de planes en materia de transporte de cargas y logística, entendiendo en la regulación y participación de los sistemas registrales y estadísticos del sector; intervenir en el diseño, elaboración y propuesta de la política regulatoria del sistema de transporte bajo jurisdicción nacional en sus distintas modalidades; entre otros. En el contexto referenciado, correspondería consultar a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE sobre los avances del Plan Nacional de Transporte. No obstante, a modo de colaboración, se advierte que dicha dependencia -conjuntamente con la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL- desarrollaron el Programa “Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PAR.AR)”, cuyo informe de avance N° IF-2022-04856139-APN-SECPT#MTR, fue incorporado al citado Plan Nacional, conforme surge de la Resolución N° 1 de fecha 17 de enero de 2022 de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE. Es dable mencionar, que dicho programa -creado por la Resolución N° 300 de fecha 30 de agosto de 2021 del MINISTERIO DE TRANSPORTE-, entre otros aspectos; propende a la recolección de datos del sector y a mejorar los índices de siniestralidad, a través de la provisión de servicios que optimicen la calidad del descanso de los conductores, y mejoren las condiciones de trabajo y la seguridad ciudadana y vial en todo el territorio nacional, con criterio orgánico e integrador. Asimismo, corresponde destacar que, en el ámbito del MINISTERIO DE TRANSPORTE, la AGENCIA</p>	
--	--	--	--





## Auditoría General de la Nación

		<p>NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE son las instituciones responsables de registrar la información estadística sobre siniestros viales sobre todos los tipos de usuarios de la vía. Esta información es utilizada para la planificación de intervenciones específicas. • Por otro lado, debe ponerse de resalto que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, a través de la Dirección de Observatorio Vial, compila, sistematiza y analiza información sobre la siniestralidad en Argentina. Actualmente constituye la única fuente de información estadística confiable en el país. En términos del sector específico de transporte de cargas, los datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL permiten discriminar y caracterizar los accidentes que involucran vehículos de carga con el objetivo de planificar acciones específicas. Esta información puede consultarse en <a href="https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional">https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional</a>. • A su vez, desde el año 2020 se puso en funcionamiento la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE, como organismo autárquico y descentralizado en ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE, que tiene por objetivo investigar accidentes, realizar estudios técnicos y emitir recomendaciones de seguridad operacional para prevenir accidentes en todos los modos de transporte. En materia de transporte automotor, los informes desarrollados por la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE constituyen insumos clave para el desarrollo de una planificación estratégica que contribuya a mejorar los índices de siniestralidad en el sector. Desde este organismo se llevaron adelante informes técnicos que derivaron en recomendaciones específicas para aumentar la seguridad de las operaciones de transporte de cargas. Esta información se encuentra disponible en <a href="https://www.argentina.gob.ar/jst/automotor/productos-de-seguridad-operacional-automotor">https://www.argentina.gob.ar/jst/automotor/productos-de-seguridad-operacional-automotor</a>. • Además, a través del Centro de Control y Respuesta, la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE compila información sobre accidentes que involucran transporte de cargas y pasajeros. Si bien esta información no es exhaustiva ni representativa, constituye un insumo útil para el diseño de políticas sectoriales. Desde su puesta en funcionamiento en julio de 2021 hasta la fecha, se registraron más de 7000 sucesos que involucran transporte de cargas o de pasajeros.</p>	
--	--	---	--



## Auditoría General de la Nación

<p>4.1.3. Se detectaron falencias en la regulación de competencias y en la coordinación estratégica de las funciones asignadas a los organismos y entidades responsables en materia de Transporte Automotor de Cargas.</p>	<p><b>Comentario de la Secretaría de Gestión de Transporte:</b> Sin perjuicio de los comentarios vertidos en el acápite anterior, es dable mencionar que mediante la Resolución N° 10/2019 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE se readecuó el régimen de penalidades establecido por la Resolución N° 408/95 de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA, OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS a fin de incorporar nuevos hechos u omisiones que impliquen transgresiones a la normativa vigente. A su vez, por medio de la Resolución N° 101/2019 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE se aprobaron el ANEXO I “REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA, EQUIPAMIENTO, IMAGEN, OPERATIVIDAD Y DOCUMENTACIÓN DE TALLERES DE REVISIÓN TÉCNICA” (IF-2019-71171892-APN-SECGT#MTR) y el ANEXO II: “MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN TÉCNICA PARA TALLERES RTO” (IF-2019-59395224-APN-SECGT#MTR). Asimismo, mediante dicha norma se ordenó que todos los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) que se encontrasen inscriptos en el REGISTRO NACIONAL DE TALLERES DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGAS, para continuar con la prestación de los servicios deberían adecuarse a las exigencias establecidas en los aludidos anexos. Por otro lado, corresponde resaltar que el Decreto N° 240/2019 en su Artículo 4° estableció entre las funciones a cargo de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado actuante en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE, las de: establecer los sistemas de información relacionados a la habilitación y registro de talleres de revisión técnica obligatoria de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional. Asimismo, el aludido decreto incorpora el inciso q) al artículo 6° del Estatuto de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, aprobado por el Decreto N° 1388/96, donde se estableció la potestad de proponer el régimen legal, los requisitos, características técnicas u otras normas que hagan al funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional. Posteriormente, a través de la Resolución N 182/2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se asignó a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE</p>	<p>El auditado no cuestiona en su comentario lo expuesto en el hallazgo, sino que enumera una serie de normas emitidas sobre el final del período auditado o con posterioridad a él, en virtud de las cuáles se habrían adoptado medidas tendientes a corregir las situaciones detectadas.</p> <p><b>Por tal motivo, se mantienen los términos del hallazgo. La efectiva implementación de las medidas informadas podrán ser objeto de revisión en futuras auditorías.</b></p>
--	---	--



## Auditoría General de la Nación

	<p>TRANSPORTE la administración general del sistema de talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) contando para ello con la colaboración y asistencia técnica de la CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DEL TRANSPORTE (C.E.N.T.), coordinada por representantes de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT) y de la UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL (U.T.N.) o la Universidad Nacional que la reemplace en el futuro, conforme lo establecido por el mencionado artículo 7° del Decreto N° 240/19. En tal contexto, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE aprobó un Manual de Procedimientos Revisión Técnica Obligatoria (RTO), identificado como IF-2022-97631776-APN-GFTA#CNRT, cuya última actualización se efectuó mediante la Disposición 663 de fecha 15 de septiembre de 2022 de dicho Organismo.</p>	
--	---	--



## Auditoría General de la Nación

4.2. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LAS COMPETENCIAS ESPECÍFICAS DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV).		
<p><b>4.2.1.</b> La ANSV no contó en el período auditado con información precisa y suficiente sobre las causas de siniestralidad en el Transporte Automotor de Cargas, en cuya elaboración debía intervenir el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, situación que impidió la elaboración de estadísticas al respecto y dificultó la adopción de medidas preventivas y/o políticas estratégicas en la materia.</p>	<p>La ANSV no realizó comentarios sobre este punto.</p>	<p><b>Se mantiene el hallazgo.</b></p>
<p><b>4.2.2.</b> Durante el período auditado no se implementó el “<i>Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial</i>” previsto en la normativa.</p>	<p><b>Comentario de la ANSV:</b> La Agencia Nacional de Seguridad Vial ha estado trabajando como eje principal en el proyecto de Ley de Alcohol Cero al Volante, razón por la cual ha puesto todos sus esfuerzos y ha destinado sus recursos para obtener la sanción de la misma, a fin de unificar el criterio de tolerancia de alcohol cero en la conducción en todo el territorio nacional. <b>Se tomarán las medidas necesarias a fin de implementar las acciones correspondientes en pos de subsanar la observación formulada.</b></p>	<p><b>Se mantiene el hallazgo y las medidas que se implementen para subsanarlo podrán ser objeto de revisión en futuras auditorías.</b></p>
<p><b>4.2.3.</b> La ANSV no implementó durante el período auditado con un “Programa Anual de Control Efectivo de Tránsito” tal como exige la normativa.</p>	<p><b>Comentario de la ANSV:</b> El Programa Anual de Control Efectivo del Tránsito ha sido elaborado y aprobado mediante Disposición ANSV N° 664/2019. Asimismo, fue modificado mediante Disposición ANSV N° 83/2021.</p>	<p>El comentario del auditado confirma lo observado, por lo tanto, <b>se mantiene el hallazgo.</b> Teniendo en cuenta que la norma informada por el auditado (Disp. ANSV N° 664/2019 del 06/12/2019) mediante la cual se aprobó el Programa Anual de</p>



## Auditoría General de la Nación

		Control Efectivo del Tránsito, fue emitida con posterioridad al período auditado, su efectiva implementación podrá ser objeto de revisión en futuras auditorías.
<p><b>4.2.4.</b> Durante el período auditado la ANSV no participó en la regulación, implementación y fiscalización del “<i>Sistema de Monitoreo Satelital de Vehículos de Transporte Automotor de Cargas</i>” exigido por la normativa, no existiendo constancia de que dicho sistema haya sido efectivamente implementado en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Vial.</p>	<p><b>Comentario de la ANSV:</b> Actualmente, la Dirección de Coordinación del Control y Fiscalización Vial, no está realizando el monitoreo satelital de los vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y de cargas de carácter interjurisdiccional. La Agencia Nacional de Seguridad Vial ha estado trabajando como eje principal en el proyecto de Ley de Alcohol Cero al Volante, razón por la cual ha puesto todos sus esfuerzos y ha destinado sus recursos para obtener la sanción de la misma, a fin de unificar el criterio de tolerancia de alcohol cero en la conducción en todo el territorio nacional. <b>Se tomarán las medidas necesarias a fin de implementar las acciones correspondientes en pos de subsanar la observación formulada.</b></p>	El comentario del auditado confirma lo observado por lo tanto <b>se mantiene el hallazgo.</b>
<p><b>4.2.5.</b> La ANSV no cumplió con la coordinación de los organismos competentes para la formulación, implementación y fiscalización de un sistema de control de jornada y descanso laboral para el Transporte Automotor de Cargas.</p>	<p><b>Comentario de la ANSV:</b> La Agencia Nacional de Seguridad Vial ha estado trabajando como eje principal en el proyecto de Ley de Alcohol Cero al Volante, razón por la cual ha puesto todos sus esfuerzos y ha destinado sus recursos para obtener la sanción de la misma, a fin de unificar el criterio de tolerancia de alcohol cero en la conducción en todo el territorio nacional. <b>Se tomarán las medidas necesarias a fin de implementar las acciones correspondientes en pos de subsanar la observación formulada.</b></p>	El comentario del auditado confirma lo observado por lo tanto <b>se mantiene el hallazgo.</b>



## Auditoría General de la Nación

4.3. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LA CENT, LA CNTYSV Y LA SSTA.			
<p><b>4.3.1.</b> Los procedimientos de control implementados por la SSTA (Subsecretaría de Transporte Automotor), la CNTySV (Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial) y la CENT presentaron debilidades para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de RTO (Revisión Técnica Obligatoria), evidenciando falencias tanto para la detección de las irregularidades cometidas por los Talleres como para la</p>	<p><b>4.3.1.a.</b> Falencias en la planificación de las Auditorías.</p>	<p><b>Ver comentarios completos de CENT en la nota adjunta (Nota CENT N° 00155/23 del 12/07/2023).</b> Conclusión: Esta consultora entiende que las recomendaciones 6.3.1. 6.3.2 y 6.3.3 han quedado comprendidas y abarcadas por los cambios ya introducidos, pues en función de las medidas propuestas por la CENT y adoptadas por la CNRT, mencionadas precedentemente, la presente observación <b>por hechos posteriores al periodo auditado</b> se encuentra regularizada y la recomendación resultaría oportuna.</p>	<p>El auditado reconoce la oportunidad y pertinencia del hallazgo e informa determinadas acciones dirigidas a corregir las falencias constatadas en la auditoría.</p> <p>Teniendo en cuenta que las medidas informadas son posteriores al período auditado, su efectiva implementación podrá ser verificada en futuras labores de auditoría.</p> <p><b>Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</b></p>
<p>como para la</p>	<p><b>4.3.1.b.</b> Ineficacia e ineficiencia en la ejecución de las Auditorías a los Talleres de RTO.- Falta de labrado de Actas. -Falta de seguimiento de observaciones de auditorías anteriores. - Incumplimiento de plazos otorgados. - Frecuencia</p>	<p><b>Comentario de la CENT:</b> En el año 2019, todos los auditores del Sistema de Control de Talleres (SCT) y las autoridades de la CENT fueron capacitados por la Gerencia Jurídica de la CNRT en función de la publicación de la Resolución SGT 10/2019 (Nuevo Régimen de Sanciones 2019), en cuanto al labrado de Actas y posibles sanciones, según dicha resolución, para homogeneización y unificación de criterios. Todo esto como parte de la mejora continua de las Auditorías y los procedimientos de trabajo.</p> <p>En el año 2018, el sistema RTO incorporó como archivo digital, el escaneo de ACTAS labradas por los auditores en las auditorías y visitas, por lo cual dichas actas estaban ya disponibles para las Gerencias de la CNRT y Autoridades de la CENT. A partir de 2019, las Actas labradas por los auditores del SCT pasaron a ser 100% digitales, es decir se labran desde el sistema sin necesidad de imprimirse, por lo cual se remitían mediante correo electrónico al TRT y al auditor. La CENT y CNRT disponen de manera ONLINE de los Informes de Auditoría y sus Actas, por lo cual, al ser online,</p>	<p>El auditado reconoce la oportunidad y pertinencia del hallazgo e informa determinadas acciones dirigidas a corregir las falencias constatadas en la auditoría.</p> <p>Teniendo en cuenta que las medidas informadas son posteriores al período auditado, su efectiva implementación podrá ser verificada en futuras labores de auditoría.</p>



## Auditoría General de la Nación

tramitación de las Actas labradas, dando como resultado solo dos sanciones aplicadas durante todo el período auditado.	injustificada de las auditorías. - Disparidad de criterio entre los auditores regionales. - Cambio significativo entre el índice histórico de Vehículos “No Aptos” y el mismo índice para las RTO realizadas en presencia de los auditores.	los tiempos de acceso a estas son inmediatos, siendo las demoras de ejecución de sanciones consecuencia de los tiempos administrativos y legales de la CNRT. Acto seguido, se dictaría el referido Decreto N° 240/2019 por el cual se puso en cabeza de la CNRT la tramitación de sumarios y aplicación de sanciones, en su carácter de organismo a cargo de la auditoría y fiscalización del funcionamiento de los talleres de Revisión Técnica Obligatoria (RTO), conforme lo establecido en el artículo 6° del Estatuto de dicha CNRT, aprobado por el Decreto N° 1388/96 y sus modificatorios. Por todo lo expuesto, se observa nuevamente que, a partir del dictado de las normas antes mencionadas y las acciones llevadas adelante por la CENT y la CNRT, se entiende que las recomendaciones 6.3.4 y 6.3.5 han quedado comprendidas y abarcadas por los cambios ya introducidos, razón por la cual la presente observación, por hechos posteriores al período auditado se encuentra regularizada y la recomendación resulta oportuna.	<b>Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</b>
	4.3.1.c.- Falta de aplicación de sanciones o medidas preventivas en función de las irregularidades detectadas. Demoras en el trámite de los sumarios.		El auditado reconoce la oportunidad y pertinencia del hallazgo e informa determinadas acciones dirigidas a corregir las falencias constatadas en la auditoría. Teniendo en cuenta que las medidas informadas son posteriores al período auditado, su efectiva implementación podrá ser verificada en futuras labores de auditoría. <b>Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</b>





