Auditoría General de la Nación

Informe de Seguimiento de la implementación de las recomendaciones efectuadas en los informes de auditoría de gestión referidos a:

"Verificación de las acciones y controles ejercidos respecto de la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE). Verificación del cumplimiento de objetivos del sistema. (Gestión)"[1]

"Verificar el estado de los permisos de explotación otorgados a las operadoras de transporte urbano de pasajeros de Jurisdicción Nacional en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)"[2] y

"Estudio especial relativo a la conformación empresarial del sector de Transporte Automotor de Pasajeros de carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional (AUSPJN)."[3]

Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras

de Servicios Públicos

Departamento Control Sector Transporte.

2019

[1] Resolución 89/2017 AGN.
[2] Resolución 258/2012 AGN.
[3] Resolución 259/2012 AGN.

Índice del Informe de Seguimiento de Recomendaciones.

- Actuación AGN N° 616/17 -

1. OBJETO DEL INFORME DE SEGUIMIENTO. 1

2. ALCANCE. 2

2.1. Exposición. 3

3. HECHOS POSTERIORES AL PERÍODO DEL INFORME DE SEGUIMIENTO. 4

4. SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES. 4

4.1. Informe aprobado por Resolución AGN Nº 89/2017. 4

4.2. Informe aprobado por Resolución AGN Nº 258/2012. 15

4.3. Informe aprobado por Resolución AGN Nº 259/2012. 21

5. COMUNICACIÓN DEL INFORME. 22

6. CONCLUSIONES 22

7. LUGAR Y FECHA DEL INFORME. 24

8. FIRMA. 24

ANEXO I 25

ANEXO II 27

ANEXO III - COMENTARIOS DE LOS ORGANISMOS INVOLUCRADOS 28

ANEXO IV - ANALISIS DE LOS COMENTARIOS 82

Auditoría General de la Nación

INFORME DE SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES.

Al Señor Ministro Transporte
Lic. Guillermo DIETRICH
Hipólito Yrigoyen 250 (piso 12)
(1086AAB)- Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
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 con relación a la implementación de las recomendaciones efectuadas a la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE (ST) hoy MINISTERIO DE TRANSPORTE (MT), la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT) y a NACIÓN SERVICIOS S.A. (NSSA), con el objeto que se detalla en el apartado 1.

1. OBJETO DEL INFORME DE SEGUIMIENTO.

Realizar el seguimiento de las acciones implementadas por los auditados a partir de las observaciones y recomendaciones formuladas en los Informes aprobados por las Resoluciones AGN 258/12, 259/12 y 89/17 con relación a: 1) controles ejercidos respecto de la implementación del SUBE y verificación de cumplimiento de los objetivos previstos para ese sistema; 2) estado de los permisos que habilitan la prestación del servicio a las empresas de Jurisdicción Nacional en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y 3) estado de la conformación empresarial en el Transporte Urbano y Suburbano de Pasajeros de Jurisdicción Nacional (AUSPJN).

2. ALCANCE.

En cumplimiento de lo normado en el apartado III.C. de la Resolución AGN 186/16[4], el examen se centró en la verificación de las medidas correctivas adoptadas por los auditados en relación a los hallazgos y recomendaciones realizados en los Informes aprobados por las Resoluciones AGN 258/2012[5], 259/2012[6] y 89/2017[7]. En el Cuadro 1 se detallan, por organismo, la cantidad de recomendaciones efectuadas.

Cuadro 1 – Informes considerados, cantidad de recomendaciones por organismo.

Resolución AGN	Organismo				Total
	Ex ST	CNRT	Nación Servicios	Conjunta ex ST-CNRT	
258/2012	3	3	0	0	6
259/2012	0	0	0	1	1
89/2017	23	0	8	0	31

De las 23 recomendaciones efectuadas a la ex ST en el informe aprobado por Resolución 89/2017AGN, no se realizó el seguimiento de aquellas vinculadas a las observaciones de los puntos 4.6, 4.7 y 4.8, debido a que el proyecto 291271, que tramita por la Actuación AGN 616/17, se planificó previendo la elaboración de tres productos de auditoría[8]. Uno de esos productos, es un Informe de Auditoría que abarca las temáticas allí tratadas. En cuanto a NSSA y a las recomendaciones formuladas en los Informes aprobados por las Resoluciones 258 y 259/12 AGN, se realizó el seguimiento del 100% de sus recomendaciones.

Asimismo, se evaluó el cumplimiento por las distintas áreas del MT y de la CNRT a lo dispuesto por las Resoluciones MIyT 62/2012 y CNRT 105/2008, que instruyen que ante observaciones y/o recomendaciones de la AGN, se propongan los programas de acciones correctivas que correspondan.

Desde lo metodológico, el seguimiento de las observaciones y recomendaciones se instrumentó tomando en consideración lineamientos generales del Documento aprobado por

[4] Normas de Control Externo de la Gestión Gubernamental, dictadas en virtud de las facultades conferidas por el artículo 119, inciso d) de la Ley N° 24.156.
[5] Período auditado: 01/2004-12/2010.
[6] Período auditado: 2007-2009.
[7] Período auditado: 01/01/2009-31/12/2013.
[8] Aprobado por la Comisión de Supervisión de Entes Reguladores y Servicios Públicos por Acta N°7/2018.

Resolución AGN 39/2016. Aun así, teniendo en cuenta que se trata de un Informe de Seguimiento en base a procedimientos simplificados[9], solo se utilizaron las cuatro categorías principales para evaluar las acciones implementadas por los auditados en función de lo recomendado: *Observación y Recomendación Implementada; En proceso de implementación; No Implementada, y No Aplicable*.[10]

Para el desarrollo de la tarea se aplicaron los siguientes procedimientos de auditoría:

a) Requerimientos de información sobre las acciones implementadas a:
   - MT,
   - CNRT, y
   - NSSA.

b) Recopilación y análisis de la normativa vigente.

c) Relevamiento de expedientes, documentación de respaldo y archivos (procedentes de bases de datos de NSSA y CNRT (SEOP)) vinculados al objeto de estudio.

d) Relevamientos *in situ* a fin de evaluar el adecuado funcionamiento de las tarjetas SUBE, en estaciones ferroviarias metropolitanas y líneas de transporte automotor público.

e) Constatación del registro de viajes en la web SUBE.

El período analizado comprende desde el 01/01/2014 al 30/09/2017. Las tareas de relevamiento preliminar y conocimiento del objeto de auditoría del proyecto 291271 –que abarcó las destinadas a la realización del presente producto- se desarrollaron entre el 01/10/2017 y el 30/03/2018, mientras que las tareas de campo se ejecutaron entre el 01/04/2018 y el 30/09/2018.

2.1. Exposición.

La exposición del análisis de seguimiento de las recomendaciones se efectuará en el siguiente orden:

1) Informe aprobado por Resolución AGN Nº 89/2017,
2) Informe aprobado por Resolución AGN Nº 258/2012, y

[9] Previstos en la Resolución AGN 186/16 (III.C.) y en las ISSAI 3000 (numeral 141).
10 En relación a la categoría No Aplicable, esta se ha utilizado para aquellas recomendaciones cuya implementación no fue monitoreada o controlada por tratarse de acciones pasadas y puntuales que no ameritaban su seguimiento.

3) Informe aprobado por Resolución AGN Nº 259/2012.

Dentro de cada punto se agrupará el seguimiento de las recomendaciones por órgano, ente u empresa auditada.

3. HECHOS POSTERIORES AL PERÍODO DEL INFORME DE SEGUIMIENTO.

En octubre de 2017, NSSA informó[11] a la SGT, que considera apropiado proceder a constituir un plazo fijo, manteniendo inmovilizado los intereses que devenguen dichas inversiones, hasta tanto se reglamente el destino de los fondos resultantes y se detalle un procedimiento técnico - administrativo que regule la disposición de los mismos.

Dicha comunicación reconoce una de sus causas, en el dictado de la Resolución N° 89/2017 AGN[12], que aprobó un Informe de Auditoría sobre el SUBE que recomendaba la realización de inversiones y/o colocaciones a plazo fijo, de conformidad con lo dispuesto por la Resolución N° 161/2010 ST y la reglamentación del procedimiento a seguir.

En este marco, mediante el dictado de la Resolución 16/2019[13], la SGT procedió a reglamentar las inversiones que de acuerdo a lo instruido por la Resolución 649/2011 CNRT,[14] NSSA debe efectuar con los fondos de la Cuenta Global del SUBE, indicando el destino de los intereses producidos como las inversiones que con ellos se pueden efectuar.

4. SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES.

4.1. Informe aprobado por Resolución AGN Nº 89/2017.

4.1.1. Recomendaciones a la ex ST

[11] Mediante Nota PRE 480/2017 de fecha 26 de octubre.
[12] De fecha 15 de junio de 2017.
13 Del 29/01/2019.
[14] Ratificada por Resolución 6/2013 ST.

Observación Original[15] (Véase Anexo I)	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.1/4.1.1; 4.1.2; 4.1.3; 4.3.1/4.3.2; 4.5/4.6/4.7/4.8.2	6.1. Planificar adecuadamente las Políticas Públicas a ejecutar, debiendo establecer para ellas, los objetivos generales y particulares, los indicadores, verificadores y factores externos (escenarios posibles), los recursos (financieros y humanos), los plazos y los responsables, de manera de no entorpecer su ejecución y el alcance de su finalidad.	*No Aplicable*	El análisis respecto a la gestión del EN y NSSA en la planificación y puesta en marcha del SUBE a nivel AMBA fue realizado oportunamente en el Informe de Auditoría aprobado por la Res. 89/2017. De esta manera, al tratarse de una recomendación general dirigida a futuras acciones o programas a desarrollar por el MT, que exceden lo observado oportunamente, su cumplimiento no fue monitoreado.
4.1.1/4.4.6	6.2. Verificar los antecedentes y capacidad técnica de las personas, órganos y/o entes designadas como ejecutores de proyectos del EN, tomando intervención en la planificación operativa, como llevando adelante los controles necesarios respecto de su cumplimiento, de manera de garantizar eficaz y eficientemente el alcance de los objetivos del proyecto.	*No Aplicable*	El análisis respecto a la evaluación de los antecedentes y capacidad de los ejecutores del proyecto SUBE a nivel AMBA fue realizado oportunamente por el Informe de Auditoría aprobado por la Res. 89/2017. Como en el caso anterior, al tratarse de una recomendación general dirigida a futuras acciones o programas a desarrollar por el MT, que exceden lo observado oportunamente, su cumplimiento no fue monitoreado.

[15] Atento que una recomendación agrupa a varias observaciones, se explicita solo el número correspondiente a cada observación, su texto puede verse en Anexo I.

Observación Original (Véase Anexo I)	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.1.3.2.	6.3. Tomar debida intervención mediante manifestaciones expresas que avalen las contrataciones encomendadas en el marco de un proyecto en ejecución.	*En proceso de implementación*	El auditado informó la designación de un representante del MT en las comisiones de evaluación de ofertas en los procesos de contrataciones de NSSA relacionados al SUBE. No obstante, y si bien se considera un avance, no ha podido verificarse que la participación se produzca en el sentido dispuesto por la cláusula sexta del Convenio, en relación a la oportunidad de la intervención (previa) y al análisis de costos sobre el Sistema, antes de adoptarse la decisión final por la autoridad competente.
4.4.1/4.4.2/4.4.3 /4.4.4/4.4.5	6.4. Someter a un examen exhaustivo las rendiciones de cuentas presentada por NSSA, evaluando en cada caso la correspondiente aprobación o rechazo de las mismas.	*En proceso de implementación.*	En su respuesta, el auditado manifiesta la realización de revisiones a las rendiciones correspondientes a 2014 y 2015,[16] como así también que encargó el análisis de las rendiciones de cuentas de NSSA a la Universidad Nacional de San Martín.[17] No obstante, no procedió en el período auditado a la aprobación o rechazo formal de las rendiciones.

[16] NO-2017-3482228-APN-DSYCFT#MTR.
[17] Ídem anterior.

Observación Original (Véase Anexo I)	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.4.7/4.4.8	6.5. Proceder a la suscripción de un nuevo instrumento que refleje razonablemente las comisiones que cubran la manutención del sistema, e instruir al AGA (*Agente de Gestión y Administración*) a efectivizar la búsqueda de fuentes alternativas para el autofinanciamiento del SUBE. Asimismo, reglamentar el procedimiento de depósitos en plazo fijo definiendo el destino que NSSA debe dar a los intereses que estos generen.	*No implementada*[18]	Si bien NSSA ha suscripto, el 22/03/2018, con el MT -a través de la Secretaría de Gestión del Transporte- una Addenda al Convenio Específico, la misma no modifica el porcentual de las comisiones del sistema, solo regula la metodología para la asignación de gastos indirectos al área de negocios SUBE de NSSA. Por otra parte, no explicita si se reglamentó el procedimiento de depósitos a plazo fijo conforme lo recomendado o si procedió a la búsqueda de otras fuentes alternativas de financiamiento.
4.5.2/4.5.2.1/4.5.2.2	6.6. Utilizar la funcionalidad del SUBE como herramienta de control a fin de recuperar pasajeros pagos en el servicio de transporte ferroviario.	*En proceso de implementación*	Aun cuando no se concluyó la instalación de molinetes SUBE en la totalidad de la red ferroviaria, se observa un fuerte crecimiento de los pasajeros pagos del sistema, lo que da cuenta de la efectividad de los molinetes a partir de su adecuada funcionalidad. La estadística ferroviaria indica que los pasajeros pagos presentan un incremento interanual en: 2014, 29.782.368; 2015, 63.993.004; 2016, 28.346.831; 2017, 29.509.928.[19] Véase Anexo II.

[18] Si bien al finalizar el periodo auditado la recomendación dirigida a que la AA reglamentase el procedimiento para realizar inversiones y el destino a darse a los intereses, que debe seguir NSSA no se había implementado, con posterioridad a este se dictó la Resolución 16/2019 SGT con ese objeto y tomando como antecedente la recomendación formulada en el Informe aprobado por Resolución 89/2017 AGN. Véase Punto 3.

[19] Fuente: Observatorio Nacional de Datos de Transporte, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional.

Observación Original (Véase Anexo I)	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.2.1/4.2.2/4.2.3	6.7. Ante las irregularidades detectadas en la instalación del SUBE en el APP, [20] y la falta de aplicación de sanciones establecidas por la Resolución Nº 23/03, ejecutar los actos pertinentes a efectos de determinar la cuantía y valor liquidados en demasía, evaluando el correspondiente deslinde de responsabilidades.	*No Implementada.*	La Dirección Nacional de Gestión de Fondos Fiduciarios[21] respondió que, atento a que su creación es posterior al período que refiere la observación, no posee información al respecto. Por otra parte, manifiesta que se encuentra en trámite una resolución que habilitaría el recobro vía compensaciones tarifarias de los cupos de gasoil liquidados en situaciones en las que no correspondía. En cuanto al primer párrafo de lo manifestado por el auditado, cabe destacar que el seguimiento de recomendaciones se efectúa sobre la gestión de un órgano del Estado, independientemente de quien la lleve a cabo, en el entendimiento que el Estado es uno y las observaciones y recomendaciones se efectúan a él. El segundo comentario en el que argumenta el tratamiento de un proyecto de resolución, toda vez que el recobro mencionado no se encuentra en vigencia, se considera pertinente que se evalúe el correspondiente deslinde de responsabilidades. En cuanto a las manifestaciones de la CNRT,[22] en orden a que no resulta competencia del ente la cuantía del incumplimiento y aplicación de sanciones, se recuerda que la Resolución ST 162/2010 estableció el cronograma de instalación del SUBE y sumó, a la requisitoria de la Resolución ST 23/2003, [23] tener implementado el sistema, pudiendo la Comisión ejecutar mecanismos automáticos de reducción del cupo de gasoil cuando un vehículo afectado al servicio fuere impugnado (R ST 23/2003, art. 14, inc. d)). Como se describe en el cuerpo de la observación, la CNRT no impugnó las unidades que incumplían con la Resolución mencionada.

[20] Autotransporte Público de Pasajeros.
[21] Creada mediante Decisión Administrativa Nº 212/2016, BO de fecha 21/03/2016.
[22] NO-2018-30192486-APN-GCTA#CNRT.
[23] Resolución que regula el régimen de gasoil a precio diferencial.

Observación Original (Véase Anexo I)	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.3.2/4.3.3/4.5.2 .2	6.8. Concluir con la implementación total del SUBE (instalación de todos los componentes) asegurando su correcto funcionamiento en el sistema ferroviario de pasajeros.	*En proceso de implementación*	De la documentación remitida por el MT y por la SOFSE surge que el SUBE no se encuentra implementado en la totalidad del sistema ferroviario. En ese sentido se informa que se encuentra pendiente de implementación en aquellas líneas que poseen estaciones apeaderos o que no cuentan con infraestructura para instalar SUBE y que, por ende, requirieren de la ejecución de obras civiles, como así también en estaciones que se encuentran intrusadas. No obstante, el sistema presenta un estado avanzado de implementación, si se lo contrasta con el período analizado en el Informe Res. AGN 89/2017, alcanzando el 83% de las estaciones del sistema ferroviario que poseen componentes SUBE, ya sea instalado o en proceso.
4.5.1/4.5.2.1	6.9. Mientras tanto se concluya con la instalación de molinetes en el sistema ferroviario, asegurar la mayor cantidad de tótems validadores y boleterías habilitadas, de modo de disminuir los tiempos en la adquisición de pasajes, sobretodo en horas consideradas pico. Asimismo intimar a los operadores como concesionarios ferroviarios, a fin de que dispongan personal que cumplimente las tareas de control de evasión.	*En proceso de implementación*.	Con respecto a la primera parte de la recomendación, cabe destacar que la instalación de molinetes ha morigerado la necesidad de dotar a las estaciones de mayor cantidad de boleterías, tótems y validadoras. Con respecto a la evasión de pasajes, aun cuando los molinetes han permitido incrementar el número de pasajeros pagos a partir de 2014, la estadística CNRT muestra que el porcentaje de pasajeros "NO PAGOS" estimados, en relación de los pasajeros transportados totales por año, aun cuando se observa una disminución interanual, sigue siendo alto, ascendiendo en 2013 a 42%; 2014, 34%; 2015, 25% y 2016, 23%, en ferrocarriles de la RMBA.