## Auditoría General de la Nación

<p><b>4.3.2.</b> Los controles implementados por la CENT para la custodia de las obleas y certificados de RTO no son eficaces para garantizar su adecuado resguardo y conservación.</p>	<p><b>4.3.2.a.</b> El depósito en el que se almacenan las obleas y certificados de RTO no reúne las condiciones mínimas de seguridad que ameritan dichos documentos públicos.</p>	<p><b>Comentario de la CENT:</b> Las medidas de seguridad para garantizar el adecuado resguardo son solicitadas en el Anexo de especificaciones técnicas Impresión de obleas y certificados para la Revisión Técnica Vehicular perteneciente al Pliego de Bases y Condiciones Particulares en el cual establece <i>"Las empresas deberán poner a disposición de la Consultora el acceso a los locales propios de producción a efectos de controlar los resguardos que se toman en el proceso de producción y el equipamiento utilizado para asegurar la trazabilidad y control estricto de la documentación a proveer, condiciones para la adquisición de estas mismas"</i>. Es decir, que en la actualidad las obleas y certificados quedan resguardadas, custodiadas y monitoreadas las 24 horas hasta que las mismas puedan ser retiradas por el personal autorizado por esta consultora hasta cumplir con el cronograma de entregas según pliego. Por otro lado, la CENT elaboró procedimientos a los efectos de controlar de manera permanente la documentación remitida. Por todo lo expuesto, entendemos que, en función de las medidas adoptadas por la CENT, por hechos posteriores al período auditado, que fueran mencionadas precedentemente, la presente observación se encuentra regularizada y la recomendación resulta oportuna.</p>	<p>El auditado reconoce la oportunidad y pertinencia del hallazgo e informa determinadas acciones dirigidas a corregir las falencias constatadas en la auditoría.</p> <p>Teniendo en cuenta que las medidas informadas son posteriores al período auditado, su efectiva implementación podrá ser verificada en futuras labores de auditoría.</p> <p><b>Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</b></p>
	<p><b>4.3.2.b.</b> La CENT no realizaba un control periódico y efectivo sobre los documentos que se entregan a los Talleres de RTO, habiéndose detectado faltantes de certificados y obleas vencidas que debían</p>	<p><b>Ver comentarios completos de CENT en la nota adjunta (Nota CENT N° 00155/23 del 12/07/2023).</b> Conclusión: Por lo expuesto precedentemente, en el hallazgo 4.3.2.b. se expuso que la CENT no realizaba un control periódico y efectivo sobre los documentos que se entregan a los Talleres de RTO, habiéndose detectado faltantes de certificados y obleas vencidas que debían permanecer en custodia. Esta CENT entiende que el mencionado hallazgo debería tomarse como regularizado por hechos posteriores y, además, se dio estricto cumplimiento a la recomendación de <i>"Implementar los procedimientos necesarios a efectos de controlar en forma permanente la documentación remitida a los talleres para la realización de las RTO (4.3.2.b)"</i>.</p>	<p>El auditado reconoce la pertinencia del hallazgo e informa determinadas acciones dirigidas a corregir las falencias constatadas en la auditoría.</p> <p>Teniendo en cuenta que las medidas informadas son posteriores al período auditado, su efectiva implementación podrá ser</p>





## Auditoría General de la Nación

	permanecer en custodia.		verificada en futuras labores de auditoría. <b>Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo.</b>
<b>4.3.3.</b> La CENT no realizó un control eficaz sobre los requisitos que deben cumplir los talleres de RTO para estar habilitados e inscriptos en el Registro Nacional de Talleres.	<b>4.3.3.a.</b> La CENT no detectó durante el período auditado el funcionamiento de un Taller de RTO vinculado con empresas de transporte, situación que contraría una prohibición expresa de las normas que regulan la materia. <b>4.3.3.b.</b> Se verificó que uno de los talleres seleccionados en el muestreo funcionó irregularmente durante 16 meses por haberse producido la	<b>Comentario de CENT:</b> En el año 2019, luego de haber sido publicado el Decreto 240/2019, la CNRT incorpora en las oficinas de la Sede Central de la CENT, Maipú 267 5° piso, personal de dicha Comisión, que solicitaron que la recepción de la Documentación del Registro de los Talleres se realice mediante TAD (Tramite A Distancia) por lo cual la documentación pasó a estar en formato Digital y no en papel en la CENT, quedando la administración de esta documentación en poder de la CNRT. El 18 de agosto de 2020 se publica en el B.O. la Res. 182/20 Secretaría de Planificación de Transporte; a partir de dicho momento la administración del Registro de Talleres pasa a ser potestad de la Secretaría de Planificación de Transporte, siendo esta el nuevo administrador de dicho registro. En dicho marco, por conducto de la Resolución N°11/2021 emanada de la Secretaría de Planificación de Transporte se encomendó a la CNRT efectuar una actualización de los datos de todos los Talleres de Revisión Técnica de jurisdicción nacional que se encuentren inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria. Por todo lo expuesto, esta CENT entiende que, atento a que el 18 de agosto de 2020 fue publicado en el Boletín Oficial la Resolución Ministerial 182/20, a partir de dicho momento la administración del Registro de Talleres pasa a ser potestad de la Secretaría de Planificación de Transporte, siendo esta el nuevo administrador de dicho registro. El presente Hallazgo resulta No Regularizable constituyendo un hecho consumado y las recomendaciones resultan extemporáneas, atento que la administración del Registro de Talleres pasa a ser potestad de la Secretaría de Planificación de Transporte.	El auditado informa que se produjeron cambios normativos que tornan “No regularizable” el hallazgo y “extemporánea” la respectiva recomendación. Al respecto, cabe destacar que el hallazgo y la recomendación están referidos a situaciones detectadas correspondientes al período auditado y cuya necesidad de regularización o subsanación exceden al organismo que en ese momento era responsable de la función, siendo



## Auditoría General de la Nación

	<p>expiración del plazo de vigencia de la sociedad comercial a cargo de su explotación.</p>		
	<p><b>4.3.3.c.</b> Los Estados Contables que constan en el legajo de uno de los talleres que funcionó durante el período auditado no se encontraban auditados y certificados según lo exigen las normas contables, contaban solo con una certificación literal, no siendo esto suficiente para garantizar la razonabilidad de los mismos.</p>		<p>extensible o trasladable a los que son responsables actualmente.</p> <p>En función de ello, y considerando que las normas mencionadas fueron dictadas con posterioridad al período auditado, se mantiene el hallazgo y la recomendación en todos sus términos, agregando en el título del punto 6.3. del Informe a la Secretaría de Planificación del Transporte del Ministerio de Transporte.</p> <p>Asimismo, los cambios operados en cuanto a la competencia para la administración del Registro Nacional de Talleres de RTO y las mejoras que eventualmente se produzcan en dicha gestión, podrán ser objeto de revisión en futuras auditorías.</p>



## Auditoría General de la Nación

<p><b>4.3.4.</b> La CNTySV no llevó a cabo durante el período auditado la investigación técnico – administrativa de los siniestros de transporte automotor de cargas. La CENT tampoco realizó estudios de accidentes viales ni mantuvo un banco de información sobre los mismos, tal como lo exigen los convenios.</p>	<p><b>Comentario de la CENT:</b> Respecto a la recomendación en trato, es dable advertir que esta consultora es un grupo de servicios en la órbita de la Universidad Tecnológica Nacional que brinda asistencia técnica desde el año 1992, en el ámbito de un marco normativo que ha sufrido modificaciones durante los más de 30 años de vigencia de la CENT. En lo que respecta a estudios de accidentes viales y banco de información de los mismos, no debe escapar la atención la creación en el año 2008 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Ley N° 26.363), quien, entre sus funciones, tiene la de realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial. Por ende, podría entenderse que desde esa fecha la CENT podría brindar asistencia técnica a la nueva agencia ante el requerimiento o solicitud específica que se le requiera. No obstante, ello, previo al año 2019, el organismo que oficiaba en accidentología del Transporte Automotor ante la CENT era la Comisión de Tránsito y Seguridad Vial (CNTySV). La CENT solo intervenía ante los casos de accidentes de vehículos de carga cuando la CNTySV lo requiriese, como así también la CNRT lo hizo en casos de accidentes de vehículos de transporte de pasajeros. En el año 2019 fue promulgada Ley 27.514 y se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) la cual pasa a ser la encargada de la accidentología en el Transporte. En concreto, esta consultora entiende que los estudios de accidentes viales y el banco de información sobre los mismos, previsto en el convenio de origen del año 1992 ha quedado derogado tácitamente en razón de la creación de los organismos descentralizados con competencia en la materia que pueden solicitar la asistencia técnica en las cuestiones que esta consultora pueda brindarles. Por lo expuesto, esta CENT entiende que, como fuera mencionado precedentemente, en el año 2019 fue promulgada Ley 27.514 y se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) la cual pasa a ser la encargada de la accidentología en el Transporte y el presente Hallazgo resulta No Regularizable y un hecho consumado y la recomendación resulta</p>	<p>El auditado informa que se produjeron cambios normativos que tornan “No regularizable” el hallazgo y “extemporánea” la respectiva recomendación.</p> <p>Al respecto, cabe destacar que el hallazgo y la recomendación están referidos a una situación detectada durante el período auditado y cuya necesidad de regularización o subsanación excede al organismo que en ese momento era responsable de la función, siendo extensible o trasladable a los que son responsables actualmente.</p> <p>En función de ello, y considerando que las normas mencionadas fueron dictadas con posterioridad al período</p>
--	---	---



## Auditoría General de la Nación

	<p>extemporánea, por hechos posteriores, en especial por la promulgación de la Ley 27.514 que creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) la cual pasa a ser la encargada de la accidentología en el Transporte.</p>	<p>auditado, se mantiene el hallazgo y la recomendación en todos sus términos, incorporando la siguiente frase a la recomendación 6.3.9.: “En caso de producirse modificaciones en las competencias de la CENT, realizar las adecuaciones necesarias en los convenios que regulan su funcionamiento.”</p> <p>Asimismo, los cambios operados en cuanto a la gestión de la competencia para la realización de estudios de accidentes viales y el mantenimiento de un banco de información sobre los mismos, podrán ser objeto de revisión en futuras auditorías.</p>
<p><b>4.3.5.</b> Durante el período auditado la CNTySV no realizó un control efectivo y continuo sobre las funciones asignadas a la CENT en el</p>	<p><b>Comentario de la CENT:</b> Respecto a implementar los mecanismos necesarios para efectuar un control efectivo y continuo del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria, cabe tener con consideración toda la normativa que se fue dictando desde el mes de</p>	<p>El auditado informa que se produjeron cambios normativos que tornan</p>



## Auditoría General de la Nación

<p>Sistema de Revisión Técnica Obligatoria. Tampoco se obtuvo evidencia de que la Comisión o la SSTA hayan realizado auditorías técnicas y contables a dicha entidad.</p>	<p>enero de 2019, correspondiendo en este caso destacar que durante el año 2018 la CNTySV, la CNRT y la CENT, pusieron en marcha una mesa técnica que concluyó en el mes de agosto de 2019 con el dictado de la Resolución Nro. 101/2019 por la cual la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte aprobó los requerimientos de infraestructura. equipamiento, imagen, operatividad y documentación de los talleres de revisión técnica obligatoria y el Manual de Procedimientos de Revisión Técnica Obligatoria. Ahora bien, todo lo atinente a los requerimientos de infraestructura. equipamiento, imagen. operatividad y documentación de los talleres de revisión técnica obligatoria, no fue puesto en práctica en razón de una medida cautelar dictada por el poder judicial que se mantuvo vigente hasta el dictado de la reciente Resolución N° 2/2023, emanada de la Secretaría de Planificación de Transporte, la cual tiene como finalidad la modernización de los requerimientos en infraestructura y equipamiento y la incorporación de medios complementarios de fiscalización, entre otros, logrando un impacto positivo en las tareas que realiza un Taller de Revisión Técnica. Los puntos más importantes para destacar son: 1-Dimensiones mínimas para todos los TRT. 2. Cantidad posible de revisiones por hora de acuerdo con el personal afectado a la línea de revisión- 3. Personal técnico necesario mínimo por Línea de Revisión. - 4. Envío digital de ensayos de los instrumentos al Sistema RTO (Base de Datos) sin que los usuarios intervengan en la carga de dichos datos (NO manipulación de datos de los instrumentos de los TRT). -5. Una cámara de Foto validación adicional por línea destinada a la verificación y monitoreo del estado desenganchado de los vínculos no motorizados con los remolcados (N2, N3 y 03.04). - 6. Sistema de filmación por TRT con el objeto de supervisar todos los procesos en la revisión. Dicha filmación debe ser debidamente almacenada en el TRT. -7. Autenticación biométrica en el sistema RTO de Directores Técnicos y Auxiliares de fosa. En función de lo expuesto, esta CENT entiende que, como fuera mencionado precedentemente, atento que en mayo de 2023 se publicó en el B.O. la Res. N° 2/23 de la Secretaría de Planificación del Transporte, la cual</p>	<p>“No regularizable” el hallazgo y “extemporánea” la respectiva recomendación. Al respecto, cabe destacar que el hallazgo y la recomendación están referidos a una situación detectada durante el período auditado. <b>En función de ello, y considerando que las normas mencionadas fueron dictadas con posterioridad dicho período, se mantiene el hallazgo y la recomendación en todos sus términos.</b> Asimismo, la efectiva implementación de medidas para la subsanación del hallazgo, podrán ser objeto de revisión en futuras auditorías.</p>
---	--	---



## Auditoría General de la Nación

	reemplaza el Anexo 1 de la Resolución 101/19, que proporcionara el salto de calidad necesario en la Revisión Técnica y el Sistema RTO, el presente Hallazgo resulta No Regularizable y un hecho consumado y la recomendación resulta extemporánea por lo establecido por la Resolución MTR 2/23.	
<b>4.4. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LA ADMINISTRACIÓN FINANCIERA DE LA CENT.</b>		
<b>4.4.1.</b> La administración financiera de la CENT no se ajustó a lo previsto en las normas y convenios que regulan su funcionamiento, dificultando de esta forma una correcta evaluación de su gestión en términos de eficiencia y eficacia.	<b>Comentario de la CENT:</b> En referencia a la naturaleza jurídica: La persona Jurídica que constituye el grupo de servicio CENT es La Universidad Tecnológica Nacional. En 1992 la Universidad Tecnológica Nacional celebró un convenio con la Secretaría de Transporte de la Nación creando la CENT (Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte) como un grupo de servicios. Se constituye y establece su funcionamiento acorde a lo dispuesto por Ley 23068, el estatuto de la UTN y las resoluciones de Rectorado N° 322 y 357 de 1990 inherentes a la suscripción de convenios y desarrollos de servicios a terceros y en los Actos Administrativos que se dicten en el futuro para consultoría y grupos de servicios a terceros en cuanto las mismas no modifiquen este convenio. Los convenios, adendas y decretos que se han suscripto a partir de su origen no han modificado la naturaleza Jurídica del grupo de Servicios CENT. Por tanto, al referirnos a la misma, toda la información y registros contables están debidamente reflejados en los Estados Contables de La Universidad Tecnológica Nacional respetando las Normas que la constituyeron, conforme lo establece la Contaduría General de la Nación como Órgano Rector de la contabilidad de la Administración Pública Nacional y en especial sobre la obligatoriedad de confeccionar, al fin de cada ejercicio económico - financiero, la respectiva Cuenta de Inversión. En referencia al punto 4.4.1.: La Universidad Tecnológica Nacional en su carácter de Persona Jurídica ejerce sus funciones en el marco de lo dispuesto por la Ley de Administración Financiera del Sector Público Nacional (Ley 24156) y cumple los principios de legalidad, economicidad, eficiencia y eficacia. En tal sentido y en cumplimiento de estos principios, UTN posee un registro único de información y registros donde constan todos los movimientos financieros y contables que se gestan desde Grupo de servicios CENT. En concordancia con cumplir los principios de eficiencia y eficacia, UTN establece y crea una cuenta bancaria en Banco Nación (3201) a los efectos de poder identificar con mayor claridad los movimientos financieros de CENT. La	El comentario del auditado hace referencia a la naturaleza jurídica de la CENT y a las normas de funcionamiento de la entidad, las cuáles han sido tenidas en cuenta durante la realización de la auditoría. Asimismo, describe los procedimientos aplicados por la UTN para la administración financiera, cuestión que no ha sido objeto de análisis en la presente auditoría. El hallazgo en cuestión se refiere básicamente al incumplimiento por parte de la CENT de algunas de las previsiones que en materia presupuestaria y financiera establece el convenio de creación de la entidad, que es el que regula su funcionamiento



## Auditoría General de la Nación

	<p>totalidad de los ingresos y egresos se ven reflejados en esta cuenta. La mayoría de los gastos CENT se debitan de la misma salvo los gastos que, por la naturaleza jurídica de UTN (y por ende el grupo de servicios CENT), deben debitarse de la cuenta de Tesorería Nacional. Estos gastos excepcionales se compensan entre cuentas a los efectos de que todos los movimientos de fondos inherentes a CENT queden registrados en la cuenta 3201. Sin perjuicio de los registros contables y financieros generados por el sistema informático de la Universidad con el fin de brindar mayor legibilidad, claridad y celeridad UTN elabora mensualmente un Informe de Movimientos Financieros / rendición de gastos contemplando todos los movimientos de la cuenta reflejando aquellos movimientos que han sido pagados en el período, no constando en la misma aquellos compromisos que al momento del informe no han sido devengados y los que aun habiéndose devengado no han sido pagados. La fuente para elaboración de este informe son los extractos bancarios y los registros contables y Financieros de UTN. Dicho informe es en sí una rendición de cuentas que UTN brinda a los promotores para informar todos los ingresos y erogaciones que se han registrado en la cuenta.</p>	<p>y le da sustento desde el punto de vista jurídico. En ese sentido, cabe destacar -tal como lo resalta la propia CENT en sus Informes de Gestión- que <i>“...tanto el Convenio Marco, actualmente en vigencia, como la Resolución 417/92 de la STN, la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y la Ley N° 24.653, constituyen la base jurídica de sustentación de la CENT...”</i> (Informes de Gestión 2016, 2017 y 2018).</p> <p>Por tal motivo, sin reiterar aquí las debilidades detectadas en la auditoría (las cuáles están expuestas en forma más específica y detallada en los hallazgos siguientes) <b>se confirma lo expuesto en el hallazgo y se lo mantiene en todos sus términos.</b></p>
--	--	--



## Auditoría General de la Nación

<p><b>4.4.2.</b> Durante el período auditado la CENT no dio estricto cumplimiento a las previsiones en materia presupuestaria y no implementó mecanismos adecuados para rendir cuentas de su gestión.</p>	<p><b>Comentario de la CENT:</b> En referencia a los Presupuestos debemos distinguir que el Grupo CENT maneja dos tipos de presupuestos. Por su naturaleza jurídica y acorde al convenio en referencia, UTN cumple en tiempo y forma bajo las normas que la constituyen en presentar su presupuesto acorde a la Ley de Administración financiera como entidad. Administrativamente, el Comité de Coordinación presenta un presupuesto de gastos anuales que deberá aprobar y constar en actas.</p>	<p>El análisis realizado en el presente hallazgo en materia presupuestaria y en relación con la información financiera que tiene que generar la CENT, están referidos específicamente a las exigencias previstas en los Convenios que regulan el funcionamiento de la entidad, las cuáles –como se explica detalladamente en el desarrollo del hallazgo y como consta en las propias respuestas de la CENT- no fueron cumplidas de manera estricta durante todo el período auditado. <b>Así, se confirma el hallazgo y se lo mantiene en todos sus términos.</b></p>
<p><b>4.4.3.</b> La distribución de los saldos remanentes de los presupuestos anuales de la CENT no fue realizada en la forma prevista por los convenios, sino que se realizaban asignaciones de fondos a través del pago de gastos correspondientes a distintas áreas del Ministerio de Transporte y de la UTN.</p>	<p><b>Comentario general a 4.4.3 de la CENT:</b> Se ratifica que no hubo distribución de fondos.</p>	<p>El auditado no aporta evidencia que haga modificar lo expuesto, por lo tanto, <b>se mantiene el hallazgo.</b></p>





## Auditoría General de la Nación

<p><b>4.4.3.a.</b> En 2018 la UTN utilizó \$36.000.000 de la CENT para cancelar una deuda propia con la AFIP en concepto de “Contribuciones a la Seguridad Social”, destino no previsto para esos fondos en el Convenio considerado.</p>	<p><b>Comentario de la CENT:</b> Esta gestión adhiere a la observación respecto a los \$36.000.000.- que al no constar en actas se efectuará la restitución de dichos fondos a la cuenta CENT, arbitrándose los medios para ello en el ámbito del Comité de Coordinación CENT, y dejando debida constancia en su respectiva acta de comité.</p>	<p>El auditado confirma los expuesto, por lo tanto, <b>se mantiene el hallazgo.</b></p>
<p><b>4.4.3.b.</b> Durante el período auditado la CENT pagó mensualmente gastos de distintas áreas del Ministerio de Transporte, aplicando una forma de distribución no prevista en el Convenio considerado.</p>	<p><b>Comentario de CENT:</b> Se reitera que aún <b>no se han distribuido fondos y que los informes expresan movimientos financieros no representando una distribución formal de fondos bajo ninguna modalidad.</b> Los rótulos "GASTOS CENT / AUDITORIAS / MINISTERIO / UTN" en el informe de Movimientos Financieros / Rendición de gastos distinguen el origen de las solicitudes de erogaciones en relación a quienes las emiten, siendo todos los gastos inherentes a CENT y al sistema. Bajo el rotulo de “Gastos SSTA y/o Ministerio de Transporte” se agrupan todas las solicitudes de dicha dependencia para el cumplimiento de las funciones que emana el convenio, incluyendo las solicitudes de la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial según lo establecido en el Decreto Reglamentario 240/19.</p>	<p>El auditado no aporta evidencia que haga modificar lo expuesto en el hallazgo, por lo tanto, <b>se mantiene en todos sus términos.</b></p>
<p><b>4.4.3.c.</b> En enero de 2017, la UTN extrajo fondos de la cuenta de la CENT, devolviendo al mes siguiente la parte no utilizada de los mismos, mecánica que no se encontraba prevista en el Convenio en consideración.</p>	<p><b>Comentario de la CENT:</b> La Universidad posee entre sus cuentas bancarias una principal del Tesoro Nacional y una creada a los fines de dar claridad a los movimientos del grupo CENT. Cuando es necesario realizar pagos desde la cuenta del Tesoro (por la naturaleza jurídica de la entidad), posteriormente se procede a compensar los fondos entre ambas cuentas. En esa dinámica, siendo ambas cuentas propiedad de la universidad es dable que suceda que se efectúen pagos o retiros de la cuenta o difieran las compensaciones en el tiempo produciendo “ingresos” por reintegros a la cuenta o “egresos” como contrapartida de un pago con otra cuenta sin incurrir en una intencionalidad de manejos discrecionales, sino a una dinámica operativa propia de la administración. Enfatizando el sentido del informe de movimientos financieros como una herramienta de gestión y no un Estado contable, el mismo no arroja resultados del periodo en sentido estrictamente contable.</p>	<p>El comentario del auditado no cuestiona lo manifestado en el hallazgo. La existencia de las dos cuentas mencionadas está descripta en el hallazgo, como así también la posibilidad de que la UTN utilice los fondos de la cuenta de CENT. Lo que se destaca en el hallazgo es que esa operatoria no se encuentra</p>



## Auditoría General de la Nación

			prevista en los convenios que regulan el funcionamiento de la CENT, en los que, por el contrario, se dispone que los fondos de CENT sólo deben utilizarse para cumplir los objetivos del Convenio. <b>Por tal motivo, se mantiene el hallazgo en todos sus términos.</b>
<b>4.4.4.</b> Irregularidades detectadas en relación con las garantías de la empresa proveedora de obleas y certificados.	<b>4.4.4.a.</b> La CENT-UTN ordenó devolver y puso a disposición la garantía por el anticipo entregado a la empresa proveedora al otro día de la concreción del pago de dicho anticipo. <b>4.4.4.b.</b> No habiéndose efectivizado el retiro de la garantía y sin estar aún cumplida la prestación, la CENT procedió a	<b>Ver comentarios completos de CENT en la nota adjunta (Nota CENT N° 00155/23 del 12/07/2023).</b>  Conclusión: Se demuestra que la existencia de debilidades en el ambiente de control de la CENT ocurrió por única vez y que los procedimientos de solicitud, recepción, devolución y destrucción de las garantías por cumplimiento de contratos, en el ámbito del Rectorado y como administradora de las compras y contrataciones solicitadas por el Director Ejecutivo de la CENT, se encuentran implementados, desde el año 2005 en adelante, por la Dirección de Compras y Contrataciones del Rectorado, la Dirección de Tesorería del Rectorado y por la intervención última de la Unidad de Auditoría Interna de la UTN, asegurando que el ambiente de control sea aceptable. En ese sentido, independientemente de lo expuesto, la Unidad de Auditoría Interna UTN realiza cada fin de año ejercicio económico — financiero, la correspondiente Auditoría de Cierre en cumplimiento del Planeamiento aprobado por la Sindicatura General de la Nación y por el Señor Rector de esta Casa de Altos Estudios.	El auditado confirma en su comentario la existencia de las situaciones detectadas y las debilidades señaladas, por lo tanto, <b>se mantienen los hallazgos en todos sus términos.</b>



## Auditoría General de la Nación

	la destrucción de aquella, evidenciando nuevamente la debilidad de los controles existentes.		
	<b>4.4.4.c.</b> La Garantía por Cumplimiento del Contrato presentada por el proveedor y aceptada por la CENT para 2019 fue del 5% del monto total del contrato incumpliendo así la normativa y el PByC que exigen que sea del 10%.		



## Auditoría General de la Nación

### 4.5. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LA COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT).

4.5.1. En el período auditado, la CNRT no había recabado, sistematizado ni analizado información estadística sobre transporte automotor de cargas y, en particular, no contaba con información confiable y suficiente con respecto a las tareas de control técnico y de fiscalización llevadas a cabo por sí o a través de terceros sobre dicho modo de transporte, dificultando así la planificación adecuada de los controles y la evaluación de los resultados obtenidos.

**Comentario de Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor (NO-2023-76040331-APN-GFTAU#CNRT):** La observación descrita en el apartado 4.5.1. es correcta. Haciendo la salvedad que a partir del mes de marzo del año 2018 se implementó el Sistema FIS (Fiscalización Inteligente Simple) que permitió comenzar con la sistematización y el recabado de la información estadística siendo esta confiable, suficiente y de acceso público lo que otorga un carácter de transparencia. Actualmente se está en el proceso de análisis y clasificación de la información con el objetivo de elaborar políticas de fiscalización que tengan un impacto positivo en lo que refiere a la seguridad de transporte y evaluar la eficiencia del sistema y los resultados obtenidos.

El comentario del auditado confirma la situación detectada, por lo tanto, **se mantiene el hallazgo.**

El comienzo de la utilización del Sistema FIS (Fiscalización Inteligente Simple) ha sido considerado en la auditoría, pero durante el período auditado su implementación fue parcial, por lo tanto, sus resultados podrán ser objeto de revisión en futuras auditorías.