Observación Original (Véase Anexo I)	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.5.3	6.10. Cumplimentar las acciones necesarias a efectos de garantizar el adecuado funcionamiento de los molinetes de la LGM y LGS evitando inequidades tarifarias.	*Implementada*	De los procedimientos ejecutados, consistentes en realizar viajes en las líneas Mitre y Sarmiento utilizando la tarjeta SUBE, y posteriormente constatar en la página web MI SUBE las transacciones efectuadas, pudo verificarse el correcto funcionamiento de los molinetes de las líneas mencionadas.
4.5.4	6.11. Cumplimentar las acciones necesarias a efectos de garantizar la adecuada funcionalidad (SUBE 2.0) de todos los lectograbadores de la LGR,[24] evitando perjuicios para los usuarios con atributos sociales o grupos de afinidad.	*Implementada.*	De los procedimientos ejecutados, consistentes en que un usuario con atributo social realice viajes en las LGR, constatando posteriormente las transacciones en la página web MI SUBE, se verificó un funcionamiento adecuado de los molinetes y validadoras de la LGR. La instalación de molinetes como medio de pago ha propiciado que las lectograbadoras sean utilizadas principalmente como medio de recarga o expendio de pasajes con pago en efectivo.
4.4.9	6.12. Evaluar la conveniencia de la concentración detectada en las redes de recarga, como así también el porcentual de comisiones establecidas para dicha actividad.	*En proceso de Implementación.*	El auditado[25] manifiesta que a partir de 2015 se aumentó la cantidad de redes de recarga, tanto convencionales como electrónicas, incorporando para estas últimas, tecnología de impacto de cargas alternativa (Dispositivos de conexión Móvil SUBE) y Terminal Automática SUBE (TAS). De este modo se incorporaron 9 redes más a las detectadas en la observación en trato. Aun así, no avanza respecto de las acciones encaradas a fin de evaluar las comisiones establecidas para la actividad de recarga de tarjeta.

[24] Sigla correspondiente a la Línea General Roca.
[25] NO-2018-33167756-APN-DIYSSUBE#MTR.

Observación Original (Véase Anexo I)	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.5.5	6.13. Disponer las medidas necesarias a efectos de imposibilitar que un usuario que cuente con el beneficio de tarifas sociales adquiera más de una tarifa en forma simultánea, como así también disponer lo necesario a efectos de posibilitar la anulación de las mismas en caso de fallas del sistema.	*En proceso de implementación.*	El auditado informó la celebración de un Convenio de Colaboración Técnica con ANSES, a los efectos de enriquecer la base de usuarios SUBE, con información complementaria a los beneficiarios, sin expedirse respecto de lo observado. No obstante, de los procedimientos realizados pudo verificarse la imposibilidad de adquirir dos boletos consecutivos con tarifa social, en la LGR, pero si se pudieron obtener dos pasajes consecutivos en el modo de transporte automotor.[26]

[26] Se coordinaron viajes con dos usuarios beneficiarios de tarifa SUBE Social a realizarse en 4 líneas de transporte automotor (líneas 32, 75, 160 y 102) y en la LGR, verificándose posteriormente la tarifa abonada en la página web MI SUBE.

4.1.2. Recomendaciones efectuadas a NSSA.

Observación Original (Véase Anexo I)	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.4.3/4.4.4./4.4.5	6.24. Procurar las acciones tendientes a superar lo observado en 4.4.3, 4.4.4, 4.4.5 exigiendo su cumplimiento hasta tanto sean revisados definitivamente los términos de Convenio vigente.	*En proceso de implementación*	Si bien el auditado manifiesta que se encuentra contemplada una modificación integral al Convenio suscripto en materia de retribuciones, hasta ahora sólo ha sido modificado parcialmente a través de la adenda, suscripta en marzo de 2018, entre la Secretaría de Gestión de Transporte (del Ministerio de Transporte de la Nación) y el BNA. El Convenio había sido materia de múltiples observaciones, dado que fue aplicado por NSSA de manera selectiva y discrecional. Sin embargo, la Adenda solo contempla la modificación del artículo 4° y agrega el artículo 4° bis que adecúa las rendiciones de cuenta al sistema de información contable administrativo que utiliza NSSA, tomando como rendición el detalle de gastos aprobado en los EECC respectivos.
4.4.3.5	6.25. Efectuar las registraciones contables de los Gastos en el ejercicio económico que se producen, observando el cumplimiento de la normativa vigente.	*Implementada*	Del control de registración y sustento documental de una selección de gastos efectuados en los años 2016 y 2017, que representan el 16,6% y el 9,45% de los gastos totales respectivamente, no surge que hubiera inobservancias significativas respecto de las normas vigentes. Ello así, porque las inobservancias en 2016 y 2017, representan el 0,26% y el 0,58% de los porcentuales mencionados precedentemente.
4.4.4.	6.26. Mejorar el control en la información por parte de la Auditoría Externa.	*En proceso de implementación*	La confección de un informe anual, y otro trimestral, aunque resulta una buena práctica, no subsana, por si sola, lo observado en 4.4.4.

Observación Original (Véase Anexo I)	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.4.3.5.	6.27. Observar las normas vigentes en materia de registración en libros rubricados. Efectuar los controles necesarios a efectos de detectar posibles errores en la información con anterioridad a su registración en los libros rubricados.	*Implementada*	Del control de registración y sustento documental de una selección de gastos efectuados en los años 2016 y 2017,[27] no surgen que hubiera inobservancias significativas respecto de las normas vigentes.
4.4.5	6.28. Utilizar un único criterio para las Rendiciones de Gastos y para los EE.CC.	*Implementada*	A partir de la vigencia de la Addenda al Convenio Específico de 22/03/2018, la rendición de gastos es el Estado de Resultados de SUBE, acompañado de un informe del auditor externo de NSSA.
4.4.8	6.29. Atento que se encuentra habilitado, realizar las inversiones y/o colocaciones a plazos fijos de conformidad con lo dispuesto por la Resolución ST Nº 161/2010.	*Implementada*	El auditado aportó documentación que avala la constitución de plazos fijos de conformidad con lo recomendado, a partir de diciembre de 2017.
4.1.4.3	6.30. Implementar y/o efectuar las modificaciones necesarias a efectos de garantizar un adecuado sistema de control interno a fin de asegurar una gestión eficiente y eficaz del SUBE.	*En proceso de implementación*	NSSA informa que publicó el "Código de Gobierno Societario" (2016), mediante el cual definió la estructura, composición y responsabilidad de los órganos de gobierno y administración. Paralelamente notifica que mantiene documentadas y actualizadas las políticas y normativas que regulan la gestión operativa, generación de información y cumplimiento de normas, aunque no aporta documental respaldatoria. Respecto al código aprobado, si bien es deseable que se encuentren plasmadas pautas objetivas y transparentes relacionadas al desempeño de la organización, no puede concluirse que sean medidas suficientes, aunque sí conducentes, a un sistema de control interno óptimo.

[27] Se seleccionó una muestra de gastos pertenecientes a una serie de rubros plausibles de adolecer de errores de registración, y que, analizados, los errores representaron menos del 1% en cada año auditado.

Observación Original (Véase Anexo I)	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.1.4.2.	6.31. Gestionar en forma coordinada el SUBE, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Nº 988/2010.	*No aplica*	El análisis respecto de la gestión coordinada del SUBE durante su planificación y puesta en marcha fue realizado oportunamente en el Informe de Auditoría aprobado por la Res. 89/2017. Al tratarse de una recomendación general dirigida a futuras acciones o programas a desarrollar por el MT, que exceden lo observado oportunamente, su cumplimiento no fue monitoreado.

4.2. Informe aprobado por Resolución AGN Nº 258/2012.

4.2.1. Recomendaciones a la ex ST

Observación Original	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.1. El 86,76% de los permisos de explotación del servicio de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano de Jurisdicción Nacional (RMBA), se encuentran en trámite de renovación, presentando demoras que oscilan entre uno (1) y cinco (5) años contando desde la iniciación del trámite hasta el cierre de las tareas de campo de la presente auditoría. Asimismo, el 3,68% de las empresas prestadoras del servicio, operaba al 31/12/2010 con autorizaciones precarias vencidas.	6.1. Ajustar el diligenciamiento de los expedientes a los presupuestos de tramitación regulados por la LNP (Ley de Procedimientos Administrativos) y su Decreto Reglamentario e implementar los procedimientos necesarios a fin de agilizar el tratamiento y resolución de las solicitudes de renovación de los permisos contemplada en la Res 200/95, así como la gestión y ejecución material de los AA que otorgaron autorizaciones precarias.	*No Implementada*	El MT manifestó que, al utilizar el criterio de renovación automática en los permisos (silencio positivo de la administración), el porcentaje de aquellos que se encuentran vencidos desaparecería.[28] No obstante, la recomendación originaria apuntaba a ajustar el diligenciamiento a pautas procedimentales (LNP y Decreto Reglamentario). El criterio de renovación automática no saldaría, por sí solo, la recomendación efectuada teniendo en cuenta que el Decreto 656/1994 no regula aspectos atinentes a formalidades (plazos de presentación, régimen de impugnación, etc.). Por otra parte el silencio previsto en el Decreto mencionado, en el caso, opera como salvaguarda para la continuidad del servicio frente a la inacción de la administración. No obstante, el ejercicio de la competencia atinente a considerar
4.4. La Autoridad de Aplicación no ha instado a la Subsecretaría de Transporte Automotor, a cumplimentar las instrucciones impartidas en las autorizaciones precarias, tendientes a impulsar la substanciación del procedimiento público de selección para el otorgamiento de permisos definitivos,			

[28] El Decreto Nº 1200 de fecha 28-12/2018 (BO 02/01/2019) deroga la renovación automática de los permisos dispuesta en el artículo 17 del Decreto Nº656/1994.

como tampoco a las Empresas para que, al término del plazo concedido (1 año), soliciten la prórroga correspondiente.			fundadamente la existencia de causales vinculadas al desempeño del operador o aspectos relacionados con el sistema de transporte que pudieran obstar a la renovación, constituye una obligación de la autoridad de aplicación, y tal instancia revestiría el carácter de un procedimiento esencial y sustancial en los términos del artículo 7° de la Ley N° 19.549, cuestión que no se verifica en las actuaciones, y que podría dar lugar a que un permisionario solicite la renovación del permiso y que, incumpliendo los requisitos exigidos, continúe con la prestación. Del análisis de los expedientes por los que tramitaron las renovaciones pudo constatarse el incumplimiento de lo recomendado oportunamente contándose plazos que van de 2 a 6 años de trámite y sin que se materialice la conclusión del procedimiento,[29] pese a encontrarse elaborado el proyecto de acto administrativo y los parámetros operativos actualizados. También se verificaron incumplimientos de los requisitos exigidos por la Resolución 200/1995, sin que la Autoridad de Aplicación (AA) impusiera la caducidad del permiso (ej. patrimonio neto mínimo).[30] Por otra parte, con relación al estado de

[29] S02:57665/2014; S02:56394/2014; S02:57258/2014
[30] S02:31214/2017

			situación de las autorizaciones precarias mencionadas en el Informe AGN 258/12, 8 se encuentran vigentes y 4 vencidas, no obstante, no se han remitido los actos administrativos correspondientes. Sobre este punto la CNRT informó que se ha avanzado en un análisis general del marco normativo, a través de mesas de trabajo en las que participan Cámaras Empresarias del sector, sin embargo, no fueron acompañadas las actas confeccionadas tras esas reuniones ni fue remitido el grado de avance de las tareas encaradas. Por otro lado ha reconocido que, en muchos casos, los permisos no fueron renovados de manera oportuna.
4.2. Con fundamento en la emergencia, la ST emitió 12 autorizaciones precarias, transformándose en el período auditado, en un instrumento de uso recurrente. Asimismo, las que se dictaron más allá de 2005 se hicieron invocando razones de emergencia que en la práctica ya no se verificaban.	6.2. Establecer un marco normativo para el otorgamiento de las autorizaciones precarias, reglamentando las condiciones y procedimientos que garanticen la prestación del servicio acorde a los parámetros operativos que, en cada oportunidad, se fijen. Asimismo exigir, a las Empresas de transporte que se	*Implementada*	En consonancia con lo recomendado por esta AGN, se ha informado que a través de la Resolución 129/2017[31] de la Secretaría de Gestión del Transporte se estableció el procedimiento de selección para el otorgamiento de autorizaciones precarias. En este sentido, los operadores que requieran una autorización precaria para la explotación de un servicio que se encuentre comprometido, ya sea por caducidad, suspensión o abandono, y
4.3. Las autorizaciones precarias otorgadas por la ST no garantizan la prestación del servicio de manera adecuada por cuanto:			

[31] Derogada por la Resolución SGT Nº 180/2018, que en virtud de la recomendación 6.2 del Informe aprobado por Resolución 258/2012 AGN establece un nuevo procedimiento.

4.3.1. Las empresas que prestan servicio en forma precaria incumplen recurrentemente los parámetros operativos relativos a frecuencia en la prestación de servicios, establecidos en el acto administrativo de otorgamiento.	encuentran brindando el servicio en forma precaria, el cumplimiento de los parámetros oportunamente acordados.		respecto del cual el EN deba garantizar su continuidad, tendrán que adecuarse al mencionado procedimiento.
4.3.2. A las empresas operadoras de transporte de pasajeros que se encuentran brindando el servicio en forma precaria, se las exime de la obligación de ajustarse a los parámetros operativos establecidos, con relación a las personas con movilidad reducida.	6.3. Modificar el criterio adoptado por la Nota ST 511/04 y exigir a las empresas que prestan el servicio con autorizaciones precarias, el cumplimiento de los parámetros operativos establecidos, con relación a las personas con movilidad reducida.	*Implementada.*	El Auditado ha informado que la totalidad de las líneas cumplen con las frecuencias mínimas establecidas en la Resolución 417/2003, abarcando las que poseen permisos precarios. Asimismo, agrega que "prácticamente el 100% del parque móvil habilitado está conformado por unidades de Piso Bajo, adaptadas para personas con movilidad reducida". Al solicitar la evidencia que sustente lo afirmado en el párrafo anterior, la CNRT informó que la base de datos de parque móvil se encontraba actualizada. En ese sentido, en el mes de Octubre de 2015 se puso en marcha el sistema SEOP[32], que integra la información de las empresas, servicios y parque móvil habilitado para la prestación del AUSPJN (Autotransporte Urbano y Suburbano de Pasajeros de Jurisdicción Nacional). Por último, se analizó la cantidad de unidades adaptadas para garantizar la accesibilidad de personas con movilidad reducida, obteniendo que el 95% de las mismas se encuentran informadas como aptas para ese fin.

[32] Sistema de Empresa, Operadores y Parque

4.2.2. Recomendaciones efectuadas a la CNRT.

Observación Original	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.2. Con fundamento en la emergencia, la ST emitió 12 autorizaciones precarias, transformándose en el período auditado, en un instrumento de uso recurrente. Asimismo, las que se dictaron más allá de 2005 se hicieron invocando razones de emergencia que en la práctica ya no se verificaban.	6.4. Dictar un procedimiento que regle las tareas que desarrolla la CNRT en el marco de sus competencias, para el otorgamiento de autorizaciones precarias para la prestación del servicio.	*No implementada*	Si bien es cierto que mediante la Resolución SGT 129/2017 se dispuso un procedimiento para la obtención de autorizaciones precarias, no surge de la norma el rol que la CNRT tiene dentro del mismo. En ese sentido, la Resolución en análisis solo pone en cabeza del ente regulador informar los antecedentes de los permisionarios solicitantes, pero no establece tareas de control, en el marco de sus competencias.
4.3.1. Las empresas que prestan servicio en forma precaria incumplen recurrentemente los parámetros operativos relativos a frecuencia en la prestación de servicios, establecidos en el acto administrativo de otorgamiento.	6.5. Incrementar los controles de frecuencia en los servicios prestados de forma precaria.	*En proceso de implementación.*	Se informó que a partir de junio de 2017 se implementó el control de recorridos y frecuencias de las Líneas de Servicio Público de JN de la RMBA a partir de los datos SUBE suministrados a mes vencido por NSSA.[33] No obstante en los 207 controles de frecuencia efectuados por la CNRT, entre 2014 y la fecha mencionada se labraron actas de infracción en el 86% de los casos.

[33] El funcionamiento del nuevo sistema es objeto de análisis en el informe de auditoría correspondiente a la Act. -AGN 616/17.

Observación Original	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
4.5. La información que suministra la base de datos de Parque Móvil de la CNRT, presenta inconsistencias que restan confiabilidad al sistema implementado por el órgano regulador, para el control de la actividad.	6.6. Arbitrar las medidas que considere necesarias a fin de alcanzar, en un tiempo perentorio, la migración definitiva de la Base de Datos de Parque Móvil.	*Implementada.*	En momentos de efectuarse la observación en trato, el regulador, ya había planteado la necesidad de migrar el sistema de parque móvil a nuevas y mejores tecnologías. En ese sentido informa que la base de datos de parque móvil se encuentra actualizada, habiéndose puesto en vigencia en Octubre de 2015 un nuevo sistema (SEOP) "Sistema de Empresa, Operadores y Parque", que integra la información de las empresas, servicios y parque móvil habilitado para prestar servicios de transporte de pasajeros en la jurisdicción nacional, como la información necesaria para realizar el cálculo de los cupos de gasoil de las empresas de jurisdicciones provinciales y municipales. Se pudo acceder y analizar archivos correspondientes a dicha base con relación al parque móvil habilitado para la prestación del servicio, sus características de accesibilidad y dominio correspondiente de cada unidad, segregados por empresa. De los procedimientos realizados surge que la información contenida en esa base resulta razonable.

4.3. Informe aprobado por Resolución AGN Nº 259/2012.

4.3.1. Recomendación efectuada a la ex ST y a la CNRT.

Observación Original	Recomendación Original	Conclusión del Auditor	Fundamento de la Conclusión del Auditor.
De acuerdo a la información recabada y analizada con relación al Autotransporte Urbano y Suburbano de Pasajeros de Jurisdicción Nacional, podemos establecer que nos encontramos ante un sector que tiende a concentrarse, fenómeno que se ha incrementado desde el dictado del Decreto Nº 656/1994. Esta normativa favoreció cambios en la estructura del sector, de este proceso han surgido grupos empresarios que paulatinamente fueron conglomerando empresas.	La Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Secretaría de Transporte de la Nación, deberán evaluar la incorporación de un mecanismo de seguimiento permanente de la evolución de la conformación societaria de las empresas operadoras de transporte, en principio, de Jurisdicción Nacional.	*No Implementada*.	Los auditados manifiestan[34] que la normativa vigente no exige efectuar controles ni considerar la conformación empresaria en el autotransporte público de pasajeros. Por otra parte, la CNRT limita su accionar a corroborar las designaciones de autoridades vigentes de las empresas de JN. Para profundizar en el estado de esta cuestión, se sugiere la lectura del Estudio Especial aprobado por la Resolución_____/19 AGN.

[34] NO-2018-28588141-APN-DNRNTR#MTR, IF-2017-34474456-APN-GCTA#CNRT.

5. COMUNICACIÓN DEL INFORME.

Mediante Nota Nº 56/19-AG7 y Nota Nº 57/19-AG7 se puso en conocimiento del Ministerio de Transporte (MT) y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) el Proyecto de Informe de Seguimiento de las observaciones y recomendaciones formuladas en los Informes de Auditoría aprobados por las Resoluciones AGN 258/2012, 259/2012 y 89/2017, remitido a efectos de que realicen los comentarios que consideren pertinentes.

Mediante Providencia Nº PV-2019-40894787-APN-DIP#MTR el Ministerio de Transporte solicitó una prórroga, la que fue concedida por Nota 91/2019 AG7 del 07/05/2019. Finalmente por PV-2018-48001126-APN-DIP#MTR del 21/05/19, la Dirección de Información al Público del MT remitió los comentarios al proyecto de Informe de Seguimiento producido por la Subsecretaría de Transporte Automotor.