## Auditoría General de la Nación

<p><b>4.5.1.a.</b> La CNRT no realizó un seguimiento de las tareas de fiscalización encomendadas a Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina, no contando durante el período auditado con información completa sobre los controles realizados por dichas fuerzas</p>	<p><b>Comentario de Gerencia de Fiscalización de Delegaciones Regionales (NO-2023-75758720-APN-SFDR#CNRT):</b> La observación descrita en el periodo auditado sería la correcta, la gran mayoría de las fiscalizaciones se realizarían en terminal y un porcentaje menor en ruta, no obteniéndose así una trazabilidad de controles y evaluación de resultados obtenidos. A partir del mes de marzo del 2018, se implementa el Sistema de Fiscalización Inteligente Simple (FIS) que permitiría iniciar la sistematización y el recabado de la información estadística.</p> <p><b>Comentario de Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor (NO-2023-76040331-APN-GFTAU#CNRT):</b> La observación descrita en el apartado 4.5.1.a) es correcta, haciendo la salvedad que a partir del mes de marzo del 2018 se implementó el sistema FIS (Fiscalización inteligente Simple) que nos permite contar con la información completa de los controles de transporte realizados por GNA y PNA. En el año 2020 se pone en funcionamiento la mesa de enlace entre la CNRT y las fuerzas según lo establecido en los convenios, permitiéndonos realizar un seguimiento más eficiente de las tareas encomendadas.</p>	<p>El comentario del auditado confirma la situación detectada, por lo tanto, <b>se mantiene el hallazgo.</b></p> <p>El comienzo de la utilización del Sistema FIS (Fiscalización Inteligente Simple) ha sido considerado en la auditoría, pero durante el período auditado su implementación fue parcial, por lo tanto, sus resultados podrán ser objeto de revisión en futuras auditorías.</p>
<p><b>4.5.1.b.</b> Durante el período auditado no fueron constituidos los Comités de Enlace o de Coordinación entre la CNRT y las respectivas fuerzas de seguridad (GN y PNA) tal como lo exigen los convenios.</p>	<p><b>Comentario de Gerencia de Fiscalización de Delegaciones Regionales (NO-2023-75758720-APN-SFDR#CNRT):</b> Al análisis del período consultado, la observación descrita sería la correcta.</p> <p><b>Comentario de Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor (NO-2023-76040331-APN-GFTAU#CNRT):</b> La observación descrita en el apartado 4.5.1.b) es correcta. A partir del año 2020 se constituyó la mesa de enlace según lo establecido en los convenios con ambas fuerzas (GNA Y PNA), permitiendo de esta manera dar un seguimiento a las tareas encomendadas.</p>	<p>El comentario del auditado confirma la situación detectada para el período auditado, por lo tanto, <b>se mantiene el hallazgo.</b></p> <p>La conformación de la mesa de enlace con GNA y PNA fue efectivizada, según lo que informa la Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor, con posterioridad al cierre del período auditado. Por lo tanto, su efectiva implementación podrá ser objeto de revisión en futuras auditorías.</p>



## Auditoría General de la Nación

<p><b>4.5.1.c.</b> No se llevaba a cabo la rendición de la documentación utilizada en los operativos de fiscalización, lo que imposibilitaba el seguimiento y supervisión de los controles realizados.</p>	<p><b>Comentario de Gerencia de Fiscalización de Delegaciones Regionales (NO-2023-75758720-APN-SFDR#CNRT):</b> Al análisis del período consultado, la observación descripta sería la correcta.</p> <p><b>Comentario de Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor (NO-2023-76040331-APN-GFTAU#CNRT):</b> La observación descrita en el apartado 4.5.1.c. es correcta. Cabe destacar que a partir de la implementación del sistema FIS en marzo de 2018 se comienza a realizar las fiscalizaciones con el dispositivo PDA sustituyendo la utilización de los distintos formularios en formato papel, de esta manera se elimina el trámite administrativo de entrega y recepción de esta documentación logrando maximizar los procedimientos administrativos. En la actualidad hay una implementación Total en CNRT del sistema digital FIS, y Gendarmería hay un alto grado de implementación ya que tienen asignados 185 dispositivos a nivel país en contraste con el periodo por ustedes auditado, en el cual contaban solo con 21 dispositivos.</p>	<p>El comentario del auditado confirma la situación detectada, por lo tanto, <b>se mantiene el hallazgo.</b></p> <p>El comienzo de la utilización del Sistema FIS (Fiscalización Inteligente Simple) ha sido considerado en la auditoría, pero durante el período auditado su implementación fue parcial, tal como puede verse, como ejemplo, en la última parte del comentario de la Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor, por lo tanto, sus resultados podrán ser objeto de revisión en futuras auditorías.</p>
<p><b>4.5.2.</b> La CNRT no lleva a cabo en forma eficaz la administración, coordinación y control del Sistema de Evaluación Psicofísica de los conductores afectados a los servicios de transporte de cargas.</p>	<p><b>Comentario de Programa Unidad de Control Preventivo (NO-2023-76670019-APN-PUCP#CNRT):</b> La CNRT tiene entre sus principales objetivos el de <i>“promover mayor seguridad, calidad y eficiencia de los servicios”</i>. De allí es que entendíamos que en todos los sistemas y en particular el Sistema de Evaluación Psicofísica a esos fines, no solo debía controlar a los prestadores de forma directa, sino que se podrían emplear otros medios de control indirecto, igualmente eficaces para finalmente mejorar la seguridad, calidad y eficiencia de los servicios. Se realizaron todas acciones que pudieran contribuir a mejorar las evaluaciones psicofísicas y las capacitaciones y concluyeran en un conductor mejor evaluado y capacitado para ejercer sus funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se actualizó periódicamente el perfil de evaluación.</li><li>• Se realizaban operativos de control psicofísico en distintos puntos del interior del país a fin de evaluar a los conductores que se presentaban a tomar servicio y</li></ul>	<p>Este punto 4.5.2. es de carácter general e introductorio de los sub-puntos siguientes, en los que se exponen los hallazgos específicos.</p> <p>En su comentario el auditado detalla una serie de acciones relacionadas con el Sistema de Evaluación Psicofísica, pero que no están referidas en forma concreta a las situaciones detectadas en la auditoría y descriptas en los puntos 4.5.2.a), 4.5.2.b) y 4.5.2.c).</p>



## Auditoría General de la Nación

	<p>de esta forma se podía relevar información sobre la calidad de las evaluaciones realizadas por los prestadores.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se realizaron controles de historias clínicas a distancia.</li><li>• Se trabajó en la mejora de los contenidos de los cursos de capacitación en el transporte de cargas.</li><li>• Se introdujo el uso de simuladores en el curso de capacitación básico, dirigido a los ingresantes al sistema.</li><li>• Se llevaron a cabo jornadas de trabajo con los profesionales que integraban los planteles de los prestadores médicos en las distintas especialidades, a fin de homogeneizar criterios y actualizar conocimientos.</li><li>• Se realizaron capacitaciones de los profesionales que dictaban los cursos de capacitación de cargas generales.</li><li>• Se implementó en 2017 la licencia digital, lo que permitió resolver la problemática de la distribución de la licencia en soporte plástico, facilitó el acceso a la misma por parte de los conductores y el control on line de conductores habilitados para circular. Asimismo, considerando que la actividad del transporte está asociada a una serie de factores de riesgo que inciden negativamente sobre la salud de los conductores, en 2016, se implementaron dos nuevas acciones que permitirían impulsar la prevención y promoción de la salud. Es así que:<ul style="list-style-type: none"><li>• Se creó, por Resolución CNRT N° 1/2016, la Unidad de Control Psicofísico, que funcionó en la Terminal de Ómnibus de Retiro inicialmente y luego se extendieron a otros puntos del interior del país, teniendo como objetivo la prevención y promoción de la salud y la realización de un perfil médico y psicológico básico, a fin de determinar que los conductores no presentaban indicadores de riesgo para el ejercicio de la actividad conducción profesional en las modalidades de transporte interurbano, urbano y cargas.</li><li>• Se realizaron dos Jornadas de Buenas Prácticas Empresarias, dirigidas a establecer vínculos con la finalidad de abordar las problemáticas compartidas en</li></ul></li></ul>	<p><b>Por tal motivo, se mantiene el hallazgo</b> en función de lo expuesto en los puntos siguientes, con excepción del tiempo verbal en el que está redactado, por que queda así. <b>“4.5.2. La CNRT no llevaba a cabo en forma eficaz la administración, coordinación y control del Sistema de Evaluación Psicofísica de los conductores afectados a los servicios de transporte de cargas.”</b></p>
--	---	--





## Auditoría General de la Nación

	<p>torno a la salud de los conductores, propiciando buenas prácticas que alentarán la prevención de su salud.</p> <p>Es de destacar que estas actividades se llevaron a cabo con un plantel muy acotado de agentes que no estaban afectados a una única función.</p> <p>Finalmente, cabe considerar que actualmente no podríamos ejecutar ninguna recomendación que surgiera, ya que por el Decreto N°26/19 estas funciones fueron transferidas a la ANSV; sin embargo acompañamos las respuestas a las observaciones realizadas por AGN.</p>	
<p>4.5.2.a. Los Prestadores Médicos del Sistema de Evaluación Psicofísica de conductores de cargas ejercieron sus funciones durante todo el período auditado en el marco de un contrato vencido en 2013, sin que la CNRT implemente los mecanismos necesarios para regularizar dicha situación.</p>	<p><b>Comentario de Programa Unidad de Control Preventivo (NO-2023-76670019-APN-PUCP#CNRT):</b> Esta afirmación es válida en cuanto al período auditado, sin embargo, debemos informar que con anterioridad al vencimiento del contrato con la Obra Social de Camioneros se iniciaron las gestiones para un nuevo llamado a Concurso Público, que tramitó en EXP-S01: 0365602/2010 y que no llegó a concluirse. De allí que con posterioridad al vencimiento del contrato se optó por la implementación de una prórroga trimestral que se comunicó por carta documento quedando sujeta a la aprobación de la contraparte y que se reiteró en forma trimestral, obrando estas Cartas Documento en expediente EXP S01: 0129727/2003. Posteriormente se trabajó por indicación de la Dirección en un proyecto de Registro de Prestadores con la finalidad de dotar al sistema de mayor capacidad, flexibilidad y adaptabilidad a las necesidades que se plantearan en el futuro. A estos efectos se desarrolló un aplicativo donde los oferentes debían plasmar sus ofertas con el fin de transparentar las actuaciones, sin embargo, el proyecto no prosperó. Luego de esto, se notificó a las autoridades que asumieron con posterioridad, la situación contractual de la Obra Social, pero como se informó oportunamente no se recibieron instrucciones al respecto. Con respecto a la ausencia de prestadores en algunas provincias debemos informar que en los concursos públicos que tuvieron lugar con motivo de la selección de prestadores médicos desde el inicio del sistema en 1991 y posteriores convocatorias se incluyeron a todas las provincias. En algunos casos se presentaron ofertas que no reunían los requisitos previstos en el pliego y en otras no hubo ofertas. De allí que oportunamente, se han realizado convenios con</p>	<p>El auditado confirma la situación detectada en el período auditado. <b>Por tal motivo, se mantiene el hallazgo en todos sus términos.</b></p>



## Auditoría General de la Nación

	<p>establecimientos de salud del sector público, dado que el art. 30 de la Resolución ST N°444/99, posibilitaba el ingreso directo al sistema, cumpliendo los mismos requisitos que los prestadores del sector privado. Estos convenios estuvieron dirigidos a cubrir las zonas del país con ausencia de prestadores, aunque también se propició esta modalidad ante la imposibilidad de convocar a concurso cuando fuera necesario.</p>	
<p><b>4.5.2.b.</b> Las auditorías realizadas por la CNRT no fueron planificadas ni ejecutadas de manera eficaz, no cubriendo anualmente la totalidad de los prestadores en la mayor parte del período auditado. Asimismo, para 2018 no se formuló el correspondiente plan de auditorías y recién se comenzó a auditar a partir de agosto de ese año.</p>	<p><b>Comentario de Programa Unidad de Control Preventivo (NO-2023-76670019-APN-PUCP#CNRT):</b> <b>Año 2017:</b> En el plan anual de Auditoría 2017, adjunto a la presente como Anexo I, se ha informado el estado de situación del área de Auditoría y Control de Gestión del Departamento de Control Psicofísico respecto al personal asignado a las auditorías. Allí se detalló que el Departamento no estaba en condiciones de disponer personal con dedicación exclusiva para las auditorías, ya que el mismo recurso humano estaba destinado también a otras tareas de incumbencia del Departamento, como las relativas al Gabinete de Orientación Profesional. Asimismo, la puesta en marcha del Programa de Unidad de Control Psicofísico y la implementación del curso básico obligatorio de transporte de cargas generales, impuso una redistribución de tareas entre los distintos agentes del sector. Se recordó que tres de los agentes asignados a auditorías estaban cumpliendo jornadas reducidas. También se alertó que para el año 2017 estaban previstos Llamados a Concurso Público de Prestadores, los cuales demandarían tareas de relevamiento y evaluación de ofertas, que deberían ser cubiertos por el mismo personal afectado a las tareas de auditorías. Efectivamente ese año se realizaron las evaluaciones de ofertas correspondientes al Concurso Público para la habilitación de Capacitadores N°1/17 el cual tramitó en EXP-S02:10962/17. En virtud de ello, y en ocasión de la elevación del plan 2017 a las autoridades superiores del organismo, se reiteró la necesidad perentoria de incorporación de personal para el cumplimiento de las metas planteadas. A pesar de no haber contado con la ampliación de personal requerida, se cumplió con el 80% de las auditorías de prestadores médicos y el 83,3% de capacitadores.</p>	<p>El comentario del auditado coincide con lo expuesto en el hallazgo, limitándose, en términos generales, a explicar cuáles fueron las circunstancias que causaron la sub-ejecución de las auditorías planificadas para 2017 y la falta de planificación para la mayor parte de 2018, circunstancias que fueron tenidas en cuenta en el análisis realizado para la elaboración del informe.</p> <p>En cuanto a la selección de los prestadores a auditar entre agosto y diciembre de 2018, el auditado acompaña documentación de la cual surge la aplicación de uno de los criterios mencionados (irregularidades detectadas el año anterior). Al respecto, señala que se habrían priorizado aquellos prestadores que en las auditorías de 2017 resultaron</p>



## Auditoría General de la Nación

	<p><b>Año 2018:</b> Efectivamente como se ha informado, oportunamente a esa Auditoría mediante IF-2019-86318212-APN-DCP#CNRT la planificación de auditorías para este año no fue realizada ya que estaba previsto el traspaso de las funciones del Departamento a la ANSV para el primer trimestre del año, a ello se suma que hubo una fuerte reducción del personal del Departamento de Control Psicofísico, incluido el cuerpo de auditores. Al no concretarse el traspaso y bajo las circunstancias planteadas, en agosto de ese año se elevó a la Dirección una programación de auditorías, las cuales se ejecutaron entre los meses de agosto y diciembre. Esta programación según lo informado en el informe mencionado se hizo en base a un análisis de riesgo teniendo en cuenta los siguientes ítems: 1.- Impacto de las irregularidades observadas en las auditorías 2017. 2.- Cantidad de no aptitudes otorgadas en relación a la media del sistema. 3.-Otros indicadores relacionados con la modalidad del proceso médico-administrativo. 4.- Cantidad de exámenes realizados. A partir de este análisis se clasificaron a los prestadores médicos de acuerdo al nivel de riesgo: Alto, Medio, Bajo y Aceptable. Ante la observación de que no se acompañó documentación sobre la aplicación concreta de dichos criterios, se agrega como Anexo II, a la información ya suministrada, una planilla donde constan las auditorías 2017, los números de expedientes correspondientes y el encuadre legal de las irregularidades encontradas (correspondiente al punto 1). El criterio utilizado para definir el tipo de impacto se basó en el encuadre legal de las observaciones a partir del Régimen de sanciones establecido por la Resolución ST 444/99. En este sentido, se definieron los siguientes parámetros: IMPACTO ALTO: Observaciones que se encuadran en el Artículo 4 del Régimen de Sanciones. IMPACTO MEDIO: Observaciones que se encuadran en los Artículos 2 y 3 del Régimen de Sanciones. IMPACTO BAJO: Observaciones que no tienen encuadre legal. Conforme a ello, en la programación del último cuatrimestre 2018, se proyectaron auditorías en los prestadores médicos que presentaron mayor cantidad de observaciones de alto impacto, alto porcentaje de exámenes y bajo índice de dictámenes de no aptitud. Asimismo, se proyectaron auditorías a todos los prestadores del área metropolitana, ya que no generaban gastos de viáticos. Con motivo del inminente traspaso de las funciones a la ANSV, por instrucción de la Dirección Ejecutiva,</p>	<p>con observaciones de <i>“Impacto Alto”</i>, que son las que encuadrarían en el art. 4º del Régimen de Penalidades (Res. S.T. N° 444/99). Sin embargo, del cruce entre el listado de prestadores auditados en 2018 (que surge del Informe de Gestión de 2018, aportado por el auditado) y el listado de prestadores con posible sanción del art. 4º en 2017 (incluido en la respuesta de CNRT suministrada a través de PV-2019-112160886-APN-CNRT#MTR) se confirma lo expuesto en el hallazgo en cuanto a la existencia de prestadores con observaciones de <i>“Impacto Alto”</i> que no fueron auditados en 2018. No obstante, se reduce de 7 a 6 la cantidad de dichos prestadores por la exclusión del prestador AC52 que no encuadraría en el criterio expuesto por el auditado ya que si bien tenía propuesta de suspensión la misma era por 1 día y no por 16. Por lo tanto, se mantienen los prestadores como no auditados</p>
--	---	---



## Auditoría General de la Nación

	<p>no se realizó el plan de Auditoría 2018 ni se incluyeron los gastos correspondientes al presupuesto de dicho año. Según consta en el informe de cierre 2018, adjunto a la presente como Anexo III, se realizaron un total de VEINTIDÓS (22) auditorías a prestadores médicos: DIEZ (10) en Ciudad de Buenos Aires, CUATRO (4) en Gran Buenos Aires y OCHO (8) en el interior del país (tres de estas últimas, se realizaron en oportunidad de los operativos de controles psicofísicos efectuados en el interior del país). Por otra parte, respecto a lo observado de que hubo SIETE (7) prestadores que no fueron auditados a pesar de las graves irregularidades observadas con anterioridad, se informa que según el registro detallado en la planilla adjunta en el 2017 fueron DOCE (12) los prestadores que registraron irregularidades con motivo de suspensión (B007, BC25, BC27, CC11, CP11, EC34, MC41, NP31, QC76, SC32, SC36 y UC75). De estos prestadores se auditaron SIETE (7) en el 2018: BC25, CC11, CP11, EC34, MC41, SC32 y UC75. Respecto a los prestadores no auditados de ese grupo se aclara: • Al mes de agosto 2018, dos de esos prestadores, NP31 y B007 estaban desafectados de la prestación. SC36, BC27 y QC76 registraron solo una irregularidad de alto impacto en relación al resto, motivo por el cual no fueron incluidos en la programación 2018 dadas las circunstancias planteadas.</p> <p><b>Año 2019:</b> La sanción del Decreto de traspaso de funciones, se produjo el 7 de enero de 2019, motivo por el cual la CNRT ya no tenía competencia para ejercer controles sobre los prestadores médicos y de capacitación, que pasaron a la órbita de la ANSV. Como ya se expresara, la sanción del Decreto N° 26/2019, estableció el traspaso de las funciones del Sistema de Evaluación Psicofísica desarrolladas por la CNRT, a la ANSV, imposibilitando a este Organismo cualquier acción respecto de las observaciones oportunamente relevadas por esa Auditoría General de la Nación.</p>	<p>en 2018 pero se tiene en cuenta la salvedad informada.</p> <p>Por otra parte, el auditado informa como “<i>desafectados de la prestación</i>” a dos prestadores (NP31 y B007) sin detallar las causas ni las circunstancias en las que se produjeron dichas desafectaciones y tampoco se acompaña constancia alguna al respecto.</p> <p>Por último, cabe destacar que el detalle que suministra el auditado en su comentario de doce “<i>prestadores que registraron irregularidades con motivo de suspensión</i>” no coincide con la planilla remitida por el propio auditado (PV-2019-112160886-APN-CNRT#MTR ) en su respuesta a nuestro requerimiento realizado por Nota N° 140/19-AG7, de la cual surge que los prestadores con irregularidades que ameritan sanción de suspensión serían quince (a saber: UC75, CC11, BC21, NP31, QC76, MC41, BP13, TC51, SC32, BC25, AC52, NC61, EC34, SC36, BC27). <b>Tras el análisis</b></p>
--	---	--



## Auditoría General de la Nación

		realizado, se mantiene el hallazgo en todos sus términos, con la salvedad descripta precedentemente de reducir de 7 a 6 prestadores.
<p>4.5.2.c. Los regímenes sancionatorios para Prestadores Médicos y Capacitadores fueron aplicados de manera ineficaz, generando que durante la totalidad del período auditado no se hayan impuesto sanciones efectivas a los Prestadores Médicos por las irregularidades detectadas.</p>	<p><b>Comentario de Subgerencia de Sumarios y Liberaciones:</b> tal como ha sido oportunamente expuesto en el IF-2018-31263489-APN-ISCYF#CNRT, históricamente las propuestas de penalidades fueron elevadas a la entonces SECRETARIA DE TRANSPORTE para la aplicación de las sanciones a las CLINICAS DE PRESTADORES MEDICOS HABILITADOS, posiblemente por una interpretación errónea del Artículo 5 de la Ley 21.844 de Servicio Público de Transporte. Posteriormente, con la creación del equipo de SUMARIOS INSTITUCIONALES en el ámbito de la SUBGERENCIA DE SUMARIOS Y LIBERACIONES, se revisó el criterio aplicado para la tramitación de los sumarios contra las Clínicas y las Unidades Académicas, ya que la normativa vigente en la materia (Resolución 444/99 (Anexos I y II y Resolución 2624/2003 (Anexo II) establecían la COMPETENCIA de la CNRT tanto para inspeccionar, controlar y/o auditar como para aplicar las sanciones previstas. En ese orden, se dio impulso procesal y trámite a los expedientes iniciados por auditorías tanto contra prestadores médicos como capacitadores del Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores de Transporte de Jurisdicción Nacional, que resultaron sancionados conforme las penalidades previstas en ambos regímenes de penalidades mencionados resolución 444/99 y Resolución 2624/2003). El objetivo de esta Subgerencia estuvo abocado principalmente a acompañar eficaz y eficientemente a la tarea de fiscalización, asegurando adecuadamente el tratamiento y eventual cobro de las infracciones constatadas, y con ello los objetivos de prevención general y sanción particular.</p>	<p><b>El auditado confirma lo expuesto en el hallazgo, por lo tanto, se mantiene el mismo en todos sus términos.</b></p>



**Auditoría General de la Nación**

**ANEXO IX – Nota 155/23 – CENT  
COMENTARIOS DEL AUDITADO AL PROYECTO DE INFORME**





# Auditoría General de la Nación

1983-2023 – 40 años de democracia



MTR  
UTN

Buenos Aires, 12 de julio de 2023

Nota N° 00155/23

**AUDITORIA GENERAL DE LA NACION**  
**Gerencia de Entes Reguladores y**  
**Empresas Prestadoras de Servicios Públicos**  
**Departamento de Control del Sector Transporte**  
**Sr. Damián Julio Staffa**

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., en relación con vuestra Nota N°36/2023-AG7 – Nota N° 16/2023 DCST, mediante la cual remite copia del Proyecto de Informe de Auditoría de la Auditoría General de la Nación, Actuación AGN N° 601/2018, referido a “Ministerio de Transporte – Secretaría de Gestión del Transporte – Subsecretaría de Transporte Automotor – Agencia Nacional de Seguridad Vial – Comisión Nacional de Regulación del Transporte – Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, Transporte Automotor de Cargas, Controles Realizados, Siniestralidad – Seguimiento Res. 41/11AGN” realizado en el ámbito del Ministerio de Transporte. En dicha nota, se informa que el periodo auditado abarca, en términos generales, desde el 01/06/2016 hasta el 30/03/2019 y en lo que hace a los aspectos presupuestarios y financieros de la CENT, el comienzo del periodo auditado se extiende desde el 01/01/2015.

Cabe destacar que por Nota N°44/2023-AG7 – Nota N°20/2023 – DCST vuestra autoridad otorgó una prórroga de quince (15) días corridos, razón por la cual el plazo para efectuar las observaciones o comentarios que estime corresponder fenece para esta consultora el 12 de julio de 2023.

Por ello, en tiempo y forma pasaré a efectuar los siguientes comentarios al proyecto de informe en trato, destacando que quien suscribe la presente asumió la Dirección Ejecutiva de esta Consultora en el mes de octubre de 2021, razón por la cual los comentarios que se efectúen a continuación surgen del relevamiento de información obrante en la CENT y las consultas efectuadas a los prestadores de servicios del periodo auditado.

**Aclaración Previa.**

Ante todo, esta consultora entiende necesario efectuar su primer comentario al punto 3.4 “Hechos posteriores al cierre” del proyecto de informe en cuestión, pues solo cita como hecho





CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

MTR  
UTN

posterior al periodo auditado la sanción de la Ley N° 27.514 (B.O. 28/08/2019) por la cual se creó la Junta de Seguridad en el Transporte, considerando esta parte auditada que se debería adicionar a ese punto, cuanto menos, el dictado del Decreto N°240/2019 (B.O. 03/04/2019) por el cual, entre otros, se modifica el régimen de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria y el traspaso de competencias sustanciales en favor de la CNRT.

A mayor abundamiento, por el Decreto N° 240 de fecha 1 de abril de 2019, en su artículo 4° se le asignaron nuevas funciones a la CNRT referidas a las facultades para:

- Auditar y fiscalizar el funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, labrar las actas de comprobación, tramitar los sumarios pertinentes y proponer o aplicar, según el caso, las sanciones previstas en las normas que regulan la materia.
- Establecer los sistemas de información relacionados a la habilitación y registro de talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.
- Proponer el régimen legal, los requisitos, características técnicas u otras normas que hagan al funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.
- Supervisar el régimen administrativo general de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO) de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.
- Implementar, por sí misma o mediante contrataciones, el sistema de Talleres de Revisión Técnica Rápida a la vera de la vía (TRTR), previstos en la reglamentación de la Ley N° 24.449.

En función de lo expuesto, resulto necesario adecuar el Convenio oportunamente suscripto entre el Ministerio de Transporte y la Universidad Tecnológica Nacional a la nueva estructura organizativa de ese Ministerio. En tal sentido, con fecha 3 de septiembre de 2019 se suscribió adenda al Convenio CENT, por la cual en su Cláusula Cuarta se deja establecido que ***“LAS PARTES reconocen que la CNRT es el organismo responsable de llevar adelante las auditorías y fiscalizaciones a los talleres de revisión técnica obligatoria, como así también, la***



MTR  
UTN

*instrucción de los procedimientos sumariales en virtud de sus atribuciones de fiscalización y control del transporte, con el objeto de dotar de mayor seguridad, calidad y eficiencia en el servicio, asegurando su adecuado desenvolvimiento.*

*A esos efectos la CNRT implementará el Sistema de Control de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria (SCT), a cuyos fines contará con la asistencia y colaboración de la CENT...”.*

A su vez, en lo que respecta al Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y Cargas, creado por el artículo 3° de la Resolución N°417/1992, cabe destacar que a través del dictado de la Resolución N°182/2020 (B.O.18/08/2020) el mismo paso a funcionar en el ámbito de la Secretaría de Planificación de Transporte del Ministerio de Transporte, la que será competente para dictar todos aquellos actos necesarios para la administración del mismo, tales como: altas, bajas, nuevas inscripciones, modificación de parámetros operativos y actualización de datos de los talleres de revisión técnica, entre otros.

Por todo lo expuesto, se recomienda a vuestra auditoría considerar la inclusión del citado decreto, la adenda al convenio y la resolución aludida en el punto 3.4. “Hechos posteriores al cierre”, ya que impactan en el punto 3.3 “Marco normativo general y entidades u organismos que intervienen en el transporte automotor de cargas de Jurisdicción Nacional”, en particular en la Ilustración 2 de la página 16, en el Anexo I (Marco Jurídico Aplicable), Anexo II (Organismos competentes), en lo que respecta a la CENT, en el punto 4.1.3 (Competencias de CENT- CNRT- CNTySV (SSTA) –pág. 23- y en los hallazgos y recomendaciones que a continuación pasaré a comentar.

#### HALLAZGOS A.G.N.

#### **4.3 HALLAZGOS RELACIONADOS CON LA CENT, LA CNTySV Y LA SSTA.**

**4.3.1. Los procedimientos de control implementados por la SSTA (Subsecretaría de Transporte Automotor), la CNTySV (Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial) y la CENT presentaron debilidades para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de RTO (Revisión Técnica Obligatoria), evidenciando falencias tanto para la detección de las irregularidades cometidas por los Talleres como para la tramitación de las Actas labradas, dando como resultado solo dos sanciones aplicadas durante todo el período auditado.**





MTR  
UTN

**4.3.1.a.- Falencias en la planificación de las Auditorías.**

**4.3.1.b.- Ineficacia e ineficiencia en la ejecución de las Auditorías a los Talleres de RTO.**

- Falta de labrado de Actas.
- Falta de seguimiento de observaciones de auditorías anteriores.

**Incumplimiento de plazos otorgados.**

- Frecuencia injustificada de las auditorías:
- Disparidad de criterio entre los auditores regionales.
- Cambio significativo entre el índice histórico de vehículos "No Aptos" y el mismo índice para las RTO realizadas en presencia de los auditores

**RECOMENDACIONES AGN**

6.3.1. Explicitar y reglamentar en forma clara y precisa los criterios en función de los cuales se planifican las auditorías a los talleres de RTO (4.3.1.a).

6.3.2. Planificar las auditorías en función de un análisis de riesgo y de diagnóstico previo de la situación de los talleres, permitiendo así una mayor eficacia y eficiencia en la ejecución de las mismas (4.3.1.a a 4.3.1.b).

6.3.3. Profundizar y generalizar la aplicación de las Auditorías Extendidas Conjuntas o implementar nuevas metodologías y procedimientos de auditoría que optimicen los resultados de los controles realizados a los talleres de RTO (4.3.1.b, 4.3.1.c).

**OBSERVACIONES O COMENTARIOS DE LA CENT**

Sobre el particular, consultado los archivos de la consultora pongo en vuestro conocimiento que los criterios de confección de los Planes de Trabajo contemplaron una mejora continua en lo cuantitativo y cualitativo, siendo siempre los métodos aplicados muestrales y aleatorios.