Por intermedio de la Providencia Nº PV-2019-36431978-APN-CNRT#MTR de la Dirección Ejecutiva de la CNRT, se remitieron los comentarios al proyecto en trato, producido por el área competente del ente regulador.

Por último, con relación a NSSA, el MT remitió sus comentarios al proyecto de informe de seguimiento mediante providencia PV-2019-50292204-APN-DIP#MTR de fecha 29 de mayo de 2019.

6. CONCLUSIONES

El presente Informe de Seguimiento, actualizó el estado de cumplimiento de las recomendaciones formuladas en los Informes aprobados por las Resoluciones 89/2017, 258/12 y 256/12 AGN. Permitiendo obtener los siguientes resultados:

Resolución 89/2017: De las trece recomendaciones efectuadas a la ex ST (actual MT), dos se encontraban implementadas, siete se encontraban en proceso de implementación, dos no se implementaron -suscripción de un nuevo convenio con

Nación Servicio S.A. que refleje razonablemente las comisiones del sistema y falta de aplicación de sanciones ante irregularidades en la instalación del SUBE en el Autotransporte Público de Pasajeros- y dos se calificaron como no aplicables.

En el caso de Nación Servicios S.A., de ocho recomendaciones implementó cuatro, tres se evaluaron en proceso de implementación y una resultó no aplicable.

Resolución 258/2012: De las tres recomendaciones formuladas al MT, implementó dos y no implementó la restante -ajustar diligenciamiento de renovación de permisos a los presupuestos de tramitación de la Ley de Procedimientos Administrativos-. Mientras que la CNRT, implementó una recomendación, estaba en proceso de regularización de otra y mantenía una sin implementar -dictar procedimiento que regle sus tareas para el otorgamiento de autorizaciones precarias-.

Resolución 259/2012: Contaba con una sola recomendación, que propiciaba evaluar la incorporación de un mecanismo de seguimiento permanente de la evolución de la conformación societaria de las empresas operadoras de transporte. Tanto el MT como la CNRT no dieron cumplimento a la misma, por lo que se mantiene vigente, más teniendo en cuenta que los resultados del Estudio Especial aprobado por la Res. AGN……/19 confirman que el proceso de concentración empresarial del transporte automotor de pasajeros continúa consolidándose en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

De esta manera, tras el análisis efectuado, se propicia: la reiteración de las recomendaciones efectuadas en los informes aprobados por Resolución AGN 258/2012, 259/2012 y 89/2017 que no fueron implementadas o se encuentran en proceso de implementación por los organismos involucrados. Como así también, que el MT y la CNRT evalúen dar pleno cumplimiento a lo instruido por las

Resoluciones MIyT 62/2012 y CNRT 105/2008 -o mecanismo alternativo que se defina- como medio que coadyuve a alcanzar una gestión más oportuna y eficaz de las recomendaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación.

7. LUGAR Y FECHA DEL INFORME.

Buenos Aires, 16 de Julio de 2019

8. FIRMA.

ANEXO I.

6.1	4.1. Planificación y gestión del SUBE. 4.1.1. La ST no planificó adecuadamente el SUBE verificándose falencias en aspectos claves que incidieron negativamente en la ejecución del proyecto. 4.1.2. En la ejecución del proceso de implementación desarrollada por NSSA, no se cumplió con los plazos establecidos en su propia planificación. 4.1.3. La Autoridad de Aplicación no tuvo un rol activo en el proceso de puesta en marcha del SUBE. 4.1.3.1. No se han ejercido controles sobre las acciones de NSSA durante la etapa de implementación inicial. 4.3.2. La implementación funcional del sistema no se efectuó en los plazos establecidos, encontrándose inconclusa a la fecha de corte del período auditado. 4.5. Objetivos y beneficios del SUBE.
6.2	4.1.1. La ST no planificó adecuadamente el SUBE verificándose falencias en aspectos claves que incidieron negativamente en la ejecución del proyecto. 4.4.6. El AGA del SUBE no contaba con antecedentes técnicos y económicos al momento de su designación.
6.3	4.1.3.2. Tomar debida intervención mediante manifestaciones expresas que avalen las contrataciones encomendadas en el marco de un proyecto en ejecución.
6.4	4.4.1. Hasta la suscripción del Convenio específico de comisiones y retribuciones del 14/07/2011, se observó la ausencia de regulación normativa en cuanto a las comisiones cobradas por NSSA y la determinación del proceso de rendición de cuentas. 4.4.2. Al cierre del periodo auditado, la ST no se había expedido sobre las rendiciones presentadas por NSSA. Dicha falta se extendía por un periodo de más de 4 años e involucraba Ingresos y Gastos pendientes de aprobación por $1.014.367.957,43 y $966.271.576,51 respectivamente. 4.4.3. La ST no ejecutó controles respecto de las rendiciones de cuenta presentadas por NSSA, a fin de verificar el cumplimiento de lo dispuesto por el Convenio específico de retribuciones suscripto con el BNA. 4.4.4. El mecanismo de control establecido en la Addenda presentaba falencias en su ejecución. 4.4.5. Se han detectado inconsistencias entre las rendiciones de gastos presentadas por NSSA a la ST y las partidas de los EECC correspondientes a la Gerencia SUBE.
6.5	4.4.7. Las comisiones abonadas por el EN para el sostenimiento del SUBE, $719.961.310,14, fueron calculadas en base a porcentuales fijados en momentos que no existía regulación que los avale y verificándose objeciones de parte de los actores del sistema en cuanto a su razonabilidad. 4.4.8. La decisión de NSSA de no ejercer las facultades de invertir en plazo fijo fondos de la CGA, otorgadas por la Resolución ST Nº 161/2010, afectó una fuente que alternativamente podría contribuir a financiar el SUBE.
6.6	4.5.2. El uso generalizado del SUBE no ha impedido el constante y significativo retroceso en la cantidad de pasajeros transportados pagos del sistema ferroviario. 4.5.2.1. El incumplimiento en la instalación de molinetes en la red ferroviaria, ha dificultado el aumento de los pasajeros transportados pagos. 4.5.2.2. Los molinetes instalados en las Líneas Sarmiento (LGS) y Mitre (LGM) no cumplían con la funcionalidad requerida lo que contribuyó a no alcanzar la reducción de la evasión total y gris de pasajes pretendida a través del SUBE.

6.7	4.2.1. No se cumplió con el cronograma de instalación del equipamiento embarcado con relación al sistema de transporte automotor de pasajeros. 4.2.2. Ante el incumplimiento del cronograma de instalación del SUBE en el APP, no se han producido suspensiones o reducciones de cupos de gasoil a precio diferencial de conformidad con lo normado. 4.2.3. Se observaron demoras significativas en la puesta en marcha de los módulos GPS para el APP que imposibilitaron su utilización en el período auditado.
6.8	4.3.2. La implementación funcional del sistema no se efectuó en los plazos establecidos, encontrándose inconclusa a la fecha de corte del período auditado. 4.3.3. A 5 años de la creación del SUBE no se verificaba aún la instalación de molinetes de acceso y egreso en la mayoría de las estaciones del sistema ferroviario. 4.5.2.2. Los molinetes instalados en las Líneas Sarmiento (LGS) y Mitre (LGM) no cumplían con la funcionalidad requerida lo que contribuyó a no alcanzar la reducción de la evasión total y gris de pasajes pretendida a través del SUBE.
6.9	4.5.1. La disminución del tiempo insumido en la adquisición de pasajes en el sistema ferroviario, ha constituido uno de los objetivos principales no cumplidos por el SUBE. 4.5.2.1. El incumplimiento en la instalación de molinetes en la red ferroviaria, ha dificultado el aumento de los pasajeros transportados pagos.
6.10	4.5.3. La falta de funcionalidad del sistema de acceso en los molinetes de las LGM y LGS generó situaciones de inequidad tarifaria entre sus usuarios y los de otras líneas férreas.
6.11	4.5.4. El SUBE presentaba aún disfunciones e inconsistencias como sistema inteligente.
6.12	4.4.9. Se verificó una importante participación de los Grupos empresarios del Transporte Ferroviario y del APP en las redes de recarga.
6.13	4.5.5. Se verificaron anomalías con relación al SUBE Social que afectaron el criterio de equidad.
6.24	4.4.3. La ST no ejecutó controles respecto de las rendiciones de cuenta presentadas por NSSA, a fin de verificar el cumplimiento de lo dispuesto por el Convenio específico de retribuciones suscripto con el BNA. 4.4.4. El mecanismo de control establecido en la Addenda presentaba falencias en su ejecución. 4.4.5. Se han detectado inconsistencias entre las rendiciones de gastos presentadas por NSSA a la ST y las partidas de los EECC correspondientes a la Gerencia SUBE.
6.25	4.4.3.5. Las rendiciones de cuentas confeccionadas por NSSA contenían errores de registración e imputación que repercutieron en el resultado económico de los períodos involucrados (2010 a 2013).
6.26	4.4.4. El mecanismo de control establecido en la Addenda presentaba falencias en su ejecución.
6.27	4.4.3.5. Las rendiciones de cuentas confeccionadas por NSSA contenían errores de registración e imputación que repercutieron en el resultado económico de los períodos involucrados (2010 a 2013).
6.28	4.4.5. Se han detectado inconsistencias entre las rendiciones de gastos presentadas por NSSA a la ST y las partidas de los EECC correspondientes a la Gerencia SUBE.
6.29	4.4.8. La decisión de NSSA de no ejercer las facultades de invertir en plazo fijo fondos de la CGA, otorgadas por la Resolución ST Nº 161/2010, afectó una fuente que alternativamente podría contribuir a financiar el SUBE.
6.30	4.1.4.3. El resultado de las auditorías llevadas a cabo por la UAI del BNA en el ámbito de NSSA describen debilidades en el sistema de control interno, en particular en el aspecto informático.
6.31	4.1.4.2. No se observó una adecuada interrelación entre NSSA y otros actores del sistema.

ANEXO II.

De la estadística que se expone solo se tomaron los años que se corresponden con el período auditado.

Observatorio Nacional de Datos de Transporte
Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial

Universidad Tecnológica Nacional
Sección Transporte urbano de pasajeros
Descripción Pasajeros pagos transportados por año en ferrocarriles de la Región Metropolitana de Buenos Aires
Fuente CNRT
Último dato disponible febrero 2018
Fecha de actualización abril 2018

Año	Belgrano Norte	Belgrano Sur	Mitre	Roca	San Martín	Sarmiento	Urquiza	Tren de la Costa	Total	Incremento interanual
2013	33.428.901	10.389.527	15.920.847	104.761.125	44.657.574	11.447.420	15.419.209	547.386	**236.571.988**	**0**
2014	29.876.619	10.974.454	18.330.512	115.032.946	39.239.510	39.663.847	12.585.106	651.363	**266.354.357**	**29.782.368**
2015	26.628.631	11.836.826	41.540.366	128.794.388	47.147.305	55.192.852	18.528.364	678.629	**330.347.361**	**63.993.004**
2016	25.631.242	9.919.049	54.659.771	138.621.827	51.095.219	57.592.610	20.440.782	733.692	**358.694.192**	**28.346.831**
2017	26.235.817	13.484.776	60.808.777	151.493.597	52.118.071	60.767.606	22.456.649	838.827	**388.204.120**	**29.509.928**

Observatorio Nacional de Datos de Transporte
Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial
Universidad Tecnológica Nacional
Sección Transporte urbano de pasajeros
Descripción Porcentaje de pasajeros NO pagos en relación de los pasajeros transportados totales por año en ferrocarriles de la Región Metropc
Fuente CNRT
Último dato disponible 4.096.196
Fecha de actualización 8.321.682

Año	Belgrano Norte	Belgrano Sur	Mitre	Roca	San Martín	Sarmiento	Urquiza	Total
2013	35%	34%	66%	23%	15%	85%	42%	**42%**
2014	40%	26%	59%	18%	25%	48%	51%	**34%**
2015	46%	21%	27%	17%	13%	33%	27%	**25%**
2016	46%	29%	13%	17%	6%	40%	21%	**23%**

(*) A partir de cálculos realizados por la fuente (CNRT), se estimó la cantidad de **pasajeros transportados totales** por año y según Línea (con la excepción del Tren de la Costa, dado que la fuente no realizó el calculo para dicha Línea). Por pasajeros transportados totales se incluye a los pasajeros pagos y a la estimación de los pasajeros no pagos, a saber:

a) Usuarios que evadieron los controles de pago.
b) Usuarios que no abonaron la tarifa debido a que las boleterías se encontraban cerradas.
c) Usuarios "franquiciados" (personal ferroviario, discapacitados, etc., que no abonan boleto).

ANEXO III – COMENTARIOS DE LOS ORGANISMOS INVOLUCRADOS

III.1.- COMENTARIOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-47792144-APN-DNGSF#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 21 de Mayo de 2019

Referencia: NO-2019-22581895-APN-DIP#MTR - Nota AGN N° 56/2019

A: Hector Guillermo Krantzer (SECGT#MTR),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted por indicación del Sr. Subsecretario de Transporte Ferroviario, a los efectos de dar respuesta a su nota NO-2019-36756721-APN-SECGT#MTR, relacionada con la nota de referencia a través de la cual, la Dirección de Información al Público hace saber que en el marco del Expediente Nro. EX-2019-22497969-APN-DGD#MTR se da trámite a la Nota de la Auditoria General de la Nación Nro. 56/19-AG7 (Nota N° 18/19 DCST – Ref.: ACT. N° 616/17 AGN) por la cual se remite el "Proyecto de Informe de Seguimiento de Recomendaciones" realizado en el marco del proyecto: "Ministerio de Transporte - MT – Secretaría de Gestión de Transporte – SGT – CNRT – Transporte Automotor de Pasajeros AMBA – Transferencias – Mapa de Conformación Empresarial – SUBE – Gestión"

En virtud de ello, se solicita que esta subsecretaría indique el estado de situación de la Observación Original indicada a foja 9 del documento RE-2019-22500666-APN-DGD#MTR, a través de los puntos 4.3.2, 4.3.3 y 4.5.2.2 correspondientes a la Recomendación Original 6.8. *"Concluir con la implementación total del SUBE (instalación de todos los componentes) asegurando su correcto funcionamiento en el sistema ferroviario de pasajeros."*

En tal sentido se informa que, mediante nota NO-2019-43969902-APN-SSTF#MTR del 13 de mayo se ha requerido a la SOFSE que informe el estado de implementación del sistema SUBE en las líneas operadas por esa sociedad, y en caso de demoras, indicar las causas y los nuevos plazos previstos.

En lo que respecta a las líneas Belgrano Norte y Urquiza, concesionadas a Ferrovías S.A.C. y Metrovías S.A. se ha concluido con la instalación en cada estación de los molinetes y validadores necesarios para el funcionamiento del sistema SUBE. El detalle, de acuerdo a la información con la que cuenta esta subsecretaría, es el siguiente:

LINEA URQUIZA

ESTACION	VALIDADORES		MOLINETES
	ASCENDENTE	DESCENDENTE	
LACROZE	3		14
ARTIGAS	1	1	
ARATA	1	1	
BEIRO	2	2	
LIBERTADOR	2	2	
DEVOTO	2	2	
LYNCH	5	1	
F. MORENO	2	2	
LOURDES	3	2	
TROPEZON	3	2	
BOSCH	3	2	
M. CORONADO	4	3	
PODESTA	1	1	
NEWBERY	1	2	
R. DARIO	4	2	
EJERCITO DE LOS ANDES	4		
LA SALLE	2		
BARRUFALDI	2		
LOZANO	2		
AGNETA	2		
CAMPO DE MAYO	2		
SARGENTO CABRAL	2	1	
G. LEMOS	1	2	4
TOTALES	54	28	18

LINEA BELGRANO NORTE

ESTACION	VALIDADORES			MOLINETES		
	ASCENDENTE	DESCENDENTE	TOTAL	ASCENDENTE	DESCENDENTE	TOTAL
Retiro	12		12			
Saldias				1	1	2
Ciudad Universitaria	3	4	7			
Aristóbulo del Valle				3	3	6
Padilla				2	2	4
Florida	3		3		4	4
Munro	4	4	8			
Carapachay						
Villa Adelina	7	7	14			
Boulogne	7	6	13			
V.A. Montes					4	4
Don Torcuato	4	6	10	4		4
A .Sourdeaux				4	4	8
Villa de Mayo				4	3	7
Los Polvorines	6	3	9		2	2
Ing. Pablo Nogues	3	3	6	2	2	4
Grand Bourg	11	7	18			
Tierras Altas				3	3	6
Tortuguitas				2	2	4
M. Alberti				4		4
Del Viso	3	2	5			
Villa Rosa	2	2	4	2	2	4
TOTAL			109			63

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, o=AR, ou=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.06.21 10:49:53 -03'00'

Daniel Marcelo Lopez
Director Nacional
Dirección Nacional de Gestión del Sistema Ferroviario
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, o=AR, ou=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.06.21 10:49:54 -03'00'

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-47908615-APN-DNGFF#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 21 de Mayo de 2019

Referencia: RESPUESTA A NOTA Nº NO-2019-37575073-APN-SSGAT#MTR

A: María Manuela López Menéndez (SECOT#MTR),

Con Copia A: Judith Cohen (DITYSSUBE#MTR),

De mi mayor consideración:

A LA SUBSECRETARIA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE

Lic. María Manuela LOPEZ MENENDEZ

S. / D.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en relación a la nota Nº NO-2019-37575073-APN-SSGAT#MTR, referida a la comunicación oficial Nº NO-2019-36756721-APN-SECGT#MTR, enviada en el marco del Expediente Nº EX-2019-22497969-APN-DGD#MTR por el cual tramita la Nota de la Auditoría General de la Nación Nro. 56/19-AGN (Nota Nº 18/19 DCST –Ref. ACT. Nº 616/17 AGN) por la cual fue remitido el Proyecto de Informe de Seguimiento respecto de la Implementación de las recomendaciones efectuadas en los informes de auditoría referidas a "Verificación de las acciones y controles ejercidos respecto de la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE). Verificación del cumplimiento de objetivos del sistema. (Gestión)".

Al respecto, con relación al punto 4.2.1./4.2.2./4.2.3., obrante en la página 10, en el cual se refiere que *"Ante las irregularidades detectadas en la instalación del SUBE en el APP, 20 y la falta de aplicación de sanciones establecidas por la Resolución Nº 23/03, ejecutar los actos pertinentes a efectos de determinar la cuantía y valor liquidados en demasía, evaluando el correspondiente deslinde de responsabilidades"*.

En tal sentido, cabe destacar que la Resolución Nº 23 de fecha 23 de julio de 2003 establece como condición de acceso y mantenimiento la obligación, establecida como inciso d) de su artículo 3º, incorporado por la Resolución Nº162 de fecha 22 de julio de 2010 de la ex Secretaría de Transporte *"Tener implementado en las unidades, el SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO (S.U.B.E.), previsto en el Decreto Nº 84 del 4 de febrero de 2009 y su normativa accesoria y complementaria,*

conforme a los Cronogramas de Instalación que a tal efecto apruebe la SECRETARIA DE TRANSPORTE. Dicho requisito será exigible una vez transcurridos CINCO (5) días hábiles de vencido el plazo de finalización de cada una de las etapas que integran los distintos Cronogramas de instalación.".

En tal orden de ideas, a partir de dicha instancia de ha procedido a la instalación del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) para el servicio público de transporte de pasajeros por automotor en el ámbito de la Región Metropolitana de Buenos Aires, estableciéndose a partir de la publicación de la Resolución N° 1535 de fecha 4 de diciembre de 2014 del ex Ministerio del Interior y Transporte los plazos de instalación de dicho sistema parra las jurisdicciones provinciales y municipales ajenas a dicho ámbito geográfico:

En el orden de lo expuesto, se detallan a continuación los cronogramas aplicables por medio de los cuales se han fijado plazos de implementación en el marco del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) desagregado por conjunto de aquellas jurisdicciones cuyas características han sido agrupadas por la normativa vigente y estableciendo el plazo de vencimiento de cada una de ellas:

1. Provincias y los municipios en cuyo ámbito se presten servicios urbanos y suburbanos de transporte público automotor de pasajeros en las ciudades capitales de provincia y/o en aquellas ciudades que cuenten con una población que supere los DOSCIENTOS MIL (200.000) habitantes, según el censo de población del año 2010: El artículo 1° de la Resolución N° 1535 de fecha 4 de diciembre de 2014 del ex Ministerio del Interior y Transporte instruye a la ex Secretaría de Transporte al Cronograma de Instalación N° 2 del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRONICO (el cronograma I fue aprobado para las empresas de la Región Metropolitana de Buenos Aires).

En tal sentido el mismo fue aprobado mediante el Anexo I de la Resolución N° 296 de fecha 11 de marzo de 2015 del ex Ministerio del Interior y Transporte, modificado por el anexo I de la Resolución N° 25 de fecha 28 de junio de 2016, complementada por la Resolución N° 52/2016, ambas de la Secretaría de Gestión de Transporte (para el conjunto de empresas que a la fecha de dicha norma suscribieron el acta acuerdo pertinente) y sustituido por el anexo I de la Resolución N° 92 de fecha 30 de diciembre de 2016, también de la Secretaría de Gestión de Transporte.

Conforme lo expuesto, a continuación se detallael cronograma N° 2 y sus modificatorios:

a. Cronograma de la Resolución N° 296 de fecha 11 de marzo de 2015 del ex Ministerio del Interior y Transporte, con un plazo de 90 días a partir de la publicación de la norma para la etapa 1 y de120 días para la etapa 2:

ETAPA 1	
PROVINCIA	CIUDAD
Formosa	Formosa
San Juan	San Juan
Tierra del Fuego	Ushuaia
Mendoza	Mendoza
Neuquén	Neuquén
Santa Cruz	Río Gallegos
Buenos Aires	Mar Del Plata y Bahía Blanca

ETAPA 2	
PROVINCIA	CIUDAD
Catamarca	San Fernando del Valle de Catamarca
Chubut	Rawson
Jujuy	San Salvador de Jujuy
La Rioja	La Rioja
Rio Negro	Viedma
San Luis	San Luis
Chaco	Resistencia
Entre Rios	Parana
Santa Fé	Rosario y Santa Fé
Tucumán	San Miguel de Tucumán
Córdoba	Córdoba
Corrientes	Corrientes
Santiago Del Estero	Santiago Del Estero
Misiones	Posadas
La Pampa	Santa Rosa
Salta	Salta

a. Cronograma de la Resolución N° 25 de fecha 28 de junio de 2016, complementada por la Resolución N° 52/2016, ambas de la Secretaría de Gestión de Transporte:

JURISDICCIÓN	LOCALIDADES	PLAZO
MUNICIPIO DE SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS	SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS	31/12/2016
MUNICIPIO DE GENERAL PUEYRREDON	GENERAL PUEYRREDON	30/07/2016
PROVINCIA DEL CHACO	RESISTENCIA	31/12/2016
MUNICIPIO DE BAHIA BLANCA	BAHIA BLANCA	31/12/2016
MUNICIPIO DE SAN LUIS	SAN LUIS	31/12/2016
MUNICIPIO DE NECOCHEA	NECOCHEA	31/12/2016
MUNICIPIO DE SAN MARTIN DE LOS ANDES	SAN MARTIN DE LOS ANDES	31/12/2016
MUNICIPIO DE VIEDMA	VIEDMA	31/12/2016
PROVINCIA DEL CHUBUT	COMODORO RIVADAVIA	30/07/2016
PROVINCIA DEL CHUBUT	RAWSON	31/12/2016
PROVINCIA DE CATAMARCA	CATAMARCA	31/12/2016
PROVINCIA DE JUJUY	SAN SALVADOR DE JUJUY y PALPALA	31/12/2016
MUNICIPIO DE CORRIENTES	CORRIENTES	31/12/2016
PROVINCIA DE LA PAMPA	SANTA ROSA y GENERAL PICO	31/12/2016
MUNICIPIO DE OLAVARRIA	OLAVARRIA	31/12/2016

a. Cronograma de la Resolución N° 92 de fecha 30 de diciembre de 2016, también de la Secretaría de Gestión de Transporte:

JURISDICCIÓN	LOCALIDADES	PLAZO
MUNICIPIO DE SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS	SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS	31/7/2017
MUNICIPIO DE GENERAL PUEYRREDON	GENERAL PUEYRREDON	30/7/2016
PROVINCIA DEL CHACO	RESISTENCIA	31/7/2017
MUNICIPIO DE BAHIA BLANCA	BAHIA BLANCA	31/12/2016
MUNICIPIO DE SAN LUIS	SAN LUIS	31/7/2017

MUNICIPIO DE VENADO TUERTO	VENADO TUERTO	30/07/2016

MUNICIPIO DE NECOCHEA	NECOCHEA	31/12/2016
MUNICIPIO DE SAN MARTIN DE LOS ANDES	SAN MARTIN DE LOS ANDES	31/7/2017
MUNICIPIO DE VIEDMA	VIEDMA	31/12/2016
PROVINCIA DEL CHUBUT	COMODORO RIVADAVIA	30/7/2016
PROVINCIA DEL CHUBUT	RAWSON	31/7/2017
PROVINCIA DE CATAMARCA	CATAMARCA	31/12/2016
PROVINCIA DE JUJUY	SAN SALVADOR DE JUJUY y PALPALA	31/12/2016
MUNICIPIO DE CORRIENTES	CORRIENTES	31/12/2016
PROVINCIA DE LA PAMPA	SANTA ROSA y GENERAL PICO	31/12/2016
MUNICIPIO DE OLAVARRIA	OLAVARRIA	31/12/2016
MUNICIPIO DE VENADO TUERTO	VENADO TUERTO	30/7/2016

1. Provincias y los municipios en cuyo ámbito se presten servicios urbanos y suburbanos de transporte público automotor de pasajeros en aquellas ciudades que superen los CIEN MIL (100.000) y no sobrepase los DOSCIENTOS MIL (200.000) habitantes, segun el censo de poblacion del año 2010: Por la Resolución N° 1169 de fecha 8 de julio de 2015 del ex Ministerio del Interior y Transporte modificada por el artículo 4° de la Resolución N° 25 de fecha 28 de junio de 2016, complementada por la Resolución N° 52/2016, ambas de la Secretaría de Gestión de Transporte, se estableció que las mismas deben implementar el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.), en un plazo de 180 días corridos desde la fecha de suscripción del ACTA ACUERDO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO
2. Provincias y los municipios en cuyo ámbito se presten servicios urbanos y suburbanos de transporte público automotor de pasajeros en las ciudades en aquellas ciudades que no superen los CIEN MIL (100.000) habitantes, segun el censo de poblacion del año 2010: Por la Resolución N° 1169 de fecha 8 de julio de 2015 del ex Ministerio del Interior y Transporte modificada por el artículo 5° de la Resolución N° 25 de fecha 28 de junio de 2016, complementada por la Resolución N° 52/2016, ambas de la Secretaría de Gestión de Transporte, se estableció que las mismas deben implementar el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.), en un plazo de 180 días corridos desde la fecha de suscripción del ACTA ACUERDO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO
3. A los fines de implementar el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) en las empresas de transporte público automotor urbano y suburbano de pasajeros que prestan sus servicios en las unidades administrativas establecidas por la Resolución N° 168 de fecha 7 de diciembre de 1995 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE entonces dependiente del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, modificada por la Resolución N° 45/2016 de la Secretaría de Gestión de Transporte, hasta el 31 de diciembre de 2018, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 8° de la Resolución N° 1535 de fecha 4 de diciembre de 2014 del ex Ministerio del Interior y Transporte, sus normas concordantes y complementarias.
4. Las empresas de transporte fluvial regular de pasajeros con tarifa regulada hasta el 26 de octubre de 2018, de conformidad con lo dispuesto la Resolución N° 721 de fecha 6 de mayo de 2015 de la ex Secretaría de Transporte, modificada en último término por la Resolución N° 71 de fecha 8 de mayo de 2018 de la Secretaría de Gestión de Transporte.

Conforme lo expuesto, corresponde destacar que cada uno de los plazos de implementación han sido oportunamente prorrogados de manera previa a la fecha de su vencimiento, no habiéndose reportado incumplimiento alguno por parte de las jurisdicciones provinciales y/o municipales incluidos en los cronogramas de implementación del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) que trajesen aparejada la aplicación de una penalidad en tal sentido.

FOLIO 39

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-47970427-APN-SSTA#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 21 de Mayo de 2019

Referencia: EX-2019-22497969-APN-DGD#MTR "Nota N° 56/19 AG7. Actuación N° 616/17 AGN Proyecto de Informe de Seguimiento de Recomendaciones"

A: Hector Guillermo Krantzer (SECGT#MTR),

Con Copia A: Claudia Beatriz Torres (DNRNTR#MTR), Mariana Leonardi (DCMSTF#MTR),

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, en relación a los actuados de la referencia, por los cuales tramita un requerimiento efectuado por la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN con motivo del documento denominado "Proyecto de Informe de Seguimiento de Recomendaciones" realizado en el marco del proyecto "Ministerio de Transporte - MT- Secretaria de Gestión de Transporte - SGT – CNRT- Transporte Automotor de pasajeros MBA – Transferencias - Mapa de Conformación Empresarial - SUBE – Gestión".

Al respecto, con fecha 12 de abril de 2019 dicho organismo remitió al MINISTERIO DE TRANSPORTE la Nota N° 56/19-AG7 (Nota N° 18/19 DCST – Ref.: ACT. N° 616/17 AGN) el "Proyecto de Informe de Seguimiento de Recomendaciones" realizado en el marco del proyecto: "Ministerio de Transporte - MT – Secretaría de Gestión de Transporte – SGT – CNRT – Transporte Automotor de Pasajeros AMBA – Transferencias – Mapa de Conformación Empresarial – SUBE – Gestión".

En dicho documento el órgano auditor realizó una serie de consideraciones y observaciones en virtud del seguimiento efectuado a través de las respectivas auditorías practicadas respecto a las recomendaciones efectuadas por dicho órgano a la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE, hoy MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Ello así, corresponde manifestar, en relación a las conclusiones arribadas por el Auditor, respecto al punto 4.2.1 del referido Proyecto, que en virtud de la reestructuración del sistema de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional, encarada por el ESTADO NACIONAL con el objeto de que dicho servicio público sea prestado con mayor eficiencia y en mejores condiciones para los usuarios, tal como cita en nota aclaratoria la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN en su proyecto de informe, con fecha 28 de diciembre de 2018 se dictó el Decreto N° 1200, el cual introdujo

modificaciones al Decreto N° 656/1994, sustituyendo su artículo 17, el cual establecía que los permisos para la explotación de los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional tendrían una vigencia de DIEZ (10) años, renovables automáticamente por períodos iguales a petición de los interesados.

En ese sentido, en virtud del mentado Decreto N° 1200/18, y hasta tanto se lleve a cabo la reestructuración aludida, por su artículo 1° se facultó a la Autoridad de Aplicación a fin de ejercer la potestad de renovar los permisos por plazos menores –de hasta 10 años- y sin automaticidad.

En ese sentido, cabe poner de resalto que mediante la Decisión Administrativa 306 de fecha 13 de marzo de 2018 se creó la DIRECCION DE GESTIÓN TECNICA DE TRANSPORTE dependiente de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, cuya responsabilidad primaria asistir al SECRETARIO DE GESTIÓN DE TRANSPORTE en el seguimiento y coordinación técnico-operativo de los temas y/o proyectos de las distintas áreas, y cuyas acciones son:

1. Intervenir en el diseño de planes, programas, proyectos y estrategias en materia de inversión pública y asistencia técnica para la gestión de los modos que entiende la Secretaría.

2. Coordinar acciones con las jurisdicciones provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para lograr la gestión del sistema nacional de transporte que promueva la integración y el desarrollo urbano.

3. Asistir en materia de elaboración de los pliegos de bases y condiciones técnicas de procesos para el otorgamiento de concesiones, permisos y/o cualquier otro tipo de figura jurídica que implique prestación de servicio de transporte.

4. Asistir en el estudio de propuestas y/o proyectos de políticas de transporte e implementación de las mismas.

5. Coordinar acciones con las jurisdicciones provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el marco político y normativo para lograr una unificación estratégica de políticas de transporte.

6. Asistir al SECRETARIO DE GESTIÓN DE TRANSPORTE en los enlaces en temas referidos a la Agencia de Transporte Metropolitano en materia de planificación, programación, coordinación, financiamiento y de gestión administrativa y económica.

Además, a través de la Resolución N° 1154 de fecha 28 de diciembre de 2018 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se creó la UNIDAD EJECUTORA ESPECIAL TEMPORARIA "Modernización de la red de colectivos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)", en la órbita de la UNIDAD DE COORDINACIÓN GENERAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE, cuyos objetivos son:

1. Participar en la planificación del sistema de rutas de Transporte Público de Pasajeros por Automotor de carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional, en el ámbito del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), en coordinación con las áreas competentes en la materia.

2. Proponer a la autoridad de aplicación modificaciones a las rutas actuales y futuras y los instrumentos necesarios para la implementación de dichas modificaciones, a los fines de mejorar la cobertura, nivel de servicio y eficiencia del sistema.

3. Coordinar estudios de oferta, demanda, y parámetros económico-financieros de las rutas de Transporte Público de Pasajeros por Automotor de carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), en coordinación con las áreas competentes en la materia.

4. Participar en la elaboración de pliegos de bases y condiciones técnicas de procesos para el otorgamiento de concesiones, permisos y/o cualquier otro tipo de figura jurídica que implique prestación de servicios de

transporte a ser suscriptos entre la autoridad de aplicación y los operadores, en el marco de su competencia.

5. Proponer, a las áreas competentes, modificaciones normativas inherentes al sistema de rutas de Transporte Público de Pasajeros por Automotor de carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

6. Coordinar la producción de indicadores para monitorear el desempeño de los operadores del sistema, incluyendo los mecanismos de elaboración y la periodicidad de publicación de los mismos.

7. Elaborar informes técnicos que sirvan como insumo para el proceso de toma de decisiones, a partir de la explotación de datos referidos al sistema de Transporte Público de pasajeros por Automotor de carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

8. Desarrollar, con la finalidad de buscar la más amplia visión sobre los temas de incumbencia de la unidad, reuniones de consulta con los sectores empresarios y sindical de la actividad.

De lo manifestado, cabe concluir que la recomendación en trato se encuentra en proceso de implementación, teniendo en cuenta que el ESTADO NACIONAL se encuentra trabajando en la reestructuración del sistema de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional para realizar modificaciones a las rutas actuales y futuras a los fines de mejorar la cobertura, nivel de servicio y eficiencia del sistema.

Respecto del punto 4.3.1., se hacer que si bien no hay ninguna regulación normativa que indique llevar un registro de la conformación societaria de las empresas en trato, no obstante lo cual se encuentra en trámite de aprobación, a través del Expediente N° EX-2019-45949494-APN-SSTA#MTR, un proyecto de resolución a ser suscripto por la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, que propicia requerir a los permisionarios de los Servicios de Transporte Público de Pasajeros de Carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional, en el marco del Decreto N° 656 de fecha 29 de abril de 1994, información referida a la conformación societaria. Por lo cual, dicha recomendación también se encuentra en proceso de implementación.

En virtud de lo expuesto, se remite la presente para su consideración y fines que estime corresponder.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.05.21 15:48:22 -03'00'

Luis Vicente Molouny
Subsecretario
Subsecretaría de Transporte Automotor
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.05.21 15:48:23 -03'00'

Dirección de Información al Público
FOLIO
32

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Providencia

Número: PV-2019-47907044-APN-DNRNTR#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 21 de Mayo de 2019

Referencia: EX-2018-42196113-APN-DGD#MTR "NOTA AGN N° 56/19"

SEÑOR DIRECTOR
DE LA DIRECCIÓN DE INFORMACIÓN AL PÚBLICO
MINISTERIO DE TRANSPORTE
Dr. Sergio Sebastián COMMISSO
S / D

Me dirijo a Ud. con relación al expediente de la referencia por el cual tramitó el otorgamiento de prórroga referido a la Nota AGN N° 56/19-AG7 (Nota N° 18/19 DCST - Ref. ACT N° 616/17-AGN) sobre "Ministerio de Transporte MT – Secretaría de Gestión de Transporte - ST – CNRT – Transporte Automotor de Pasajeros AMBA – Transferencias – Mapa de Conformación Empresarial – SUBE - Gestión" referida al "Proyecto de Informe de Seguimiento de Recomendaciones".

Por ello, se vinculan al expediente de la referencia las respuestas dadas por la Subsecretaria de Transporte Ferroviario, de Gestión Administrativa de Transporte y de Transporte Automotor, para que por su intermedio se remitan las mencionadas a la AUDITORIA GENERAL DE LA NACIÓN y se proceda a su vinculación al Expediente principal (EX-2019-22497969-APN-DGD#MTR).

Sirva la presente de atenta nota de envío.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.05.21 13:58:19 -03'00'

Claudia Beatriz Torres
Directora Nacional
Dirección Nacional de Regulación Normativa de Transporte
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.05.21 13:58:20 -03'00'

AGN
Auditoría General de la Nación

33

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Providencia

Número: PV-2019-48001126-APN-DIP#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 21 de Mayo de 2019

Referencia: EX-2019-42196113- -APN-DGD#MTR Nota N° 56/19-AG7

Auditoría General de la Nación

Dr. Gabriel, Mihura Estrada.

Av. Rivadavia 1745, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

S / D

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., en virtud de la Nota N° 56/19-AG7, en relación al ""Ministerio de Transporte MT – Secretaría de Gestión de Transporte - ST – CNRT – Transporte Automotor de Pasajeros AMBA – Transferencias – Mapa de Conformación Empresarial – SUBE - Gestión" referida al "Proyecto de Informe de Seguimiento de Recomendaciones".

Al respecto, se pone en su conocimiento lo dispuesto por la Subsecretaria de Transporte Automotor, mediante la nota NO-2019-47970427-APN-SSTA#MTR del 21 de mayo de 2019.

Saludos a Ud., atte.