En cuanto al periodo auditado, los criterios de confección del Plan de Trabajo Año 2017 fueron establecidos por la cantidad de Revisiones Técnicas mensuales que realizaban los Talleres de Revisión Técnica Obligatoria (TRT), destacando que ese criterio fue recomendado por la AGN en su informe "ACTUACION AGN 177/07". A su vez, esta consultora tuvo en cuenta los



CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

MTR  
UTN

puntos 4.1.1.1 al 4.1.1.11 de dicho Informe, en cuanto a las generalidades del Plan de Trabajo, tal cual está descrito en el Anexo 3 del actual Informe (601/18), en el cual se mencionan los puntos del Plan de Trabajo, tendiendo a uniformizar las auditorías y que a su vez se eleve un informe a la Dirección Ejecutiva a través del Auditor Nacional.

#### **Anexo I, Plan de Trabajo 2017.**

Ahora bien, tal como fuera dicho en las aclaraciones previas de esta nota, fuera del periodo auditado fue publicado el Decreto N° 240/19, por el cual la autoridad de aplicación del Sistema de Control de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria (SCT) paso a ser la CNRT, quien tomo a su cargo la confección y aprobación de la Planificación Anual de Auditorías, con la asistencia técnica que dicha autoridad de aplicación pudiere solicitar a esta consultora.

En tal sentido, mediante nota NO-2020-03695424-APN-GFTA#CNRT, la CNRT comunicó la Planificación de auditorías para el primer y segundo bimestre del año 2020, surgiendo de dicha nota que se mantendrían los lineamientos aplicados en el año 2019, definidos por Auditorías Extendidas y Visitas, y a la hora de su confección se tuvo en cuenta los siguientes indicadores: 1. Cantidad de Vehículos revisados aptos por el taller en el mes; 2. Modalidad de Transporte; y 3. Cantidad y Tipo de sanciones efectuadas a cada TRT, lo que denota una generalización de la aplicación de las Auditorías Extendidas y nuevas metodologías que optimizarían los resultados de los controles realizados a los talleres de RTO.

#### **Anexo II, NO-2020-03695424-APN-GFTA#CNRT y consecuente comunicación a las Auditorías Regionales CENT.**

En dicha línea, la CENT, en su rol de colaborador técnico y en pos de una mejora continua del sistema, en el mes de diciembre de 2020 elevó a la CNRT una propuesta de Planificación de Trabajo para el Año 2021 basada en una matriz de riesgo conforme surge de Nota CENT N°0134/2020. En tal propuesta, el cálculo de Visitas y AEC (Auditorías Extendidas Conjuntas) mediante los Valores de Riesgos de un TRT es una metodología que combina el cálculo matemático según factores como ser los parámetros recomendados por la AGN descritos en el punto 1, como así también parámetros que según el “expertise” del Área técnica y los Auditores, indican cuando un TRT incumple los procedimientos establecidos en el Manual de Procedimientos de los TRT (como ser uso de anomalías críticas, cantidad de Aptos y No Aptos,



MTR  
UTN

antigüedad del parque revisado y los tiempos promedios de la revisión en la línea). Por lo cual podemos decir que esta metodología se argumenta con rigor científico.

Ya entrando al año 2022, la CNRT dictó la Disposición N°663/22, por la cual se aprueba el Manual de Procedimientos de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) que como Anexo N° IF-2022-97631776-APN-GFTA#CNRT forma parte integrante de esa disposición. El punto 5.2 de dicho manual establece el procedimiento para la confección de la planificación anual de auditorías, dejando establecido que se confeccionara tomando el modelo de cálculo basado en las siguientes variables: cantidad de vehículos inspeccionados por el taller; antigüedad promedio del parque inspeccionado; % de vehículos aptos / no aptos; utilización de los códigos de anomalías.

**Anexo III, Disposición 663/22 CNRT y Nota NO-2022-03320297-APN-GFTA#CNRT**

**Conclusión Respuesta Hallazgos (4.3.1.a a 4.3.1.b):**

Por todo lo expuesto, en la actualidad, y a partir de todo lo dicho en el presente comentario, esta consultora entiende que las recomendaciones 6.3.1, 6.3.2 y 6.3.3 han quedado comprendidas y abarcadas por los cambios ya introducidos, pues en función de las medidas propuestas por la CENT y adoptadas por la CNRT, mencionadas precedentemente, la presente observación por hechos posteriores al periodo auditado se encuentra regularizada y la recomendación resultaría oportuna.

**HALLAZGOS A.G.N.**

**4.3.1.b.- Ineficacia e ineficiencia en la ejecución de las Auditorías a los Talleres de RTO.**

- Falta de labrado de Actas.
- Falta de seguimiento de observaciones de auditorías anteriores.

**Incumplimiento de plazos otorgados.**

- Frecuencia injustificada de las auditorías:
- Disparidad de criterio entre los auditores regionales.
- Cambio significativo entre el índice histórico de Vehículos "No Aptos" y el mismo índice para las RTO realizadas en presencia de los auditores.

**4.3.1.c.- Falta de aplicación de sanciones o medidas preventivas en función de las**





CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

MTR  
UTN

## **Irregularidades detectadas. Demoras en el trámite de los sumarios.**

### **RECOMENDACION AGN**

6.3.4. Profundizar y generalizar la aplicación de las Auditorías Extendidas Conjuntas o implementas nuevas metodologías y procedimientos de auditoría que optimicen los resultados de los controles realizados a los talleres de RTO (4.3.b. 4.3.1.c).

6.3.5. Otorgar mayor celeridad al trámite de las actas de comprobación labradas por los auditores a efectos de sancionar los incumplimientos y de no dilatar en el tiempo la efectiva aplicación de dichas sanciones (4.3.1.c).

### **OBSERVACIONES O COMENTARIOS DE LA CENT**

En el año 2019, todos los auditores del Sistema de Control de Talleres (SCT) y las autoridades de la CENT fueron capacitados por la Gerencia Jurídica de la CNRT en función de la publicación de la Resolución SGT 10/2019 (Nuevo Régimen de Sanciones 2019), en cuanto al labrado de Actas y posibles sanciones, según dicha resolución, para homogeneización y unificación de criterios. Todo esto como parte de la **mejora continua** de las Auditorías y los procedimientos de trabajo.

### **Anexo IV, Resolución SGT 010/2019**

En el año 2018, el sistema RTO incorporó como archivo digital, el escaneo de ACTAS labradas por los auditores en las auditorías y visitas, por lo cual dichas actas estaban ya disponibles para las Gerencias de la CNRT y Autoridades de la CENT.

A partir de 2019, las Actas labradas por los auditores del SCT pasaron a ser 100% digitales, es decir se labran desde el sistema sin necesidad de imprimirse, por lo cual se remitían mediante correo electrónico al TRT y al auditor. La CENT y CNRT disponen de manera ONLINE de los Informes de Auditoría y sus Actas, por lo cual, al ser online, los tiempos de acceso a estas son inmediatos, siendo las demoras de ejecución de sanciones consecuencia de los tiempos administrativos y legales de la CNRT.

Acto seguido, se dictaría el referido Decreto N° 240/2019 por el cual se puso en cabeza de la CNRT la tramitación de sumarios y aplicación de sanciones, en su carácter de organismo a cargo de la auditoría y fiscalización del funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria (RTO), conforme lo establecido en el artículo 6° del Estatuto de dicha COMISIÓN



MTR  
UTN

CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, aprobado por el Decreto N° 1388/96 y sus modificatorios.

**Conclusión Respuesta Hallazgos (4.3.1.b, 4.3.1.c):**

Por todo lo expuesto, se observa nuevamente que, a partir del dictado de las normas antes mencionadas y las acciones llevadas adelante por la CENT y la CNRT, se entiende que las recomendaciones 6.3.4 y 6.3.5 han quedado comprendidas y abarcadas por los cambios ya introducidos, razón por la cual la presente observación, por hechos posteriores al periodo auditado se encuentra regularizada y la recomendación resulta oportuna.

**HALLAZGO A.G.N.**

**4.3.2.- Los controles implementados por la CENT para la custodia de las obleas y certificados de RTO no son eficaces para garantizar su adecuado resguardo y conservación.**

**4.3.2.a. El depósito en el que se almacenan las obleas y certificados de RTO no reúne las condiciones mínimas de seguridad que ameritan dichos documentos públicos**

**RECOMENDACION AGN**

6.3.6. Adoptar las medidas de seguridad necesarias para garantizar el adecuado resguardo y conservación de las obleas y certificados de RTO (4.3.2.a).

**OBSERVACIONES O COMENTARIOS DE LA CENT**

Las medidas de seguridad para garantizar el adecuado resguardo son solicitadas en el Anexo de especificaciones técnicas Impresión de obleas y certificados para la Revisión Técnica Vehicular perteneciente al Pliego de Bases y Condiciones Particulares en el cual establece "Las empresas deberán poner a disposición de la Consultora el acceso a los locales propios de producción a efectos de controlar los resguardos que se toman en el proceso de producción y el equipamiento utilizado para asegurar la trazabilidad y control estricto de la documentación a proveer. condiciones para la adquisición de estas mismas"

Es decir, que en la actualidad las obleas y certificados quedan resguardadas, custodiadas y monitorcadas las 24 horas hasta que las mismas puedan ser retiradas por el personal autorizado por esta consultora hasta cumplir con el cronograma de entregas según pliego.





MTR  
UTN

**Anexo V, Licitación Pública. Objeto: Impresión de Obleas y Certificados. Pliego de Bases y Condiciones Particulares. Especificaciones Técnicas. Nota de resguardo de Obleas y Certificados.**

Por otro lado, la CENT elaboró procedimientos a los efectos de controlar de manera permanente la documentación remitida.

**Conclusión Respuesta Hallazgos (4.3.2.a):**

Por todo lo expuesto, entendemos que, en función de las medidas adoptadas por la CENT, por hechos posteriores al periodo auditado, que fueran mencionadas precedentemente, la presente observación se encuentra regularizada y la recomendación resulta oportuna.

**HALLAZGO A.G.N.**

**4.3.2.b. La CENT no realizaba un control periódico y efectivo sobre los documentos que se entregan a los Talleres de RTO, habiéndose detectado faltantes de certificados y obleas vencidas que debían permanecer en custodia.**

**RECOMENDACION AGN**

6.3.7. Implementar los procedimientos necesarios a efectos de controlar en forma permanente la documentación remitida a los talleres para la realización de las RTO (4.3.2.b).

**OBSERVACIONES O COMENTARIOS DE LA CENT**

Mediante Nota N°0035/20 de la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (C.E.N.T.) de fecha 21 de febrero de 2020, se comunicó e instruyó a todos los Auditores, que se estableció una modalidad común con respecto a los canjes de obleas y certificados, y así evitar desprolijidades administrativas y poder responder más eficientemente ante la AGN o cualquier organismo de control, ya sea por estar fuera de vigencia (remanente del año anterior), o por presentar fallas de imprenta.

**1. Remanentes en los TRT al 31 de diciembre de cada año.**

El primer paso será la recepción de cada oblea a canjear y su consiguiente certificado en la Auditoría Regional. Los conjuntos que el taller devuelve a la CENT en concepto de canje deberán estar en blanco, y permanecerán bajo guarda en la Auditoría Regional.



CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

MTR  
UTN

Corroborar que las cantidades y numeración de cada categoría sean las mismas que determina el Sistema RTO 2014. Si se constata la coincidencia, imprimir el recibo/acta de canje según lo establece la CI N° 54 y generar en el Sistema RTO 2014, el comprobante de depósito al taller, luego, éste regresará a retirar el canje cuando el pago se haya efectivizado.

Si no hubiera coincidencia y faltase alguna oblea y/o certificado, ya sea por robo, extravío, traspapelamiento u otro motivo, el TRT deberá acompañar indefectiblemente la denuncia policial correspondiente. La documentación denunciada no se canjea, y debe ser anulada en el Sistema RTO.

Confeccionar el Acta y Anexo que los da de baja, firmadas por el Auditor Regional y remitir a Sede Central con Nota de elevación.

Por último, serán guardados en cada caja de archivo, incluyendo en cada caja que se destine a su guarda un juego de copias de la Nota con sello de Mesa de Entrada, del Acta y del Anexo. Asimismo, remitir esa información en forma de archivo por correo electrónico a Sede Central.

## 2. Remanentes en las Auditorías Regionales al 31 de diciembre.

Confeccionar el Acta que da de baja a los conjuntos de obleas y certificados de todas las categorías firmada por el Auditor Regional, y remitirla a Sede Central con Nota de elevación. Se guardarán en cajas de archivo, incluyendo en cada caja que se destine a su guarda un juego de copias de la Nota de elevación con sello de Mesa de Entrada y del Acta. Remitir por correo electrónico a Sede Central en forma de archivo.

## 3. Canjes por defectos de imprenta

El taller debe devolver a la Auditoría Regional los conjuntos que presentan defectos de imprenta antes de imprimir el Acta/Recibo de canje y generar en el Sistema RTO 2014 e comprobante de depósito. Una vez canjeados, serán guardados junto a la Planilla Diaria de RTO del día y taller que corresponda, adjuntando copia del Acta/Recibo firmada por el Auditor Regional y el responsable del TRT que los recibe. Informar a Sede Central con Nota de elevación y archivo electrónico.

Anexo VI, Nota CENT 0035/20. Remanente stock obleas y certificados.



CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

MTR  
UTN

## Control de stocks de obleas y certificados de RTO.

La Sede Central de la CENT tiene a su exclusivo cargo la tarea administrativa de asignar la documental de REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA (RTO) a las Auditorías Regionales (AR). Cada conjunto de RTO consta de una oblea y un certificado identificados con la misma numeración de las categorías MERCOSUR, USO PARTICULAR y VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE JURISDICCIÓN LOCAL, y la respectiva Planilla Diaria sin número. La CENT los distribuye a las AR en forma correlativa, mediante Remitos Oficiales numerados, y el correspondiente registro en el Sistema Informático de la Consultora (SISTEMA RTO 2014), a fin de que las AR dispongan de esa documental para proveer a todos los talleres habilitados para la RTO en el territorio nacional. Este procedimiento constituye el CARGO de STOCK a las AR.

Las partidas se remiten a las AR en paquetes cerrados y correlativos de cien juegos cada uno. A su recepción se controla que la numeración de la documental declarada en el Remito Oficial, coincida con la numeración de los conjuntos recibidos físicamente. Si no se confirma la exactitud de los documentos físicos con lo expresado en el Remito Oficial, se procede a formular el reclamo formal a Sede Central para su rectificación. Si es coincidente, las AR ingresan las partidas al SISTEMA RTO (CARGO de stock de documental RTO, a destinar a los TRT de cada jurisdicción. Al inicio de cada nuevo año, las AR ya cuentan con documental vigente, que la Sede Central les asigna antes de finalizar el año anterior, para que los TRT puedan utilizar el primer día hábil del año.