ML

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.05.21 16:46:26 -03'00'

Sergio Sebastian Commisso
Director
Dirección de Información al Público
Ministerio de Transporte

AUDITORIA GENERAL DE LA NACION
MESA DE ENTRADAS

ENTRADA	SALIDA
22-5-19	10:30

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.05.21 16:46:28 -03'00'

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-47798096-APN-DIYSSUBE#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 21 de Mayo de 2019

Referencia: Expediente Nº EX-2019-22497969-APN-DGD#MTR - Nota de la Auditoría General de la Nación Nro. 56/19-AGN (Nota Nº 18/19 DCST –Ref. ACT. Nº 616/17 AGN

A: María Manuela López Menéndez (SECOT#MTR),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en relación a la nota Nº NO-2019-37575073-APN-SSGAT#MTR, referida a la comunicación oficial Nº NO-2019-36756721-APN-SECGT#MTR, enviada en el marco del Expediente Nº EX-2019-22497969-APN-DGD#MTR por el cual tramita la Nota de la Auditoría General de la Nación Nro. 56/19-AGN (Nota Nº 18/19 DCST –Ref. ACT. Nº 616/17 AGN) por la cual fue remitido el Proyecto de Informe de Seguimiento respecto de la Implementación de las recomendaciones efectuadas en los informes de auditoría referidas a "Verificación de las acciones y controles ejercidos respecto de la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE). Verificación del cumplimiento de objetivos del sistema. (Gestión)".

En tal sentido, seguidamente se responden las observaciones que corresponden a la Dirección a mi cargo, y respecto de las cuales la Auditoría General de la Nación ha concluido que están "*en proceso de implementación*" o "*no implementadas*".

Observación Original 4.1.3.2

Además de la designación del Dr. Sacón como representante del Ministerio de Transporte en las comisiones de evaluación de ofertas en los procesos de contrataciones relacionados con el SUBE, pueden mencionarse otras intervenciones en dichos procesos.

En efecto, a partir de abril de 2018, fui designado como integrante de la Comisión Evaluadora de varias licitaciones públicas llevadas a cabo por NACION SERVICIOS S.A. Como evidencia de ello, se adjunta como archivo embebido el memorando y el dictamen de la comisión evaluadora correspondiente a la Licitación Publica Nº 05/18 llevada a cabo por dicha entidad.

Finalmente, cabe destacar que los integrantes de esta Dirección participan activamente en las reuniones semanales de seguimiento que se llevan a cabo en NACION SERVICIOS S.A., en las cuales se realiza el seguimiento de los distintos proyectos en comun.

Observación original 4.4.1/4.4.2/4.4.3./4.4.4./4.4.5

Tal como fuera informado oportunamente, las rendiciones correspondientes a los periodos 2013, 2014 y 2015 fueron analizadas por las áreas competentes pero las mismas fueron devueltas a NACION SERVICIOS S.A. para que readecuen la información presentada, dando cumplimiento de esta forma con las estipulaciones contenidas en el Convenio Específico de Retribuciones y Comisiones del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.)" (Notas Nº NO-2017-00133702-APN-SECGT#MTR, NO-2016-01623579-APN-SECGT#MTR y NO-2017-05272841-APN-DSYCFT#MTR).

Por su parte, se informa que se encuentra en trámite una nueva modificación a la adenda al referido Convenio Específico de Retribuciones y Comisiones del S.U.B.E. suscripta con fecha 22 de marzo de 2018, que tramita por expediente Nº EX-2017-23156917-APN-SSGAT#MTR. En virtud de dicha modificación se sustituirá la firma del síndico exigida en el Estado de Resultados SUBE por la presentación de un Informe Especial del Auditor Externo de NACION SERVICIOS S.A., con la firma del Gerente SUBE, del Gerente de Administración y del Presidente de dicha entidad. Asimismo, se reemplazará el Anexo I de dicha Adenda, en función de un cambio en la estructura organizativa operado recientemente en la referida empresa.

Observación Original 4.4.7 / 4.4.8

La Resolución Nº 16/2019, de fecha 29 de enero de 2019, reglamentó el procedimiento para utilizar el producido de las inversiones dispuestas en el artículo 4° de la Resolución N° 649 del 16 de septiembre de 2011 de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, ratificada por el artículo 1° de la Resolución Nº 6 del 14 de enero de 2013 de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE, para la compra y/o contratación de equipamiento, y/o servicios directamente relacionados con la operatoria del Sistema Único de Boleto Electrónico, como ser la adquisición para provisión de nuevas y/o reposición de máquinas validadoras, de Hardware y de Software para el Sistema Único de Boleto Electrónico, servicios de mantenimiento evolutivo y/o correctivo y proyectos específicos e inequívocamente vinculados al sistema.

Asimismo, se informa que por expediente Nº EX-2019-02958818-APN-SECGT#MTR tramita una auditoría sobre la cuenta global de administración que está siendo llevada a cabo por la Unidad de Auditoría Interna de este Ministerio, solicitada formalmente mediante providencia Nº PV-2019-03518022-APN-MTR.

Observación Original 4.5.2./4.5.2.1/4.5.2.2

Conforme surge de la Nota SUBE Nº 8635 de NACION SERVICIOS S.A., de fecha 10 de enero de 2019, *"... Las operadoras de los sistemas de transporte... son las responsables de implementar, verificar, controlar y garantizar el sistema de cobro por parte de sus usuarios. Igualmente en la actualidad el flujo de pasajeros se ha incrementado sustancialmente con respecto al comienzo de las implementaciones, lo que puede ser corroborado con las operadoras"*.

Asimismo, la referida Nota indica que *"todas las operadoras ferroviarias están actualizadas y tienen*

funcionando la última versión del firmware SUBE que cumple con todos los requisitos solicitados por la autoridad de aplicación".

En consecuencia, correspondería dar intervención a la Sociedad Operadora Ferroviaria SE (SOFSE), a fin de que informe el grado de implementación del SUBE a la fecha.

Observación Original 4.3.2/4.3.3/4.5.2.2

Tal como fuera indicado en la observación precedente, la Nota SUBE N° 8635 de NACION SERVICIOS S.A., las operadoras de los sistemas de transporte son las responsables de implementar, verificar, controlar y garantizar el sistema de cobro por parte de sus usuarios. Por tal motivo, y a fin de poder ver el grado de implementación del SUBE en el sistema ferroviario, correspondería dar intervención a la Sociedad Operadora Ferroviaria SE (SOFSE).

Observación Original 4.5.1/4.5.2.1

Según fuera informado oportunamente en la Nota SUBE N° 8635 de NACION SERVICIOS S.A., *"... todos los operadores cuentan con molinetes. En casos de excepción, donde no se había completado su instalación, NSSA proveyó en comodato validadores (123 a Ferrovías y 51 a SOFSE y a Metrovías 60). Ello, hasta tanto se completaran las obras civiles por parte de los responsables de los servicios y en aras a la implementación en tiempo y forma del sistema integrado (transporte multimodal) conocido como "Red SUBE" (Res. 77/2018). También vale la aclaración que en la actualidad el flujo de pasajeros se ha incrementado sustancialmente con respecto al comienzo de las implementaciones".*

En virtud de lo anterior, se sugiere dar intervención a las áreas técnicas competentes a fin de que informen el grado de avance actualizado de la instalación de molinetes en el sistema ferroviario, así como también las medidas llevadas a cabo para realizar las tareas de control de evasión.

Observación Original 4.4.9

De los informes presentados por NACION SERVICIOS S.A. se desprende que: *"NSSA ha proseguido con los lineamientos descriptos en la respuesta de 2018. En este sentido, en la actualidad se ha verificado la siguiente situación:*

- Redes de Carga ("RDC") Convencionales:

Esta modalidad de carga implica el pago a los proveedores de una comisión del 3% del monto de las transacciones de carga. Al día de la fecha se identificó un total 33 entidades que prestan el servicio de RDC Convencional, aclarándose que 10 de las mismas también son RDC Electrónicas.

- RDC Electrónicas:

Esta modalidad ha permitido reducir los costos de comisiones a pagar, llevándolo del 3% del monto total de las cargas transaccionadas (tomando como base de comparación la situación al inicio del sistema, donde sólo había RDC Convencionales), a un costo promedio actual de comisiones del 2,60% del monto total de las cargas transaccionadas (tomándose como referencia el período enero/2019 – abril/2019).

En este sentido, habiéndose informado al momento del anterior reporte que se contaba con 3 entidades que proveyeran este servicio, el total ahora asciende a 18 RDCE (se debe tener en cuenta que 10 de ellas además revisten el carácter RDC Convencionales y que la propia NSSA está incluida en ese universo, pues presta este servicio a través de su unidad de negocio "PIM").

Por otra parte, comparando el share (participación en el mercado) de las RDCE a nivel anual en 2018 con el periodo enero/2019 – abril/2019, el mismo se incremento de un 3,49% a un 7,55% respecto del total de los montos de las cargas transaccionadas.

- Tecnologías de impacto de cargas alternativas a las "TAS Pesadas":

Se informa que estas tecnologías potencian la proliferación de RDCE y la consecuente reducción de comisiones.

A las oportunamente precisadas –"Dispositivos de Conexión Móvil" y "TAS para ambientes controlados y no controlados"– se les debe añadir la aplicación "Carga SUBE Beta" (https://www.argentina.gob.ar/sube/carga-sube-beta), que permite la acreditación de saldo en las Tarjetas SUBE en tiempo real a través de determinados teléfonos celulares compatibles. Dicho saldo debe ser previamente adquirido a través de la RDCE que cada usuario estime pertinente, tal como ocurre con el resto de las tecnologías mencionadas".

Observación Original 4.5.5

Tal cual fuera informado en la Nota SUBE Nº 8635 de NACION SERVICIOS S.A., *"Si bien existen varias formas de parametrizar el sistema para aplicar las tarifas sociales, las reglas de restricción de usos de atributos sociales federales son privativas e impuestas por el Estado Nacional. A través de la Resolución Nº 77-E/2018 se instituyó una restricción de usos de 200 viajes/mes/beneficiario".*

Sin perjuicio de lo indicado por NACION SERVICIOS S.A. en la citada nota, corresponde aclarar que la medida tomada en relación a la cantidad de viajes máxima por usuario y por mes se tomó a fin de evitar, justamente, las anomalías que pueden derivar de una excesiva cantidad de viajes efectuados mediante la utilización de una tarjeta SUBE perteneciente a un beneficiario de atributo social.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, o=AR, ou=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.05.31 10:54:15 -03'00'

Mariano Greco
Director
Dirección de Implementación y Seguimiento del Sistema Único de Boleto Electrónico
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, o=AR, ou=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.05.31 10:54:17 -03'00'

III.2.- COMENTARIOS DE LA COMISION NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Providencia

Número: PV-2019-36431978-APN-CNRT#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 16 de Abril de 2019

Referencia: NOTA N° 57/19-AG7 NOTA N° 20/19 DCST REF: ACT. N° 616/17 AGN

NOTA CNRT N° 256/19

SEÑOR AUDITOR:

Me dirijo a Usted, en relación a su nota referenciada, la que fuera librada el 09 de abril del corriente ai respecto al "Proyecto de Informe de Seguimiento de Recomendaciones" realizado en el marco del proyec **"Ministerio de Transporte - MT - Secretaria de Gestión de Transporte – SGT - CNRT - Transpo Automotor de Pasajeros AMBA – Transferencias - Mapa de Conformación Empresarial – SUE Gestión"**, a fin de remitirle, adjunto a la presente, respuesta elaborada por la Subgerencia de Contr Supervisión Técnica dependiente de la Gerencia de Control Técnico Automotor mediante la Nota N° N 2019-35849949-APN-SCYST#CNRT.

Sin otro particular, lo saludo a Usted atentamente.

AL SEÑOR AUDITOR GENERAL

AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN

DR. GABRIEL MIHURA ESTRADA

S_____/_____D.

Avda. Rivadavia 1745 Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.04.16 22:19:13 -03'00'

Pablo Castano
Director Ejecutivo
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

AUDITORIA GENERAL DE LA NACION
MESA DE ENTRADAS
ENTRADA: ABR 2019
SALIDA: 12:40

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2019.04.16 22:19:14 -03:00

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-35849949-APN-SCYST#CNRT

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 15 de Abril de 2019

Referencia: NO-2019-35830272-APN-SG#CNRT

En respuesta a: NO-2019-35830272-APN-SG#CNRT

A: Maria Constanza Sosa (SG#CNRT), Jose Nicolas Mancini (GCTA#CNRT),

Con Copia A: Isabel Vogelius (UAI#CNRT),

De mi mayor consideración:

Por la presente me dirijo a usted en relación a lo solicitado a través de la nota de la referencia, en virtud de "Proyecto de Informe de Seguimiento de recomendaciones" realizado en el marco del Proyecto: "Ministerio de Transporte – MT Secretaría de Gestión de Transporte – SGT - CNRT – Transporte Automotor de Pasajeros AMBA – Transferencias – Mapa de Conformación Empresarial – SUBE -Gestión por la Auditoría General de la Nación.

Al respecto esta gerencia estima que no es necesario realizar aclaraciones ni comentarios respecto a las recomendaciones vertidas en dicho proyecto sobre los temas de su incumbencia.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.04.15 11:30:55 -03'00'

Veronica Singh
Subgerente
Subgerencia de Control y Supervisión Técnica
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.04.15 11:30:57 -03'00'

AGN
Auditoría General de la Nación

III.3.- COMENTARIOS DE NACION SERVICIOS SA

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Providencia

Número: PV-2019-50292204-APN-DIP#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 29 de Mayo de 2019

Referencia: EE - 2019 - 22497969 - APN -DGD#MTR - "Proyecto de Informe de Seguimiento de Recomendaciones proyecto "Ministerio de Transporte – MT – Secretaria de Gestión de Transporte – SGT – CNRT – Transporte Automotor de Pasajeros - SUBE

Auditoría General de la Nación

Auditor General

Dr. Gabriel Mihura Estrada

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., en respuesta al "Proyecto de Informe de Seguimiento de Recomendaciones" realizado en el marco del proyecto: "Ministerio de Transporte – MT – Secretaria de Gestión de Transporte – SGT – CNRT – Transporte Automotor de Pasajeros AMBA – Transferencias – Mapa de Conformación Empresarial – SUBE – Gestión".

En relación con dicho proyecto se remite la contestación de Nación Servicios S.A., quien informa que se trata de tres observaciones que se encontraban en proceso de implementación, y según su punto de vista, desde la empresa indican que se encuentran finalizadas, según lo expresado por la Dra. María Rosa Ingrassia, Subgerente de la Unidad de Prevención de Lavado de Activos y Cumplimiento (IF – 2019-50234446-APN- DIP#MTR).

En ese orden de ideas, se adjunta a los presentes actuados además, a fin de dar respuesta al proyecto de informe aludido anteriormente:

- Adenda al Convenio Específico de Retribuciones y Comisiones del Sistema Único de Boleto Electrónico suscripta entre Nación Servicios S.A. y el Ministerio de Transporte (IF – 2019 – 50227821-APN-DIP#MTR).
- Nota SUBE 7926 - Borrador del Acuerdo Marco Sistema de Boleto Electrónico, mediante el cual se propicia una modificación al convenio que fuera suscripto el 14 de Julio de 2011 entre la ex Secretaria de Transporte dependiente en ese entonces del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Publica y Servicios y el Banco de la Nación Argentina (IF – 2019-50228706 – APN –

DIP#MTR).

- Status a Mayo de 2019 basado en los informes finales de la Unidad de Auditoría Interna (UAI) de los años 2012 y 2013 (IF – 2019- 50231479-APN-DIP#MTR).
- Resultado de las auditorías llevadas a cabo por la Unidad de Auditoría Interna (UAI) del Banco de la Nación Argentina en el ámbito de Nación Servicios S.A., por la cual se describen debilidades en el sistema de control interno.

Sin otro particular, saludo a Ud. atte.

Sergio Sebastian Cosmiano
Director
Dirección de Información al Público
Ministerio de Transporte

BANCO DE LA NACION ARGENTINA
DIRECCION

Buenos Aires, 26 de marzo de 2018

DIR/N° 415

A NACIÓN SERVICIOS SOCIEDAD ANÓNIMA

Me dirijo a Uds. a efectos de hacerles llegar un ejemplar de la *Adenda al Convenio Específico de Retribuciones y Comisiones Sistema Único de Boleto Electrónico* suscripta entre esa Empresa, el Ministerio de Transporte y este Banco el día 22 del actual.

Saludo a Uds. muy atentamente.

Laura Mabel Fernández
Secretaria del Directorio

RECIBIDO
28 MAR 2018

Paula Gonzalez
Mesa de Entrada
Gcia. de Compras e Infrsestructura
Nación Servicios S.A.

ADENDA

AL CONVENIO ESPECIFICO RETRIBUCIONES y COMISIONES

SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO

Entre la SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, con domicilio en la calle Hipólito Yrigoyen N° 250 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, representada en este acto por el señor Secretario de Transporte, Ing. Héctor Guillermo KRANTZER, en adelante "LA SECRETARIA", y EL BANCO DE LA NACION ARGENTINA, con domicilio en la calle Bartolomé Mitre N° 326 de la misma Ciudad, representado en este acto por su señor Presidente, Javier GONZÁLEZ FRAGA, en adelante "EL BANCO", a quienes se designa en forma conjunta como "LAS PARTES", acuerdan en celebrar la ADENDA AL CONVENIO ESPECIFICO DEL SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO (S.U.B.E.), que reconoce los antecedentes y se ajusta a las cláusulas que a continuación se exponen:

Que el Decreto N° 84 del 4 de febrero de 2009, ordenó la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) para percibir la tarifa de acceso a los servicios de transporte público automotor, ferroviario de superficie y subterráneo de pasajeros de carácter urbano y suburbano y fluvial regular de pasajeros con tarifa regulada prestados por empresas destinatarias del régimen de suministro de gas oil a precio diferencial previsto en el artículo 4° del Decreto N° 159 de fecha 4 de febrero de 2004.

Que el mismo designó a "LA SECRETARIA" como Autoridad de Aplicación del S.U.B.E. y a EL BANCO como su Agente de Gestión y Administración, a quienes instruyó además a suscribir el Convenio Marco SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO y los actos complementarios que resulten necesarios para la implementación y puesta en funcionamiento del mismo.

Que el Decreto N° 1479 del 19 de octubre de 2009, aprobó el Convenio Marco SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO suscripto el 16 de marzo de 2009.

Que mediante la Cláusula Quinta del Convenio señalado en el considerando anterior, El BANCO declara que efectuará a través de NACION SERVICIOS S.A. (N.S.S.A.), la conducción del proyecto S.U.B.E. como emisor, administrador y procesador de la tarjeta de proximidad, sin contacto, de valor almacenado, atendiendo a lo cual dicha sociedad efectuará los desarrollos tecnológicos pertinentes para manejar el procesamiento, la recaudación, el *clearing* y el *back office* del servicio y las contrataciones de los elementos necesarios para organizar, implementar, gestionar y administrar el sistema; prestando la mencionada empresa su conformidad por su Cláusula Decimoséptima.

Que en virtud de lo dispuesto por la Cláusula Novena del citado Convenio Marco SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO, la organización, implementación, puesta en funcionamiento, gestión y administración del S.U.B.E. fue atendida, inicialmente, con los fondos previstos en el Artículo 5° del Decreto N° 84 del 4 de febrero de 2009, conviniéndose que El BANCO y sus sociedades vinculadas serán mantenidos indemnes de toda pérdida o gasto originado en la consecución de los objetivos contemplados en el mencionado Convenio Marco, salvo las que se originen en su culpa o dolo.

Que dando cumplimiento a la Cláusula Séptima, en un todo de acuerdo con lo dispuesto y de la Cláusula Decimocuarta del Convenio Marco, el 14 de julio de 2011 se suscribió el Convenio Específico de Retribuciones y Comisiones Sistema Único Boleto Electrónico (en adelante "Convenio Específico").

En función de lo expuesto, LAS PARTES convienen en modificar parcialmente el Convenio Específico suscripto a los 14 días del mes de julio de 2011, dentro del Convenio Marco SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO suscripto el 16 de marzo de 2009, de acuerdo a las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Sustituyese la Cláusula Cuarta del Convenio Específico, la que quedará redactada de la siguiente manera:

"Se considerarán los INGRESOS TOTALES DE N.S.S.A/SUBE como la suma de los siguientes ítems:

1. Un TRES POR CIENTO (3%) más impuestos, por el procesamiento de las transacciones, neto de lo pagado a terceros por el mismo concepto; más

2. El proporcional al UNO POR CIENTO (1%) más impuestos, en concepto de Emisor, en su carácter de emisor de las tarjetas SUBE, neto de lo pagado por el mismo en concepto a emisores de soportes SUBE compatibles; más

3. Un TRES POR CIENTO (3%) más impuestos o un UNO y MEDIO POR CIENTO (1,5%) más impuestos, según corresponda, en concepto de retribución por red de recarga, neto de lo pagado a terceros por el mismo concepto.

N.S.S.A deberá acompañar la información técnica, administrativa y contable que motive el reconocimiento por parte de LA SECRETARIA de las retribuciones establecidas en la Clausula PRIMERA con arreglo a lo previsto en las clausulas SEGUNDA y TERCERA, todas del presente Convenio Específico.

N.S.S.A presentará al Ministerio, con una periodicidad trimestral, dentro de los 30 días subsiguientes al cierre del trimestre, un Estado de Resultados SUBE que surja de su sistema contable, el cual contará con la certificación del Auditor Externo de N.S.S.A. Anualmente deberá presentar, dentro de los 60 días corridos a contar de la fecha de cierre del ejercicio anual, un Estado de Resultados SUBE acompañado de un Informe Especial del Auditor Externo de N.S.S.A. y la certificación del Síndico de NSSA, con procedimientos acordados, y con opinión que indique si los criterios de asignación de gastos de N.S.S.A a SUBE, fueron aplicados razonablemente y de acuerdo a los establecidos en la presente.

Asimismo NSSA presentará en la primera semana del mes de octubre de cada año, un Presupuesto Anual de Ingresos y Erogaciones para el siguiente, el cual deberá ser aprobado por LA SECRETARIA dentro del plazo de CUARENTA Y CINCO (45) días corridos, transcurridos los cuales, y no habiendo recibido observaciones, se considerará como aprobado. Dicho presupuesto deberá proveer suficiente información acerca de la forma en que se determinaron los INGRESOS TOTALES y LAS EROGACIONES TOTALES, incluyendo la manera en que se determinaron los parámetros que se utilizarán para distribuir los GASTOS INDIRECTOS y que se describen en la cláusula SEGUNDA.

AGN

Cuando el balance anual entre INGRESOS TOTALES y EROGACIONES TOTALES (Resultado Neto) resultare negativo, N.S.S.A. deberá justificar y documentar las erogaciones en concepto de GASTOS INDIRECTOS. En ningún caso los GASTOS INDIRECTOS podrán ser superiores al DIEZ POR CIENTO (10%) de las EROGACIONES TOTALES (se entiende por EROGACIONES TOTALES a la sumatoria de los Costos Directos, Gastos Directos y Gastos Indirectos) . El Ministerio de Transporte de la Nación, deberá cubrir la diferencia que garantice mantener indemne a Nación Servicios S.A. dentro de los 45 días a partir de su aprobación de la presentación por parte de NSSA del Estado de Resultados Anual de SUBE.

Si en cambio, dicho balance anual resultase positivo, por encima del DIEZ POR CIENTO (10%) de los INGRESOS TOTALES, NSSA procederá a depositar o reservar, con aprobación del Ministerio de Transporte de la Nación, el resultante del mismo donde este último determine, descontando el DIEZ POR CIENTO (10%) del monto de los INGRESOS TOTALES en concepto de comisión a percibir, de acuerdo a la Cláusula Séptima del Convenio Marco.

SEGUNDA: Incorpórase como Cláusula Cuarta bis, la siguiente: "LAS PARTES acuerdan, como metodología para la asignación de los GASTOS INDIRECTOS de Nación Servicios S.A al área de Negocio SUBE, los siguientes parámetros:

a. *Headcount Total*,

b. *Headcount Puestos de Trabajo*

c. *Gastos*.

Se señala que cada trimestre y en cada rendición se generará –en función de los mentados parámetros- el porcentaje de distribución correspondiente al período que se liquide.

El Anexo I (IF-2018-04237278-APN-SSGAT#MTR) que forma parte integrante de la presente Adenda, determina los criterios de asignación de Costos y Gastos al Área de Negocio SUBE.

Incorpórese la presente cláusula a continuación de la nueva cláusula cuarta del Convenio Específico de Comisiones y Retribuciones".

TERCERA: LAS PARTES establecen que quedan subsistentes las siguientes cláusulas: primera, segunda, tercera, quinta, sexta, séptima, octava, y cláusula transitoria del Convenio Específico de Comisiones y Retribuciones.

La cláusula cuarta del precitado Convenio se sustituye en su totalidad de conformidad a la Cláusula Primera de esta Adenda.

Con relación al Anexo del Convenio referido, el mismo ha sido reemplazado en su totalidad por el Anexo I (IF-2018-04237278-APN-SSGAT#MTR) de la presente Adenda.

CUARTA: Participa de este acto el señor Presidente de N.S.S.A, Ingeniero Benoit Pierre Culot, quien en representación de aquélla, presta conformidad a lo previsto en la presente Adenda.

3

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 22 días del mes de MARZO de ~~2017~~ 2018*, se suscriben TRES (3) ejemplares de la presente ADENDA AL CONVENIO ESPECIFICO DE RETRIBUCIONES Y COMISIONES DEL SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO de un mismo tenor y a un solo efecto, UNO (1) para cada una de LAS PARTES y UN (1) tercero para N.S.S.A. — Ing. Héctor Guillermo KRANTZER — Javier GONZÁLEZ FRAGA — Benoit Pierre CULOT.

* "2018" VALE

Ing. Héctor Guillermo KRANTZER
Secretario de Gestión de Transporte
Ministerio de Transporte de la Nación

Benoit Culot
Presidente
NACION SERVICIOS S.A.

Lic. JAVIER A. GONZÁLEZ FRAGA
Presidente

ANEXO I

Criterios de asignación de Costos y Gastos al área SUBE

Costos Directos SUBE

Son los costos atribuibles de forma directa a los ingresos generados por el SUBE, incluye:

- Costo de la red de carga
- Costo de tarjetas vendidas
- Costo por impuesto sobre los Ingresos Brutos

Gastos Directos SUBE

Son los gastos del área de negocio SUBE generados tanto por la propia gerencia SUBE como por otras gerencias, a saber:

- Gerencia de Sistemas y Tecnología
- Infraestructura y Desarrollo
- Comunicaciones
- *Contact Center*
- Riesgos, Prevención de Fraudes y Explotación de Datos
- Seguridad y Continuidad de Negocios
- Medios de Pago
- Marketing
- Gerencia General
- Recursos Humanos
- Relaciones Institucionales
- Administración y Finanzas
- Planeamiento
- Legales
- Compras e Infraestructura
- Directorio
- y/o aquellas que las reemplacen en el futuro, debiéndose notificar los cambios a LA SECRETARÍA.

Se consideran Gastos Directos a aquellos que se pueden asignar directamente al Área de Negocio SUBE. También se consideran gastos al Impuesto a los débitos y créditos correspondiente.
Con respecto a los gastos de personal, se consideran gastos directos de SUBE a las remuneraciones de todos los recursos pertenecientes a la gerencia SUBE y a las remuneraciones de los recursos que, perteneciendo a otras gerencias, brindan servicios al Área de Negocio SUBE.

Cada uno de los recursos asignados a SUBE, tiene asociado en la proporción que corresponde a su asignación al Área de Negocio SUBE, el gasto de su "Puesto de Trabajo Ampliado", concepto que incluye los gastos relacionados con la ocupación física de las oficinas, ello son:

- Alquileres
- Expensas
- Servicios públicos
- Tasas municipales
- Vigilancia
- Limpieza
- Cafetería
- Mantenimiento edilicio

Los gastos de esta naturaleza son administrados por la Gerencia de Compras e Infraestructura y se distribuyen contablemente a cada Área de Negocio según su dotación total, teniendo en cuenta tanto la dotación propia como la asignada por otras gerencias, en la proporción correspondiente.
Del cálculo se excluyen los puestos de trabajo fuera de las oficinas centrales; por ejemplo: fuerza de ventas y recursos situados en los CAS (Centro de atención SUBE), y/o cualquier similar que se genere en el futuro, así como los gastos que estas locaciones producen, para no distorsionar la asignación.

Las gerencias y áreas prioritarias y esenciales para el funcionamiento de la operatoria SUBE son las siguientes:

- Gerencia de Sistemas y Tecnología
- Infraestructura y Desarrollo
- Comunicaciones
- *Contact Center*
- Riesgos, Prevención de Fraudes y Explotación de Datos
- Seguridad y Continuidad de Negocios

Los Gastos Directos asignados por cada una de las Gerencias de Nación Servicios S.A. arriba mencionadas, a la Gerencia SUBE, deberán contar con la previa conformidad de esta última, la que determinará, en cada caso, la calificación profesional y la cantidad del personal que se asignará al Negocio SUBE.

En igual sentido, respecto de los gastos relacionados con licencias y mantenimiento de software y hardware, cualquier modificación y/o nueva contratación deberán ser individualizadas y aprobadas previamente por la Gerencia SUBE.

De igual forma, deberá contarse con la conformidad de la Gerencia SUBE, para generar modificaciones en los Centros de Datos y servicios asociados, con el

fin de garantizar la operatoria regular y segura del sistema.

Las demás gerencias, brindarán soporte a la Gerencia SUBE, dentro de sus ámbitos de competencia y en la proporción que en cada caso requiera la funcionalidad del sistema. Ellas son:

- Medios de Pago
- Marketing
- Gerencia General
- Recursos Humanos
- Relaciones Institucionales
- Administración y Finanzas
- Planeamiento
- Legales
- Compras e Infraestructura
- Directorio

Gastos Indirectos SUBE

Los gastos generados por las Gerencias que no son directamente atribuibles a un Área de Negocios en particular, y que no forman parte de los gastos comunes mencionados anteriormente incluidos en el Puesto de Trabajo Ampliado, son distribuidos a todas las áreas de negocio como GASTOS INDIRECTOS.
Los gastos indirectos son los generados por las Gerencias de Soporte de NSSA que no son directamente atribuibles a un Área de Negocio en particular. Estos gastos se distribuirán de acuerdo a TRES (3) principios básicos:

1) *Headcount Total*: considera el total del personal de SUBE y el total del personal de NSSA para aplicarlo como porcentaje del gasto indirecto total del área que origina el mismo.
   El porcentaje de SUBE sobre el total de NSSA se aplicará a los gastos de las siguientes áreas de soporte: Recursos Humanos, Relaciones Institucionales, Sistemas, Subgerencia General de Administración y Planeamiento y Subgerencia General de Sistemas y Operaciones.

2) *Headcount Puestos de Trabajo*: No incluye personal fuera de las oficinas centrales. Se toma en consideración los puestos de trabajos únicamente.
   El porcentaje de *Headcount Puestos de Trabajo* de SUBE sobre el total de NSSA es el utilizado para asignar los GASTOS INDIRECTOS de: Sistemas y *Call Center*.

~~3)~~ *Gastos*: el volumen de gastos de SUBE se compara con el total de gastos de NSSA y dicho porcentaje se aplica sobre el total de gastos

3

AGN

residuales, una vez efectuada la imputación de gastos asignados en forma directa: Compras, Gerencia General, Directorio, Administración, Legales, Planeamiento, Auditoría y Control de Riesgo, Fraudes y explotación de datos.

Las amortizaciones que se distribuyen como Gastos Indirectos incluyen la depreciación de bienes que no pueden ser alocados en forma directa a las áreas de negocios (ej.: Seguridad y Sistemas).

Todo gasto contabilizado en el Estado de Resultados de Nación Servicios S.A. tiene una Gerencia de Origen y un Área de Negocio (AN) asociados:

- Gerencia de Origen es aquella que ejecuta el gasto y administra el bien/servicio del que se trata.
  En la contabilidad se identifica mediante el centro de costos, y responde al organigrama formal de NSSA.

- Área de Negocio (AN), es la unidad de negocio de destino de ese bien o servicio, es decir, es el área que obtiene el beneficio del uso de dicho bien/servicio. Se considèran AN todas las áreas que generan facturación, es decir, áreas que proveen bienes o servicios por los cuales NSSA emite facturas.
  En la contabilidad se identifica mediante el campo "área de negocio", similar a lo que sería un centro de beneficio.

3

AGN

Nación Servicios

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 24 de julio de 2018.

NOTA SUBE N° 1328

SEÑOR DIRECTOR:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, a fin de remitirle un ejemplar borrador del Acuerdo Marco Sistema Único de Boleto Electrónico, mediante el cual se propicia una modificación integral del actual Convenio Específico de Retribuciones y Comisiones que fuera suscripto en fecha 14 de julio de 2011 entre la ex Secretaría de Transporte dependiente del entonces Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el Banco de la Nación Argentina y la Adenda suscripta el 22 de marzo de 2018 entre la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio del Transporte de la Nación y el ya citado Banco de la Nación Argentina.

Tal remisión tiene por objeto el análisis por parte de las áreas que considere pertinentes, a fin de que tengan a bien introducir las modificaciones y/o correcciones que estimen corresponder.

Finalmente se informa que la Dra. Mirta Barreiro, en su calidad de Subgerente Normativa del S.U.B.E., será la encargada de llevar a cabo las gestiones pertinentes.

Sin otro particular, lo saludo a Usted atentamente.

Lic. JUAN S. FERREYRA
Gerente Gestión y Administración
SUBE

SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE
ENTRÓ | SALIÓ
27 JUL. 2018

SANTIAGO SUBIA
SECRETARÍA DE OBRAS
MINISTERIO DE TRANSPORTE
DE LA NACIÓN

Al SEÑOR DIRECTOR
DE LA DIRECCIÓN DE IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL S.U.B.E.
DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
Lic. Mariano GRECO
S_____/_____D

SECRETARIA DE GESTION DE TRANS
ENTRO | SALIO
29/07/18

C/C A LA SEÑORA DIRECTORA NACIONAL
DE LA DIRECCION NACIONAL DE REGULACION NORMATIVA DE TRANSPORTE
DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
Dra. Claudia B. TORRES
S_____/_____D

Secretaría de Gestión de Transporte
Ministerio de Transporte de la Nación

AGN

ACUERDO MARCO
SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO

Entre la SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, con domicilio en la calle Hipólito Yrigoyen N° 250 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, representada en este acto por el señor Secretario de Transporte, Ing. Héctor Guillermo KRANTZER, en adelante "LA SECRETARIA", y EL BANCO DE LA NACION ARGENTINA, con domicilio en la calle Bartolomé Mitre N° 326 de la misma Ciudad, representado en este acto por su señor Presidente, Javier GONZÁLEZ FRAGA, en adelante "EL BANCO", a quienes se designa en forma conjunta como "LAS PARTES", convienen en celebrar el ACUERDO MARCO DEL SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO (S.U.B.E.), que reconoce los antecedentes y se ajusta a las cláusulas que a continuación se exponen:

Que el Decreto N° 84 del 4 de febrero de 2009, ordenó la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) para percibir la tarifa de acceso a los servicios de transporte público automotor, ferroviario de superficie y subterráneo de pasajeros de carácter urbano y suburbano y fluvial regular de pasajeros con tarifa regulada prestados por empresas destinatarias del régimen de suministro de gas oil a precio diferencial previsto en el artículo 4° del Decreto N° 159 de fecha 4 de febrero de 2004.

Que el mismo designó a "LA SECRETARIA" como Autoridad de Aplicación del S.U.B.E. y a EL BANCO como su Agente de Gestión y Administración, a quienes instruyó además a suscribir el Convenio Marco SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO y los actos complementarios que resultasen necesarios para la implementación y puesta en funcionamiento del mismo.

Que el Decreto N° 1479 del 19 de octubre de 2009, aprobó el Convenio Marco SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO suscripto el 16 de marzo de 2009.

Que mediante la Cláusula Quinta del Convenio señalado en el considerando anterior, El BANCO declaró que iba a efectuar a través de NACION SERVICIOS S.A. (N.S.S.A.), la conducción del proyecto S.U.B.E. como emisor, administrador y procesador de la tarjeta de proximidad, sin contacto, de valor almacenado, atendiendo a lo cual dicha sociedad efectuaría los desarrollos tecnológicos pertinentes para manejar el procesamiento, la recaudación, el *clearing* y el *back office* del servicio y las contrataciones de los elementos

AGN

necesarios para organizar, implementar, gestionar y administrar el sistema; prestando la mencionada empresa su conformidad por su Cláusula Decimoséptima.

Que en virtud de lo dispuesto por la Cláusula Novena del citado Convenio Marco SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO, la organización, implementación, puesta en funcionamiento, gestión y administración del S.U.B.E. fue atendida, inicialmente, con los fondos previstos en el Artículo 5° del Decreto N° 84 del 4 de febrero de 2009, conviniéndose que El BANCO y sus sociedades vinculadas serán mantenidos indemnes de toda pérdida o gasto originado en la consecución de los objetivos contemplados en el mencionado Convenio Marco, salvo las que se originen en su culpa o dolo.

Que con el objeto de alcanzar el grado de implementación encomendado por el Decreto N° 84/09, la Resolución N° 1.535 de fecha 4 de diciembre de 2014 del ex Ministerio del Interior y Transporte y sus normas concordantes y complementarias, se establecieron sucesivamente diferentes cronogramas de instalación a fin de que las provincias y los municipios en cuya jurisdicción operasen empresas destinatarias de la COMPENSACIÓN COMPLEMENTARIA PROVINCIAL (C.C.P.), en el marco de lo dispuesto en el artículo 3° del Decreto N° 98/07, comiencen a incorporarse progresivamente al SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.), priorizando al respecto, a aquellas jurisdicciones con una mayor densidad poblacional.

Que el objetivo inicial y primordial de la implementación del SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO (S.U.B.E.), fue el de facilitar a los ciudadanos el acceso al sistema de transporte público de pasajeros urbano y suburbano, mediante una herramienta tecnológica de utilización masiva que soslayase los inconvenientes que presentaban los medios de pago imperantes.