Los conjuntos de documental son entregados por las AR, en consignación, a los talleres de su jurisdicción (TRT), a cambio del pago del valor oficial equivalente. Para esta consignación, el TRT solicitará las cantidades y categorías de obleas y certificados que requiera por medio del SISTEMA (Reserva), que podrá ser aceptado o rechazado por la AR. La aceptación de la reserva genera una Boleta de pago. Cuando el TRT realiza el pago de la Reserva formulada, procede a retirar de la AR la documentación reservada. Para su entrega, la AR ingresa los datos de la Boleta al SISTEMA y éste genera un Recibo Oficial numerado, donde se detalla la cantidad, la numeración y la categoría de certificados y obleas de la documental entregada en consignación al TRT (DESCARGO de stock en AR). Los descargos son correlativos.

El área administrativa de la CENT hace un seguimiento de la numeración y correlatividad de los paquetes de documental que cada Auditoría descarga de su stock.





# Auditoría General de la Nación

1983-2023 – 40 años de democracia



MTR  
UTN

No deben existir saltos en la numeración de paquetes de obleas y certificados entregada a los TRT, como tampoco en la numeración utilizada por estos en las Revisiones Técnicas.

Los talleres, por su parte, ingresan los paquetes recibidos en el Sistema RTO 2014 (CARGO de STOCK en el TRT) y a medida que aprueban Revisiones Técnicas Obligatorias y los usuarios adquieren las obleas y los certificados, se van produciendo los DESCARGOS en el STOCK del TRT.

El TRT justifica en el Sistema Informático cualquier salto de número dentro del paquete de documental de RTO, indicando por qué no fue utilizado y procede a su anulación. Los motivos de ANULACIÓN pueden ser:

- por defecto de imprenta (la CENT asume la responsabilidad y lo canjea, y además reclama a la imprenta proveedora);
- por error en la impresión, rotura o mal uso en el TRT (es negligencia del TRT y no se canjea);
- por pérdida, sustracción, robo o hurto una vez que la documental obra en el TRT, en cuyo caso además de anularlos en el SISTEMA, el TRT presenta en la AR una Nota/Acta acompañada de la denuncia policial/judicial correspondiente, que a su vez la AR eleva a la Sede Central de la CENT;
- por baja al 31 de diciembre con motivo de haber caducado su vigencia (Remanentes en TRT, se canjean por documental vigente).

Los certificados y obleas que al finalizar el año calendario no se consignaron a ningún TRT (Remanentes de Auditoría Regional), y aquellos que fueron consignados pero que los talleres no utilizaron (Remanentes en TRT) se restituyen a la CENT mediante las Actas que confeccionan las Auditorías Regionales certificando, en un Acta los remanentes en la Auditoría Regional, y en Acta separada los remanentes en los talleres de su jurisdicción, acompañada de un Anexo donde se describe la cantidad y la numeración de cada categoría no utilizada en cada TRT, quedando en guarda en las Auditorías Regionales o donde estas designen, hasta que se ordene su destrucción.

El Anexo del Acta de Remanentes en los TRT, da origen a los canjes de documentación de RTO vencida, por documentación de RTO vigente.



MTR  
UTN

Se controla que los DESCARGOS, más lo declarado en las Actas de Remanentes sean equivalentes con los CARGOS.

Este mecanismo constituye un arqueo de la documentación del Sistema RTO, y se adoptó a partir de los requerimientos de la AGN.

**Anexo VII, Procedimientos que se hacen desde el ámbito de la Sede Central de la CENT, Control de stocks de obleas y certificados de RTO (Documento con procedimiento Interno CENT “Control de Stocks de Obleas y Certificados RTO”)**

**Conclusión Respuesta Hallazgos (4.3.2.b):**

Por lo expuesto precedentemente, en el hallazgo 4.3.2.b. se expuso que la CENT no realizaba un control periódico y efectivo sobre los documentos que se entregan a los Talleres de RTO, habiéndose detectado faltantes de certificados y obleas vencidas que debían permanecer en custodia. Esta CENT entiende que el mencionado hallazgo debería tomarse como regularizado por hechos posteriores y, además, se dio estricto cumplimiento a la recomendación de “Implementar los procedimientos necesarios a efectos de controlar en forma permanente la documentación remitida a los talleres para la realización de las RTO (4.3.2.b)”.

**HALLAZGO A.G.N.**

**4.3.3. La CENT no realizó un control eficaz sobre los requisitos que deben cumplir los talleres de RTO para estar habilitados e inscriptos en el Registro Nacional de Talleres.**

**4.3.3.a La CENT no detectó durante el período auditado, el funcionamiento de un Taller de RTO vinculado con empresas de transporte, situación que contraría una prohibición expresa de las normas que regulan la materia.**

**4.3.3.b Se verificó que uno de los talleres<sup>78</sup> seleccionados en el muestreo funcionó irregularmente durante 16 meses por haberse producido la expiración del plazo de vigencia de la sociedad comercial a cargo de su explotación.**

**4.3.3.c Los Estados Contables que constan en el legajo de uno de los talleres<sup>79</sup> que funcionó durante el período auditado no se encontraban auditados y certificados según lo exigen las normas contables, contaban solo con una certificación literal, no siendo esto suficiente para garantizar la razonabilidad de los mismos.**





CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

MTR  
UTN

## RECOMENDACION AGN

6.3.8. Implementar los controles y medidas necesarias para verificar y exigir que los talleres de RTO den cumplimiento a todos los requisitos dispuestos por la normativa para su habilitación y funcionamiento (4.3.3, 4.3.3.a, 4.3.3.b, 4.3.3.c).

## OBSERVACIONES O COMENTARIOS DE LA CENT

En el año 2019, luego de haber sido publicado el Decreto Presidencial 240/2019, la CNRT incorpora en las oficinas de la Sede Central de la CENT, Maipú 267 5° piso, personal de dicha Comisión, que solicitaron que la recepción de la Documentación del Registro de los Talleres se realice mediante TAD (Trámite A Distanciate) por lo cual la documentación paso a estar en formato Digital y no en papel en la CENT, quedando la administración de esta documentación en poder de la CNRT.

El 18 de agosto de 2020 se publica en el Boletín Oficial la Resolución Ministerial 182/20 Secretaría de Planificación de Transporte; a partir de dicho momento la administración del Registro de Talleres pasa a ser potestad de la Secretaría de Planificación de Transporte, siendo esta el nuevo administrador de dicho registro.

En dicho marco, por conducto de la Resolución N°11/2021 emanada de la Secretaría de Planificación de Transporte se encomendó a la CNRT efectuar una actualización de los datos de todos los Talleres de Revisión Técnica de jurisdicción nacional que se encuentren inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria.

**Anexo VIII, Resolución Ministerial 182/2020 Secretaría de Planificación de Transporte.**

## Conclusión Respuesta Hallazgos (4.3.3, 4.3.3.a, 4.3.3.b, 4.3.3.c):

Por todo lo expuesto, esta CENT entiende que, atento a que el 18 de agosto de 2020 fue publicado en el Boletín Oficial la Resolución Ministerial 182/20, a partir de dicho momento la administración del Registro de Talleres pasa a ser potestad de la Secretaría de Planificación de Transporte, siendo esta el nuevo administrador de dicho registro. El presente Hallazgo resulta No Regularizable constituyendo un hecho consumado y las recomendaciones resultan extemporáneas, atento que la administración del Registro de Talleres pasó a ser potestad de la Secretaría de Planificación de Transporte.



MTR  
UTN

## HALLAZGO A.G.N.

**4.3.4. La CNTySV no llevó a cabo durante el período auditado la investigación técnico – administrativa de los siniestros de transporte automotor de cargas. La CENT tampoco realizó estudios de accidentes viales ni mantuvo un banco de información sobre los mismos, tal como lo exigen los convenios.**

## RECOMENDACION AGN

6.3.9. Realizar, mientras continúe siendo competente, la investigación técnico – administrativa de los siniestros de tránsito en los que intervengan vehículos afectados al transporte automotor de cargas, y mantener actualizada la información estadística y los diagnósticos que permitan la adopción de políticas públicas adecuadas para resolver dicha problemática (4.3.4).

## OBSERVACIONES O COMENTARIOS DE LA CENT

Respecto a la recomendación en trato, es dable advertir que esta consultora es un grupo de servicios en la órbita de la Universidad Tecnológica Nacional que brinda asistencia técnica desde el año 1992, en el ámbito de un marco normativo que ha sufrido modificaciones durante los más de 30 años de vigencia de la CENT.

En lo que respecta a estudios de accidentes viales y banco de información de los mismos, no debe escapar la atención la creación en el año 2008 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Ley N° 26.363), quien, entre sus funciones, tiene la de realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial. Por ende, podría entenderse que desde esa fecha la CENT podría brindar asistencia técnica a la nueva agencia ante el requerimiento o solicitud específica que se le requiera.

No obstante ello, previo al año 2019, el organismo que oficiaba en accidentología del Transporte Automotor ante la CENT era la Comisión de Tránsito y Seguridad Vial (CNTySV). La CENT solo intervenía ante los casos de accidentes de vehículos de carga cuando la CNTySV lo requiriese, como así también la CNRT lo hizo en casos de accidentes de vehículos de transporte de pasajeros.





CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

MTR  
UTN

En el año 2019 fue promulgada Ley 27.514 y se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) la cual pasa a ser la encargada de la accidentología en el Transporte.

En concreto, esta consultora entiende que los estudios de accidentes viales y el banco de información sobre los mismos, previsto en el convenio de origen del año 1992 ha quedado derogado tácitamente en razón de la creación de los organismos descentralizados con competencia en la materia que pueden solicitar la asistencia técnica en las cuestiones que esta consultora pueda brindarles.

#### **Conclusión Respuesta Hallazgos (4.3.4):**

Por lo expuesto, esta CENT entiende que, como fuera mencionado precedentemente, en el año 2019 fue promulgada Ley 27.514 y se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) la cual pasa a ser la encargada de la accidentología en el Transporte y el presente Hallazgo resulta No Regularizable y un hecho consumado y la recomendación resulta extemporánea, por hechos posteriores, en especial por la promulgación de la Ley 27.514 que creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) la cual pasa a ser la encargada de la accidentología en el Transporte.

#### **HALLAZGO A.G.N.**

4.3.5 Durante el período auditado la CNTySV no realizó un control efectivo y continuo sobre las funciones asignadas a la CENT en el Sistema de Revisión Técnica Obligatoria. Tampoco se obtuvo evidencia de que la Comisión o la SSTA hayan realizado auditorías técnicas y contables a dicha entidad.

#### **RECOMENDACION AGN**

6.3.10. Implementar los mecanismos necesarios para efectuar un control efectivo y continuo del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria y, en particular, de las funciones asignadas a la CENT en el marco de dicho sistema (4.3.5).

#### **OBSERVACIONES O COMENTARIOS DE LA CENT**

Respecto a implementar los mecanismos necesarios para efectuar un control efectivo y continuo del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria, cabe tener con consideración toda la normativa que se fue dictando desde el mes de enero de 2019, correspondiendo en este caso destacar que durante el año 2018 la CNTySV, la CNRT y la CENT, pusieron en marcha una



CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

MTR  
UTN

mesa técnica que concluyó en el mes de agosto de 2019 con el dictado de la Resolución Nro 101/2019 por la cual la Secretaria de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte aprobó los requerimientos de infraestructura, equipamiento, imagen, operatividad y documentación de los talleres de revisión técnica obligatoria y el Manual de Procedimientos de Revisión Técnica Obligatoria. Ahora bien, todo lo atinente a los requerimientos de infraestructura, equipamiento, imagen, operatividad y documentación de los talleres de revisión técnica obligatoria, no fue puesto en práctica en razón de una medida cautelar dictada por el poder judicial que se mantuvo vigente hasta el dictado de la reciente Resolución N° 2/2023, emanada de la Secretaria de Planificación de Transporte, la cual tiene como finalidad la modernización de los requerimientos en infraestructura y equipamiento y la incorporación de medios complementarios de fiscalización, entre otros, logrando un impacto positivo en las tareas que realiza un Taller de Revisión Técnica.

Los puntos más importantes para destacar son:

1. Dimensiones mínimas para todos los TRT
2. Cantidad posible de revisiones por hora máxima de acuerdo con el personal afectado a la línea de revisión.
3. Personal técnico necesario mínimo por Línea de Revisión.
4. Envío digital de ensayos de los instrumentos al Sistema RTO (Base de Datos) sin que los usuarios intervengan en la carga de dichos datos (NO manipulación de datos de los instrumentos de los TRT).
5. Una cámara de Foto validación adicional por línea destinada a la verificación y monitoreo del estado desenganchado de los vehículos no motorizados con los remolcados (N2 N3 y O3, O4).
6. Sistema de filmación por TRT con el objeto de supervisar todos los procesos en la revisión. Dicha filmación debe ser debidamente almacenada en el TRT.
7. Autenticación biométrica en el sistema RTO de Directores Técnicos y Auxiliares de fosa.

**Anexo IX, Resolución 2/2023 de la Secretaría de Planificación del Transporte.**

**Conclusión Respuesta Hallazgos (4.3.5):**

En función de lo expuesto, esta CENT entiende que, como fuera mencionado precedentemente, atento que en mayo de 2023 se publicó en el Boletín Oficial la Resolución Nro





MTR  
UTN

2/23 de la Secretaría de Planificación del Transporte, la cual reemplaza el Anexo I de la Resolución 101/19, que proporcionara el salto de calidad necesario en la Revisión Técnica y el Sistema RTO. El presente Hallazgo resulta No Regularizable y un hecho consumado y la recomendación resulta extemporánea por lo establecido por la Resolución MTR 2/23.

**4.4. HALLAZGOS RELACIONADOS CON LA ADMINISTRACIÓN FINANCIERA DE LA CENT.**

4.4.1 La administración financiera de la CENT no se ajustó a lo previsto en las normas y convenios que regulan su funcionamiento, dificultando de esta forma una correcta evaluación de su gestión en términos de eficiencia y eficacia.

4.4.2. Durante el período auditado la CENT no dio estricto cumplimiento a las provisiones en materia presupuestaria y no implementó mecanismos adecuados para rendir cuentas de su gestión.

**RECOMENDACIONES AGN**

6.4.1. Implementar sistemas adecuados de registro e información acordes con la naturaleza jurídica y características operativas de la entidad, permitiendo así la evaluación de la gestión en términos de economía, eficiencia y eficacia (4.4.1, 4.4.2).

6.4.2. Elaborar y elevar en tiempo y forma los presupuestos anuales de la entidad a efectos de su aprobación por las autoridades correspondientes (4.4.2).

6.4.3. Elaborar y elevar en tiempo y forma la Memoria Descriptiva, Rendiciones de Cuentas e Informes Mensuales y Acumulados de gastos e ingresos a efectos de su consideración y aprobación por las autoridades competentes (4.4.2).

**OBSERVACIONES O COMENTARIOS DE LA CENT**

En referencia a la naturaleza jurídica:

La persona Jurídica que constituye el grupo de servicio CENT es La Universidad Tecnológica Nacional.

En 1992 la Universidad Tecnológica Nacional celebró un convenio con la Secretaría de Transporte de la Nación creando la CENT (Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte) como un grupo de servicios. Se constituye y establece su funcionamiento acorde a lo dispuesto por Ley



CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

MTR  
UTN

23068, el estatuto de la UTN y las resoluciones de Rectorado N° 322 y 357 de 1990 inherentes a la suscripción de convenios y desarrollos de servicios a terceros y en los Actos administrativos que se dicten en el futuro para consultoría y grupos de servicios a terceros en cuanto las mismas no modifiquen este convenio.

Los convenios, adendas y decretos que se han suscripto a partir de su origen no han modificado la naturaleza Jurídica del grupo de Servicios CENT. Por tanto, al referimos a la misma, toda la información y registros contables están debidamente reflejados en los Estados Contables de La Universidad Tecnológica Nacional respetando las Normas que la constituyeron, conforme lo establece la Contaduría General de la Nación como Órgano Rector de la contabilidad de la Administración Pública Nacional y en especial sobre la obligatoriedad de confeccionar, al fin de cada ejercicio económico – financiero, la respectiva Cuenta de Inversión.

**Anexo X, Soporte digital de la Cuenta de Inversión 2022, Presentada ante la Contaduría General de la Nación y a la Secretaría de Políticas Universitaria**

En referencia al punto:

4.4.1 La Universidad Tecnológica Nacional en su carácter de Persona Jurídica ejerce sus funciones en el marco de lo dispuesto por la Ley de Administración Financiera del Sector Público Nacional (Ley 24156) y cumple los principios de legalidad, economicidad, eficiencia y eficacia.

En tal sentido, y en cumplimiento de estos principios, UTN posee un registro único de información y registros donde constan todos los movimientos financieros y contables que se gestan desde Grupo de servicios CENT.

En concordancia con cumplir los principios de eficiencia y eficacia, UTN establece y crea una cuenta bancaria en Banco Nación (3201) a los efectos de poder identificar con mayor claridad los movimientos financieros de CENT. La totalidad de los ingresos y egresos se ven reflejados en esta cuenta. La mayoría de los gastos CENT se debitan de la misma salvo los gastos que, por la naturaleza jurídica de UTN (y por ende el grupo de servicios CENT), deben debitarse de la cuenta de Tesorería Nacional. Estos gastos excepcionales se compensan entre cuentas a los efectos de que todos los movimientos de fondos inherentes a CENT queden registrados en la cuenta 3201.





MTR  
UTN

Sin perjuicio de los registros contables y financieros generados por el sistema informático de la Universidad con el fin de brindar mayor legibilidad, claridad y celeridad UTN elabora mensualmente un Informe de Movimientos Financieros / rendición de gastos contemplando todos los movimientos de la cuenta reflejando aquellos movimientos que han sido pagados en el período, no constando en la misma aquellos compromisos que al momento del informe no han sido devengados y los que aun habiéndose devengado no han sido pagados.

La fuente para elaboración de este informe son los extractos bancarios y los registros contables y Financieros de UTN.

Dicho informe es en sí una rendición de cuentas que UTN brinda a los promotores para informar todos los ingresos y erogaciones que se han registrado en la cuenta.

- 4.4.2 En referencia a los Presupuestos debemos distinguir que el Grupo CENT maneja dos tipos de presupuestos.

Por su naturaleza jurídica y acorde al convenio en referencia, UTN cumple en tiempo y forma bajo las normas que la constituyen en presentar su presupuesto acorde a la Ley de Administración financiera como entidad.

Administrativamente, el Comité de Coordinación presenta un presupuesto de gastos anuales que deberá aprobar y constar en actas.

#### HALLAZGOS A.G.N.

4.4.3. La distribución de los saldos remanentes de los presupuestos anuales de la CENT no fue realizada en la forma prevista por los convenios, sino que se realizaban asignaciones de fondos a través del pago de gastos correspondientes a distintas áreas del Ministerio de Transporte y de la UTN.

4.4.3.a. En 2018 la UTN utilizó \$36.000.000 de la CENT para cancelar una deuda propia con la AFIP en concepto de "Contribuciones a la Seguridad Social", destino no previsto para esos fondos en el Convenio considerado

4.4.3.b. Durante el período auditado la CENT pagó mensualmente gastos de distintas áreas del Ministerio de Transporte, aplicando una forma de distribución no



MTR  
UTN

prevista en el Convenio considerado.

4.4.3.c. En enero de 2017, la UTN extrajo fondos de la cuenta de la CENT, devolviendo al mes siguiente la parte no utilizada de los mismos, mecánica que no se encontraba prevista en el Convenio en consideración.

RECOMENDACION AGN

6.4.4. Aplicar a los saldos remanentes de la entidad, la forma de distribución y el destino previsto en los convenios (4.4.3, 4.4.3.a, 4.4.3.b, 4.4.3.c).

OBSERVACIONES O COMENTARIOS DE LA CENT

Respecto al punto:

- 4.4.3 Se ratifica que no hubo distribución de fondos.
- 4.4.3.a Esta gestión adhiere a la observación respecto a los \$36.000.000.- que al no constar en actas se efectuará la restitución de dichos fondos a la cuenta CENT, arbitrándose los medios para ello en el ámbito del Comité de Coordinación CENT, y dejando debida constancia en su respectiva acta de comité.
- 4.4.3 b Se reitera que aún no se han distribuido fondos y que los informes expresan movimientos financieros no representando una distribución formal de fondos bajo ninguna modalidad.

Los rótulos "GASTOS CENT / AUDITORIAS / MINISTERIO / UTN" en el informe de Movimientos Financieros / Rendición de gastos distinguen el origen de las solicitudes de erogaciones en relación a quienes las emiten, siendo todos los gastos inherentes a CENT y al sistema. Bajo el rotulo de "Gastos SSTA y/o Ministerio de Transporte" se agrupan todas las solicitudes de dicha dependencia para el cumplimiento de las funciones que emana el convenio, incluyendo las solicitudes de la Comisión Nacional del Tránsito y la seguridad Vial según lo establecido en el Decreto Reglamentario 240/19.

- 4.4.3 c La Universidad posee entre sus cuentas bancarias una principal del Tesoro Nacional y una creada a los fines de dar claridad a los movimientos del grupo CENT. Cuando es





MTR  
UTN

necesario realizar pagos desde la cuenta del Tesoro (por la naturaleza jurídica de la entidad), posteriormente se procede a compensar los fondos entre ambas cuentas. En esa dinámica, siendo ambas cuentas propiedad de la universidad es dable que suceda que se efectúen pagos o retiros de la cuenta o difieran las compensaciones en el tiempo produciendo “ingresos” por reintegros a la cuenta o “egresos” como contrapartida de un pago con otra cuenta sin incurrir en una intencionalidad de manejos discrecionales, sino a una dinámica operativa propia de la administración.

Enfatizando el sentido del informe de movimientos financieros como una herramienta de gestión y no un Estado contable, el mismo no arroja resultados del período en sentido estrictamente contable.

#### HALLAZGOS A.G.N.

**4.4.4. Irregularidades detectadas en relación con las garantías de la empresa proveedora de obleas y certificados.**

**4.4.4.a La CENT-UTN ordenó devolver y puso a disposición la garantía por el anticipo entregado a la empresa proveedora al otro día de la concreción del pago de dicho anticipo.**

**4.4.4.b. No habiéndose efectivizado el retiro de la garantía y sin estar aún cumplida la prestación, la CENT procedió a la destrucción de aquella, evidenciando nuevamente la debilidad de controles existentes.**

**4.4.4.c La Garantía por Cumplimiento del Contrato presentada por el proveedor y aceptada por la CENT para 2019 fue del 5% del monto total del contrato, incumpliendo así la normativa y el PByC que exigen que sea del 10%.**

#### RECOMENDACION AGN

6.4.5. Implementar los controles internos y procedimientos necesarios para evitar errores o situaciones irregulares en la gestión de las garantías de los contratos suscriptos con proveedores (4.4.4, 4.4.4.a, 4.4.4.b, 4.4.4.c).

#### OBSERVACIONES O COMENTARIOS DE LA CENT

Con respecto a las Irregularidades detectadas en relación con las garantías de la empresa



# Auditoría General de la Nación

1983-2023 – 40 años de democracia



MTR  
UTN

proveedora de obleas y certificados.

Tal como lo dice el cuerpo del Proyecto de Auditoría de la AGN Actuación AGN 601/18, no se dio cumplimiento a lo establecido por el artículo 78 inc. b) del Decreto 1030/2016 que establece que los cocontratantes deberán constituir garantías de cumplimiento del contrato por el 10% de su monto total. Lo mismo dispone el Pliego de Bases y Condiciones Generales del Régimen de Contrataciones de la Administración Pública Nacional en su artículo 37.

Por otro lado, para la ejecución de la prórroga (año 2019) señalada anteriormente, la CENT acordó con el proveedor un incremento del 25% respecto de lo facturado el año anterior y un anticipo del 50% del total del contrato.

Asimismo, también es cierto que el día 17/09/18 la Dirección de Contrataciones de la UTN envió un Memorándum a la Dirección de Tesorería del Rectorado de la UTN, comunicándole que puede proceder a devolver la póliza de seguro de caución, garantía del anticipo en el contrato de suministro y/o servicio N° 002294476 por \$6.129.058,50. Finalmente, el día 18/09/18 la UTN – Rectorado envió una nota al proveedor comunicándole que se encuentra a su disposición el retiro de la mencionada póliza.

Por otro lado, cabe aclarar que la garantía que fue puesta a disposición del proveedor correspondía a la Licitación Pública correspondiente al año 2018 y no a la prórroga del año 2019.

Por lo expuesto precedentemente, en el párrafo que antecede, y sin tomar conocimiento de la decisión de la CENT de hacer efectiva la opción de la prórroga para el ejercicio 2019 con la empresa proveedora de obleas y certificados, la Dirección de Compras y Contrataciones del Rectorado de la UTN, procedió a comunicar a la Dirección de Tesorería del Rectorado de la UTN mediante comunicación expresa, que proceda a notificar al proveedor para hacer efectivo el retiro de la garantía de cumplimiento de contrato. Pasado el tiempo razonable para el retiro efectivo de la póliza de seguro de caución, la Dirección de la Tesorería del Rectorado y no la CENT, procedió el día 24/06/19 a destruir la garantía en cuestión, hecho que quedó asentado en la respectiva "Acta de Destrucción de Valores en Garantía" suscripta por la Tesorera de la Dirección de Tesorería del Rectorado UTN y por el Auditor Interno Titular UTN.

Por todo lo expuesto, la existencia de debilidades en el ambiente de control no ha vuelto a ocurrir, atento que la garantía de cumplimiento del contrato es solicitada por la Dirección de





MTR  
UTN

Compras y Contrataciones del Rectorado de la UTN al proveedor antes de ejecutarse las contrataciones en todo el ámbito del Rectorado y de la CENT.

En ese sentido, el procedimiento de la destrucción de las garantías de cumplimiento de contratos lo realiza la Dirección de Tesorería del Rectorado una vez cumplido el plazo para que el proveedor proceda a su retiro efectivo y una vez transcurrido el plazo establecido en la notificación, La Dirección de Tesorería del Rectorado de la UTN procedió a labrar el "Acta de Destrucción de Valores en Garantía" acompañada por toda la documentación sujeta a destruir. Posteriormente, dicha Acta es firmada por la Directora de Tesorería del Rectorado y por el Auditor Interno Titular UTN, una vez que haya efectuado la evaluación correspondiente de la documentación a destruir.

En función de todo lo expuesto, la falta de la constitución de la garantía por el 10 % de la contratación prorrogada se produjo por la omisión de la CENT de informar de la prórroga por un monto superior del 25% a la Dirección de Compras y Contrataciones para que, esta última, proceda a exigir al proveedor de obleas y certificados la garantía de cumplimiento de contrato por el 10% del monto total de la prórroga otorgada.

**Conclusión Respuesta Hallazgos (4.4.4, 4.4.4.a, 4.4.4.b, 4.4.4.c):**

Por todo lo expuesto, se demuestra que la existencia de debilidades en el ambiente de control de la CENT ocurrió por única vez y que los procedimientos de solicitud, recepción, devolución y destrucción de las garantías por cumplimiento de contratos, en el ámbito del Rectorado y como administradora de las compras y contrataciones solicitadas por el Director Ejecutivo de la CENT, se encuentran implementados, desde el año 2005 en adelante, por la Dirección de Compras y Contrataciones del Rectorado, la Dirección de Tesorería del Rectorado y por la intervención última de la Unidad de Auditoría Interna de la UTN, asegurando que el ambiente de control sea aceptable.

En ese sentido, independientemente de lo expuesto, la Unidad de Auditoría Interna UTN realiza cada fin de año ejercicio económico – financiero, la correspondiente Auditoría de Cierre en cumplimiento del Plancamiento aprobado por la Sindicatura General de la Nación y por el Señor Rector de esta Casa de Altos Estudios.



MTR  
UTN

**Anexo XI**

- **Ultima Acta de Destrucción de las garantías de cumplimiento de contratos.**
- **Acta de la Dirección de Tesorería del año 2022, correspondiente a las Auditorías de Cierre efectuadas por la Unidad de Auditoría Interna.**
- **Disposición del Secretario Administrativo N° 31/22 autorizando la Licitación Pública 3/22 para la adquisición de Obleas y Certificados y aprobando el Pliego de Bases y Condiciones Particulares.**
- **Pliego de Bases y Condiciones Particulares de la última licitación pública para la adquisición de Obleas y Certificados.**
- **Disposición del Secretario Administrativo N°74/22 adjudicando a la firma Boldt Impresores S.A autorizando la adquisición de Obleas y Certificados.**
- **Orden de Provisión.**
- **Garantía de Cumplimiento de Contrato de la última Licitación Pública (vigente a la fecha del presente descargo) para la adquisición de obleas y certificados para la RTO (Revisación Técnica Obligatoria) que deben realizar los Talleres de Revisión.**

Por todo lo expuesto, habiendo efectuado en tiempo y forma los comentarios a vuestro Proyecto de Informe de Auditoría AGN N°601/2018, lo saludo a usted atentamente.

Dr. MARTIN GABRIEL FERREIRO  
DIRECTOR EJECUTIVO  
C.E.N.T.