Que con la implementación del S.U.B.E., el ESTADO NACIONAL comenzó a contar con mejor información acerca de las variables representativas de la prestación de cada modo de transporte público, posibilitando un relevamiento más eficiente relativo al sistema de transporte en su conjunto, distancias recorridas, control de kilómetros, usos desagregados por atributos sociales, entre otros componentes de interés al momento de diseñar políticas públicas.

Que con fecha 14 de julio de 2011 se suscribió el Convenio Específico de Retribuciones y Comisiones Sistema Único Boleto Electrónico, en adelante CONVENIO EPECÍFICO, entre la entonces Secretaría de Transporte del ex Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el Banco de la Nación Argentina.

AGN

Que con fecha 22 de marzo de 2018 se suscribió una Adenda al Convenio ut supra referido, la que tuvo como fin específico sustituir la cláusula cuarta e incorporar la cuarta bis. Asimismo, dicha Adenda sustituyó el Anexo I.

Que la madurez del sistema implementado y el cambio en materia de política de transporte público, hoy trasciende la función asignada originariamente al boleto electrónico como tal, y se materializa, - además -, en proyectos de innovación tecnológica de complejidad, que atienden a la mejora continua de la prestación del transporte público. Ello hace que las acciones que hoy se demandan del S.U.B.E. también se orienten a perfeccionar la supervisión, y mejorar los controles del transporte público, en diversos sentidos.

Que se toma oportuno revéer las pautas comisionales y retributivas de los servicios que se le demandan al S.U.B.E. con el fin de establecer criterios de carácter general, a partir de los cuales se generen condiciones específicas para cada uno de los proyectos de innovación y/o prestaciones de servicios que se le encomienden.

En función de lo expuesto, las partes convienen en celebrar un Acuerdo Marco del Sistema Único de Boleto Electrónico, conforme a las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Todas las prestaciones y/o proyectos tecnológicos que el Ministerio de Transporte encomiende a N.S.S.A. vinculados con la administración y gestión del sistema de transporte público, merecerán un reconocimiento económico por parte de la autoridad de aplicación: ya sea través del pago de una comisión a determinar en el marco de cada proyecto; de una suma dineraria acordada por las partes conforme la complejidad, envergadura y calidad de la operatoria comprometida en cada uno de los proyectos encomendados o con el flujo económico de la Unidad de Negocio del Sistema Único de Boleto Electrónico de Nación Servicios S.A. según las partes acuerden en cada caso.
A tal fin, el presente ACUERDO MARCO tiene como objetivo determinar las pautas de carácter general, administrativas y económico – financieras, que regirán el vínculo entre las partes en relación a los proyectos ya comprometidos y los que se vayan sumando en el futuro, así como los deberes, obligaciones y responsabilidades que al respecto le correspondan a cada una de ellas, debiendo suscribirse un acuerdo específico por proyecto o contratación de servicios implementado o a implementarse, los cuales una vez formalizados integraran el presente.
Los contenidos mínimos que deberán guardar dichos acuerdos son:
a) objeto;
b) plazo;
c) sujetos intervinientes;

d) especificaciones técnicas y condiciones particulares;
e) deberes y obligaciones a cargo de cada una de las partes;
f) forma de retribución y/o contraprestación a convenir;
g) forma de pago, plazos y procedimiento;
h) forma de contratación.

SEGUNDA: Las partes convienen en determinar distintos criterios de pago de servicios, en función que existan o no transacciones económicas que permitan aplicar el sistema de comisiones devengadas.

En el supuesto en que existieran transacciones económicas, los criterios de retribución serán mediante el pago a favor de N.S.S.A. de una comisión a fijarse sobre los montos liquidados por su Back Office, en concepto de usos y de cargas, la que integrará el Acuerdo Específico II, a suscribir entre las partes.

Para los casos en que por aplicación de políticas de subsidio implementadas por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, N.S.S.A. liquidara transacciones a gratuidad o por montos menores a los correspondientes a la tarifa plana vigente las partes se comprometen a evaluar un mecanismo de compensación o de cálculo que preserve la contraprestación pactada, sin descuento alguno.

TERCERA: En el supuesto en que las acciones encomendadas a N.S.S.A. fueran proyectos específicos de innovación tecnológica, de comunicación y/o de cualquier otra especie que en el futuro se determine, se acordará en cada caso una contraprestación económica específica, comprensiva de las acciones y desarrollos que las mismas demanden.

CUARTA: N.S.S.A. presentará al Ministerio de Transporte de la Nación, en la primera semana del mes de octubre de cada año, un Presupuesto Anual de Ingresos y Erogaciones para el siguiente, vinculado a la operatoria regular y habitual del S.U.B.E - Incluyéndose los proyectos que merezcan regulación mediante acuerdos específicos - el cual deberá ser aprobado por LA SECRETARIA dentro del plazo de CUARENTA Y CINCO (45) días corridos, transcurridos los cuales, y no habiendo recibido observaciones, se dará por aprobado.

QUINTA: N.S.S.A. presentará al Ministerio, con una periodicidad trimestral, dentro de los TREINTA (30) días subsiguientes al cierre del trimestre, un Estado de Resultados SUBE que surja de su sistema contable, el cual contará con la certificación del Auditor Externo de N.S.S.A. Anualmente deberá presentar, dentro de los SESENTA (60) días corridos a contar de la fecha de cierre del ejercicio anual, un Estado de Resultados SUBE acompañado de un Informe Especial del Auditor Externo de N.S.S.A., con la firma del Gerente SUBE, del Gerente de Administración de NSSA y del Presidente de NSSA, de conformidad con el Instructivo de Rendiciones que como Acuerdo Específico I forma parte integrante del presente.

SEXTA: Cuando el balance anual entre INGRESOS TOTALES y EROGACIONES TOTALES (Resultado Neto) resultare negativo, el Ministerio de Transporte de la Nación, deberá

AGN

compensar las diferencias resultantes, dentro de los CUARENTA Y CINCO (45) días contados a partir de la aprobación de la presentación del Estado de Resultados Anual de SUBE por parte de N.S.S.A.

Si en cambio, dicho balance anual resultase positivo, por encima del DIEZ POR CIENTO (10%) de los INGRESOS TOTALES, N.S.S.A. procederá a depositar o reservar, con aprobación del Ministerio de Transporte de la Nación, el excedente del DIEZ POR CIENTO (10%).

SEPTIMA: Las partes acuerdan que a partir de la fecha de la última firma del presente instrumento, queda sin efecto el Convenio de Comisiones y Retribuciones suscripto el 14 de julio de 2011, así como la Adenda al mencionado convenio, suscripta con fecha 22 de marzo de 2018.

OCTAVA: Las divergencias que pudieran surgir a partir de la implementación del presente ACUERDO MARCO serán resueltas conforme al régimen previsto para los reclamos interadministrativos por la Ley N° 19.983, reglamentada por el Decreto N° 2481/93, y sus modificatorias y/o complementarias. Las notificaciones que se cursen a los domicilios consignados en el presente acuerdo se tendrán por válidas.

NOVENA: Este ACUERDO MARCO mantendrá su vigencia en tanto no sea denunciado por cualquiera de las partes. Cuando alguna de ellas manifieste su voluntad en el sentido expuesto deberá notificarlo a la otra con una antelación mínima de SEIS (6) meses. En cualquier supuesto de denuncia anticipada, las partes garantizan llevar a su finalización las contrataciones y/o proyectos en curso de ejecución o en su defecto, contribuir al traspaso de los mismos de forma tal de no afectar la dación del servicio público de que se trate.

DECIMA: LAS PARTES se comprometen, en un plazo que no puede exceder los DOCE (12) meses de suscripta la presente, a acordar un proceso de liquidación final, debiendo garantizarse la indemnidad de NSSA, en todos los casos.

Participa de este acto el señor Presidente de N.S.S.A, Ingeniero Benoit Pierre Culot, quien en representación de aquella, presta conformidad a lo previsto en la presente.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los __ días del mes de _____ de 2018, se suscriben TRES (3) ejemplares del presente ACUERDO MARCO DEL SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO de un mismo tenor y a un solo efecto, UNO (1) para cada una de LAS PARTES y UN (1) tercero para N.S.S.A. — Ing. Héctor Guillermo KRANTZER — Javier GONZÁLEZ FRAGA — Benoit Pierre CULOT.

AGN

Acuerdo Específico I

Criterios de asignación de Costos y Gastos al área SUBE

Entre la SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, con domicilio en la calle Hipólito Yrigoyen N° 250 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, representada en este acto por el señor Secretario de Transporte, Ing. Héctor Guillermo KRANTZER, en adelante "LA SECRETARIA", y EL BANCO DE LA NACION ARGENTINA, con domicilio en la calle Bartolomé Mitre N° 326 de la misma Ciudad, representado en este acto por su señor Presidente, Javier GONZÁLEZ FRAGA, en adelante "EL BANCO", a quienes se designa en forma conjunta como "LAS PARTES", convienen en celebrar el ACUERDO MARCO DEL SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO (S.U.B.E.), que reconoce los antecedentes y se ajusta a las cláusulas que a continuación se exponen el instructivo de rendiciones que se detalla a continuación:

PRIMERA.- Criterios de asignación de Costos y Gastos al área SUBE:

Costos Directos SUBE. Son los costos atribuibles de forma directa a los Ingresos generados por el SUBE, incluye:

- Costo de la red de carga
- Costo de tarjetas vendidas
- Costo por impuesto sobre los Ingresos Brutos

Gastos Directos SUBE. Son los gastos del área de negocio SUBE generados tanto por la propia gerencia SUBE como por otras gerencias de N.S.S.A., a saber:

- Gerencia de Sistemas y Tecnología
- Infraestructura y Desarrollo
- Comunicaciones
- *Call Center*
- Riesgos, Prevención de Fraudes y Explotación de Datos
- Seguridad y Continuidad de Negocios
- Medios de Pago
- Marketing
- Gerencia General
- Recursos Humanos
- Relaciones Institucionales
- Administración y Finanzas
- Planeamiento
- Legales

6

- Compras e Infraestructura
- Directorio
- y/o aquellas que las reemplacen en el futuro, debiéndose notificar los cambios a LA SECRETARÍA.

Se consideran Gastos Directos a aquellos que se pueden asignar directamente al Área de Negocio SUBE. También se consideran gastos al Impuesto a los débitos y créditos correspondiente.

Con respecto a los gastos de personal, se consideran gastos directos de SUBE a las remuneraciones de todos los recursos pertenecientes a la gerencia SUBE y a las remuneraciones de los recursos que, perteneciendo a otras gerencias, brindan servicios al Área de Negocio SUBE.

Cada uno de los recursos asignados a SUBE, tiene asociado en la proporción que corresponde a su asignación al Área de Negocio SUBE, el gasto de su "Puesto de Trabajo Ampliado", concepto que incluye los gastos relacionados con la ocupación física de las oficinas, ellos son:

- Alquileres
- Expensas
- Servicios públicos
- Tasas municipales
- Vigilancia
- Limpieza
- Cafetería
- Mantenimiento edificio

Los gastos de esta naturaleza son administrados por la Gerencia de Compras e Infraestructura y se distribuyen contablemente a cada Área de Negocio de N.S.S.A. según su dotación total, teniendo en cuenta tanto la dotación propia como la asignada por otras gerencias, en la proporción correspondiente.

Del cálculo se excluyen –para no distorsionar la asignación- los puestos de trabajo fuera de las oficinas centrales: fuerza de ventas y recursos situados en los CAS (Centro de atención SUBE), y/o cualquier otro similar que se genere en el futuro, así como los gastos que estas locaciones producen.

Las gerencias y áreas prioritarias y esenciales para el funcionamiento de la operatoria SUBE son las siguientes:

- Sistemas y Tecnología
- Compras e Infraestructura
- Comunicaciones
- *Contact Center*
- Riesgos, Prevención de Fraudes y Explotación de Datos

- Seguridad y Continuidad de Negocios

Los Gastos Directos asignados por cada una de las Gerencias de Nación Servicios S.A. arriba mencionadas, a la Gerencia SUBE, deberán contar con la previa conformidad de esta última, la que determinará, en cada caso, la calificación profesional y la cantidad del personal que se asignará al Negocio SUBE.

En igual sentido, respecto de los gastos relacionados con licencias y mantenimiento de software y hardware, cualquier modificación y/o nueva contratación deberá ser individualizada y aprobada previamente por la Gerencia SUBE.

De igual forma, deberá contarse con la conformidad de la Gerencia SUBE, para generar modificaciones en los Centros de Datos y servicios asociados, con el fin de garantizar la operatoria regular y segura del sistema.

Las demás gerencias, brindarán soporte a la Gerencia SUBE, dentro de sus ámbitos de competencia y en la proporción que en cada caso requiera la funcionalidad del sistema. Ellas son:

- Medios de Pago
- Marketing
- Gerencia General
- Recursos Humanos
- Relaciones Institucionales
- Administración y Finanzas
- Planeamiento
- Legales
- Compras e Infraestructura
- Directorio
- Legal Laboral
- Subgerencia de Administración y planeamiento
- Subgerencia General de Sistemas y Operaciones.

SEGUNDA.- Gastos Indirectos SUBE: Son los gastos generados por las Gerencias que no son directamente atribuibles a un Área de Negocios en particular, y que no forman parte de los gastos comunes mencionados anteriormente incluidos en el Puesto de Trabajo Ampliado, son distribuidos a todas las áreas de negocio como GASTOS INDIRECTOS.

Los gastos indirectos son los generados por las Gerencias de Soporte de N.S.S.A. que no son directamente atribuibles a un Área de Negocio en particular. Estos gastos se distribuirán de acuerdo a TRES (3) principios básicos:

1) *Headcount Total*: considera el total del personal de SUBE y el total del personal de N.S.S.A.

8

para aplicarlo como porcentaje del gasto indirecto total del área que origina el mismo.

El porcentaje de SUBE sobre el total de N.S.S.A. se aplicará a los gastos de las siguientes áreas de soporte: Recursos Humanos, Relaciones Institucionales, Seguridad y Continuidad del Negocio, Subgerencia General de Administración y Planeamiento y Subgerencia General de Sistemas y Operaciones.

2) *Headcount Puestos de Trabajo*: No incluye personal fuera de las oficinas centrales. Se toma en consideración los puestos de trabajos únicamente.

El porcentaje de *Headcount Puestos de Trabajo* de SUBE sobre el total de NSSA es el utilizado para asignar los GASTOS INDIRECTOS de: Sistemas y Tecnología y *Call Center*.

3) *Gastos*: el volumen de gastos de SUBE se compara con el total de gastos de N.S.S.A. y dicho porcentaje se aplica sobre el total de gastos residuales, una vez efectuada la imputación de gastos asignados en forma directa: Compras e Infraestructura, Gerencia General, Directorio, Administración y Finanzas, Legales, Planeamiento, Legal Laboral, Auditoria y Control de Riesgo, Fraudes y cumplimiento.

Las amortizaciones que se distribuyen como Gastos Indirectos incluyen la depreciación de bienes que no pueden ser alocados en forma directa a las áreas de negocios (ej.: Seguridad y Sistemas).

Todo gasto contabilizado en el Estado de Resultados de Nación Servicios S.A. tiene una Gerencia de Origen y un Área de Negocio (AN) asociados:

- Gerencia de Origen: es aquella que ejecuta el gasto y administra el bien/servicio del que se trata.

  En la contabilidad se identifica mediante el centro de costos, y responde al organigrama formal de N.S.S.A.
- Área de Negocio (AN), es la unidad de negocio de destino de ese bien o servicio, es decir, es el área que obtiene el beneficio del uso de dicho bien/servicio. Se consideran AN todas las áreas que generan facturación, es decir, áreas que proveen bienes o servicios por los cuales N.S.S.A. emite facturas.

  En la contabilidad se identifica mediante el campo "área de negocio", similar a lo que sería un centro de beneficio.

Acuerdo Específico II
Comisión SUBE AMBA

Entre la SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, con domicilio en la calle Hipólito Yrigoyen N° 250 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, representada en este acto por el señor Secretario de Transporte, Ing. Héctor Guillermo KRANTZER, en adelante "LA SECRETARIA", y EL BANCO DE LA NACION ARGENTINA, con domicilio en la calle Bartolomé Mitre N° 326 de la misma Ciudad, representado en este acto por su señor Presidente, Javier GONZÁLEZ FRAGA, en adelante "EL BANCO", a quienes se designa en forma conjunta como "LAS PARTES", convienen en celebrar el presente ACUERDO ESPECÍFICO, que reconoce como antecedentes el Acuerdo Marco de fecha_____ y que en lo relacionado con la contraprestación que le corresponde a NSSA en su condición de empresa Administradora y Gestora del Sistema Único de Boleto Electrónico, quedará sujeto a lo que a continuación se consigna.

En el supuesto en que existieran transacciones económicas, los criterios de retribución serán mediante el pago a favor de N.S.S.A. de una comisión a fijarse sobre los montos liquidados por su Back Office, en concepto de usos y de cargas. La misma se fija para todos los casos en el SIETE POR CIENTO (7%) salvo que se determine expresamente una comisión distinta en función de proyectos específicos.

1. Un porcentaje del TRES POR CIENTO (3%) más impuestos, por el procesamiento de las transacciones, neto de lo pagado a terceros por el mismo concepto; más
2. El proporcional al UNO POR CIENTO (1%) más impuestos, en concepto de Emisor, en su carácter de emisor de las tarjetas SUBE, neto de lo pagado por el mismo en concepto a emisores de soportes SUBE compatibles; más
3. Un TRES POR CIENTO (3%) más impuestos o un UNO y MEDIO POR CIENTO (1,5%) más impuestos, según corresponda, en concepto de retribución por red de recarga, neto de lo pagado a terceros por el mismo concepto.

Convenio Específico III

SUBE NACIONAL

Entre la SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, con domicilio en la calle Hipólito Yrigoyen N° 250 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, representada en este acto por el señor Secretario de Transporte, Ing. Héctor Guillermo KRANTZER, en adelante "LA SECRETARIA", y EL BANCO DE LA NACION ARGENTINA, con domicilio en la calle Bartolomé Mitre N° 326 de la misma Ciudad, representado en este acto por su señor Presidente, Javier GONZALEZ FRAGA, en adelante "EL BANCO", a quienes se designa en forma conjunta como "LAS PARTES", convienen en celebrar el presente ACUERDO ESPECÍFICO, que reconoce como antecedentes el Acuerdo Marco de fecha _____ y se ajusta a las cláusulas que a continuación se exponen:

PRIMERA.- El presente tiene como objeto regular la implementación del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (en adelante, el "S.U.B.E.") en las provincias y los municipios en cuya jurisdicción operen empresas destinatarias de la COMPENSACION COMPLEMENTARIA PROVINCIAL (CCP), en el marco de lo dispuesto en el artículo 3° del Decreto N° 98 de fecha 6 de febrero de 2007, que presten servicios urbanos y suburbanos de transporte público automotor de pasajeros, ajustándose dicha implementación a lo establecido por la Resolución N° 1535 de fecha 4 de diciembre de 2014, sus normas complementarias y modificatorias; y al Cronograma de Instalación que la SECRETARIA DE TRANSPORTE dependiente del MINISTERIO TRANSPORTE establezca al efecto.

La implementación del S.U.B.E. en las jurisdicciones de las distintas localidades del país conforme normativa vigente, se ajustará a las obligaciones, responsabilidades y alcances establecidos en el presente.

SEGUNDA.- Nación Servicios S.A. dará inicio al proyecto para la implementación del S.U.B.E. en la Provincia y/o Ciudad que el Ministerio de Transporte de la Nación determine, una vez suscripta el ACTA ACUERDO DE IMPLEMENTACIÓN -cuyo modelo se encuentra regulado mediante la Resolución N° 1535/2014 del entonces Ministerio del Interior y Transporte.

TERCERA.- Mediante la presente se definen y determinan las responsabilidades de las partes, a saber:

a- Nación Servicios S.A., en su carácter de empresa Administradora y Gestora del S.U.B.E., será emisora, administradora y procesadora de la Tarjeta SUBE, prestará soporte en la implementación del sistema, gestionará la entrega- por cuenta y orden del Ministerio de Transporte de la Nación- del equipamiento SUBE necesario (embarcado y no embarcado) y realizará el seguimiento para el cumplimiento de todos los hitos del proyecto.

AGN

Entregará en comodato a las jurisdicciones el equipamiento SUBE homologado.

Llevará a cabo las entregas parciales de Tarjetas SUBE, conforme la previa y expresa autorización del MINISTERIO DE TRANSPORTE, a las jurisdicciones pertinentes.

Brindará las capacitaciones técnicas necesarias para la correcta instalación del equipamiento embarcado y no embarcado.

Difundirá el firmware, la parametría del S.U.B.E. y proveerá la totalidad de los Módulos SAM los cuales serán instalados en los dispositivos SUBE.

Desarrollará y difundirá, dentro del plazo establecido, los Atributos o Beneficios Locales conforme la información provista por la Jurisdicción.

Brindará los servicios de comunicación y mantenimiento necesarios para garantizar el correcto funcionamiento de los mismos.

Ejecutará de forma diaria los procesos relacionados con la recolección y recepción de archivos transaccionales disponibles en los concentradores ubicados en los garajes de las empresas de transporte, realizando los días hábiles las liquidaciones de los usos correspondientes, y los hábiles bancarios los depósitos bancarios de los mismos netos de los costos del sistema.

Recibirá y gestionará las consultas y/o reclamos que pudieran presentar las empresas adheridas al sistema, circunscribiéndose exclusivamente a su competencia.

Realizará el control de stock del equipamiento afectado a la implementación de SUBE a nivel nacional.

Garantizará los puntos de carga y venta necesarios para la eficaz operatoria del sistema.

Se comprometerá a suscribir un Convenio Específico con la localidad pertinente, el cual será notificado al Ministerio de Transporte de la Nación por nota formal.

b- La autoridad de transporte local, será responsable de la implementación del S.U.B.E., por parte de las empresas de transporte alcanzadas por el ACTA ACUERDO DE IMPLEMENTACIÓN, comprometiéndose al cumplimiento de todos los requisitos formales exigidos por Nación Servicios S.A., en un todo de acuerdo con la Resolución N° 23 del 14 de enero de 2011 de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (en adelante "CNRT") y sus modificatorias.

c- El Ministerio de Transporte de la Nación y/o la autoridad de aplicación -que éste designe a tal efecto- deberá determinar y/ o prestar la correspondiente conformidad a la cantidad de equipamiento embarcado SUBE a entregar.

Asumirá los costos de todas las contrataciones que Nación Servicios S.A. efectúe por su cuenta y orden, para la implementación de dicho proyecto, debiendo abonar las sumas de dinero resultantes, dentro de los NOVENTA (90) días corridos de presentadas las facturas correspondientes.

Abonará las Tarjetas SUBE registradas al valor unitario vigente durante el respectivo mes de registración, siendo esta obligación independiente de que la jurisdicción rinda las mismas.

12

Determinará e informará formalmente mediante nota a NSSA la fecha de salida operativa del S.U.B.E. en las jurisdicciones pertinentes.

CUARTA.- El Ministerio reconoce a favor de NACIÓN SERVICIOS S.A. una comisión del CINCO POR CIENTO (5 %) más IVA, la cual se descontará de las liquidaciones diarias de los usos de las empresas que presten servicios urbanos y suburbanos de transporte público automotor de pasajeros en el marco de este proyecto.

Dicho porcentual comprende:

- El DOS POR CIENTO (2%) más IVA en concepto de única retribución por el servicio de procesamiento de: **a)** las transacciones económicas efectuadas mediante la utilización del S.U.B.E. para el acceso a la totalidad de los servicios de transporte público automotor de carácter urbano y suburbano de pasajeros habilitados por la misma y **b)** las tarjetas y su emisión.
- El TRES POR CIENTO (3%) más IVA en concepto de retribuciones de Red de Carga pagados por NACIÓN SERVICIOS S.A. a las Redes de Carga en su carácter de Gestor y Administrador del S.U.B.E., conforme lo regulado mediante la Resolución N° 755/2011 de la CNRT, ratificada posteriormente por la Resolución N° 6/2013 de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN.

El Ministerio reconocerá a favor de NACIÓN SERVICIOS S.A. la comisión del SIETE POR CIENTO (7 %) más IVA cuando los servicios comprendidos en el proyecto revistan el carácter de nacionales, ya sean empresas de transporte público automotor y/o ferroviarias.

Dicho porcentual comprende:

- El CUATRO POR CIENTO (4%) más IVA en concepto de única retribución por el servicio de procesamiento de: **a)** las transacciones económicas efectuadas mediante la utilización del S.U.B.E. para el acceso a la totalidad de los servicios de transporte público automotor de carácter urbano y suburbano de pasajeros habilitados por la misma y **b)** las tarjetas y su emisión.
- El TRES POR CIENTO (3%) más IVA en concepto de retribuciones de Red de Carga pagados por NACIÓN SERVICIOS S.A. a las Redes de Carga en su carácter de Gestor y Administrador del S.U.B.E., conforme lo regulado mediante la Resolución N° 755/2011 de la CNRT, ratificada posteriormente por la Resolución N° 6/2013 de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN.

La comisión se descontará de las liquidaciones diarias de los usos de dichas empresas.

QUINTA.- NACIÓN SERVICIOS S.A., en su carácter de Administrador y Gestor del S.U.B.E., podrá llevar a cabo relevamientos, presenciales y/o a distancia, por sí o a través de terceros, sobre la implementación del S.U.B.E. y el cumplimiento de las obligaciones que surjan a partir de la suscripción de los CONVENIOS ESPECÍFICOS pertinentes.

AGN

SEXTA.- El MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA y NACIÓN SERVICIOS S.A. son titulares exclusivos de todos los derechos de propiedad intelectual e industrial inherentes al S.U.B.E., en el marco de lo dispuesto en el Decreto PEN N° 84/2009, y demás normativa modificatoria y/o complementaria.

SÉPTIMA.- Cualquier controversia que no pueda ser resuelta de común acuerdo, en el marco de la buena fe contractual, será sometida a la jurisdicción de los Tribunales con competencia en lo Contencioso Administrativo Federal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Las notificaciones que se cursen a los domicilios constituidos en el presente CONVENIO se tendrán por válidas, surtiendo los efectos que en cada caso correspondan.

BORRADOR

14

Informe UAI 2012

Sub Aspecto	ID Observacion	Descripción	Responsable de la implementación a Dic 2012	Nivel de Riesgo a Dic 2012	Estado de Observación	Estado al 2019
Tenología	C.2.12. Inexistencia de un servidor de actualizaciones de seguridad para los equipos Servidores y Estaciones de Trabajo de la empresa. 1ra. Reiteración: Auditoría al 30/05/2011.	a) Observación: Del relevamiento efectuado se observa que no se cuenta con herramientas de actualización automática sobre los equipos servidores y estaciones de trabajo tanto para la plataforma Windows como Linux. Se toma en conocimiento que han desarrollado un procedimiento en borrador de implementación de parches de seguridad y han realizado pruebas con un servidor WSUS de Microsoft. De acuerdo a lo establecido en la Comunicación 48/2005 de la SIGEN en su punto 9. – Seguridad. y con la Comunicación "A" del BCRA 4609 Sección 3 Protección de activos de información, punto 3.1.4.2. Estándares de acceso, de identificación y autenticación, y reglas de seguridad. Se deben implementar métodos de identificación y autenticación para controlar el acceso lógico a los sistemas y servicios informáticos, los que dependerán de la criticidad y el valor de los datos a proteger, debiéndose considerar: La permanente actualización de los sistemas operativos y herramientas con respecto a nuevas vulnerabilidades, y "patches". b) Riesgo: • Inexistencia de un esquema centralizado que garantice la aplicación de o de las actualizaciones de seguridad sobre todo el equipamiento informático de la organización. • Interrupciones en el proceso productivo. • Fallas en la tecnología para soportar las necesidades del negocio. c) Recomendación: Implementar un servicio centralizado que provea de las actualizaciones de seguridad criticas a las estaciones de trabajo y servidores de la empresa en todas sus plataformas en forma automatizada y controlada bajo el control especifico del área de sistemas quien deberá determinar si corresponde la implementación de las actualizaciones de acuerdo a la plataforma instalada en la empresa. Asegúrese que el mantenimiento del software de sistema instalado (parches, Service Packs y otras actualizaciones) se gestiona a través del proceso de gestión de cambios establecido y se realiza en concordancia con los procedimientos y guías del vendedor (o proveedor) a través de personal calificado y autorizado. Mantener el software del sistema actualizado, aplicando las actualizaciones y parches de forma apropiada. Revisar regularmente la cantidad de mantenimientos realizados y la infraestructura no alcanzada en los mismos, considerando los riesgos futuros, incluyendo las vulnerabilidades de seguridad. Reportar todos los inconvenientes identificados para ser considerados en el proceso de planeamiento de infraestructura. Mejores prácticas (COBIT) : AI3 Adquirir y mantener infraestructura tecnológica AI3.3 Mantenimiento de la Infraestructura Desarrollar una estrategia y un plan de mantenimiento de la infraestructura y garantizar que se controlan los cambios, de acuerdo con el procedimiento de administración de cambios de la organización. Incluir una revisión periódica contra las necesidades del negocio, administración de parches y estrategias de actualización, riesgos, evaluación de vulnerabilidades y requerimientos de seguridad. DS5 Garantizar la seguridad de los sistemas. DS5.9 Prevención, detección y corrección de software malicioso Poner medidas preventivas, detectivas y correctivas (en especial contar con parches de seguridad y control de virus actualizados) en toda la organización para proteger los sistemas de la información y a la tecnología contra malware (virus, gusanos, spyware, correo basura). Historial de respuestas del Auditado • 30/05/2011 En la actualidad se encuentra el servicio de WSUS aplicando actualizaciones en toda la infraestructura de servidores Windows pertenecientes a los CPD de Rosario. Se encuentra en análisis y diseño por parte de los departamentos de Tecnología y Seguridad Informática, el ampliar la plataforma WSUS hacia todos los servidores Windows ubicados en los CPD de Bs As y hacia las estaciones de trabajo de la compañía. Para el caso de los servidores con sistema operativo RedHat se encuentra en análisis y diseño por parte de los departamentos de Tecnología y Seguridad Informática la adquisición de RedHat Network Satellite para la actualización de los mismos	Gerencia de Sistemas y Tecnología de Nación Servicios S.A	BAJO	Cerrado	En contramedida para subsanar el punto expuesto por la UAI en su informe final del año 2012, las areas de tecnologia de Nación Servicios procedieron a la implementación de las plataformas Microsft WSUS y RedHat Satellite para cubrir las necesidades de pacheos sobre plataformas Windows y Linux

Sistemas Aplicativos	C.2.5. Inexistencia de una alarma ante determinados eventos en el aplicativo MITROL. 1ra. Reiteración: Auditoría al 30/05/2011.	a) Observación: De la revisión efectuada en el Aplicativo de Contact Center MITROL en la sucursal Rosario, se detectó que no contempla la definición de una alarma ante eventos que se produzcan en el aplicativo que pueda involucrar la no atención de llamadas fuera del horario en que se encuentra un supervisor (luego de las 20 hs. y fines de semana). Dicha situación no da cumplimiento a lo establecido en la Comunicación 48/2005 de la SIGEN en su punto 7. – Desarrollo, Mantenimiento o Adquisición de software de aplicación y a la Comunicación A4609 del BCRA Sección 8 "Sistemas Aplicativos de información" detallado en 8.2 "Integridad y validez de la información". Estado de Situación en Auditoria 2012: Conforme afirma el Sector Auditado: "…Para dicha observación se procederá a realizar la Migración de la nueva versión de MITROL los 1ros días del mes de Septiembre en la Sede de Rosario, la misma contiene un módulo de alarmas ó alertas que permite establecerlas para casos de incidencias ó indicadores por fuera del servicio requerido. * Se actualizaron 32 pc que se han adecuado para la implementación de la migración de la nueva versión de Mitrol. * Se establecieron alarmas que miden distintos parámetros para SUBE Y BNA…". A pesar de lo anteriormente indicado, aún no esta cubierta las debilidades observadas. b) Riesgo: Probable • Falta de atención a reclamo de usuarios. • Perdida de imagen institucional. c) Recomendación: Evaluar la factibilidad de definir la implementación de alertas que dispare un mensaje o llamado a los supervisores o responsables del área fuera del horario de atención habitual, el cual permitirá estar al tanto de situaciones de urgencias.(un ejemplo es avisos a la blackberry de los Responsables mediante mails o sms). Las recomendaciones se ajustan a las consideraciones de las mejoras prácticas de COBIT en el objetivo de control de alto nivel "Adquirir e implantar – AI2 "Adquirir y mantener software aplicativo", punto AI2.3 "Control y auditabilidad de las aplicaciones ". Historial de respuestas del Auditado • 30/05/2011 Se coincide con la recomendación. Se adquirirá el módulo de alarmas Mitrol y se pondrán en marcha las políticas de alarmas a la fecha de implementación propuesta.	Gerencia de Centro de Contacto	Medio	Cerrado	Actualmente contamos con la versión 6.2 del proveedor Mitrol que contempla un módulo de manager de alarmas que informa a los supervisores diferentes tipos de eventos para garantizar la atención de todas las campañas del centro de contactos. Adicionalmente se cuenta con una herramienta de monitoreo y control en línea, gestionada por un NOC propio que trabaja 7x24, de toda la infraestructura y aplicaciones tecnologías provistas por parte del proveedor de servicio.
Ambiente de Control, información, comunicación y monitoreo.	C.2.1. Desactualización de Normas y Procedimientos de TI. 2da. Reiteración: Auditoría al 10/02/2010.	a) Observación: De la revisión de los Manuales de Normas y Procedimientos de TI, surgen las siguientes debilidades: • Desactualización en los siguientes temas: Ciclo de desarrollo de software, administración de requerimientos, **administración de resguardos, esquema de resguardos ,etc.** • Falta de unificación de las Normas(sucursal Rosario y Buenos Aires), particularmente para aspectos tales como: Desarrollo de Software, Pruebas (test), Seguridad Informática y Plan de Contingencia. • En la Sucursal Buenos Aires, no se encuentran desarrollados y formalmente aprobados la totalidad de procedimientos internos de Seguridad Informática. Entre los que podemos citar a modo de ejemplo: los controles que debe efectuar el área sobre la actividad de los distintos usuario de los sistemas y en particular, sobre aquellos que posean el permiso de Administradores de recursos, Informes periódicos a las distintas áreas, entre otros ítems. Estado de Situación en Auditoria 2012: Esta auditoria tomo conocimiento que se encuentran avanzadas las gestiones para la adecuación e implementación de las Normas que nos ocupan. Incumpliendo lo establecido en la Comunicación 48/2005 de la SIGEN en su punto 4.- Políticas y Procedimientos y en la A4609 del BCRA sección 2 Organización funcional y gestión de la tecnología informática y sistemas, punto 2.5.Gestión de la tecnología informática y sistemas. b) Riesgo: Probable • Ausencia de Responsabilidades. • Discontinuidad operativa. • Observaciones de los Entes de Contralor. c) Recomendación: A efectos de establecer un marco formal de trabajo, garantizar la integridad, confidencialidad, disponibilidad, y auditabilidad de la información, se recomienda actualizar los Manuales de Normas y Procedimientos de TI. Desarrollar e implementar la totalidad de procedimientos de gestión y control interno del área de Seguridad Informática. Las recomendaciones se ajustan a las consideraciones de las mejoras prácticas de COBIT en el objetivo de control de alto nivel "Planear y Organizar - PO6 "Comunicar las aspiraciones y dirección de la gerencia", punto PO6.3. "Administración de Políticas para TI - Desarrollar y mantener un conjunto de políticas que apoyen la estrategia de TI".	Gerencia de Sistemas y Tecnología de Nación y Coordinación General – Depto. Seguridad de la información.	Alto	Cerrado	En contramedida para subsanar el punto expuesto por la UAI en su informe final del año 2012 que hace referencia a procesos y esquemas de resguardo, el departamento de Monitoreo y operaciones perteneciente al areas de tecnologia de Nación Servicios procedio a la publicación del Manual de politicas de resguardo asi como la circular interna 284.

AUDITORIA GENERAL DE LA NACION * FOLIO Nº

Sub Aspecto	ID Observacion	Descripción	Responsable de la implementación a Dic 2013	Nivel de Riesgo a Dic 2013	Estado de Observación	Estado al 2019
Resguardo y recuperación de datos	C.2.15. Pruebas de Recuperación de Datos.	a) Observación: Del relevamiento efectuado, no se pudo obtenerse evidencias de las pruebas de recuperación de información del SUBE, de acuerdo a lo normado en el Procedimiento de Resguardos del proyecto SUBE, donde se indica. "…Se debe tener un mecanismo de selección de resguardos, para realizar pruebas de recupero periódicamente. Resulta conveniente incluir en la prueba la participación de los usuarios propietarios de la información a fin de verificar el éxito de la misma. Se debe realizar, como mínimo, una prueba cada 30 días corridos. Las pruebas deben ser resguardos tanto actuales como históricos y deben ser asentadas en la planilla de recupero…" No dando cumplimiento con la Comunicación 48/2005 de la SIGEN en su punto 5. Cumplimiento de Regulaciones. b) Riesgo: Posible: • Pérdida de la información, con la consecuente discontinuidad operativa. • Incertidumbre respecto de la operatividad de los resguardos generados. c) Recomendación: Ejecutar las pruebas de recuperación de datos, de acuerdo a lo indicado en el procedimiento de resguardos proyecto SUBE, con el objeto de minimizar los riesgos asociados. Las recomendaciones se ajustan a las consideraciones de las mejores prácticas de COBIT en el objetivo de control de alto nivel ""Administración de Datos - DS11 "Administración de la información ", punto DS11.5 "Respaldo y restauración .	Gerencia de Sistemas y Tecnología de Nación Servicios S.A	Medio	Cerrado	En contramedida para subsanar el punto expuesto por la UAI en su informe final del año 2013, el departamento de Monitoreo y Operaciones correspondiente al areas de tecnologia de Nación Servicios implementa un cronograma de pruebas trimestrales, mediante las cuales se evidencian de forma documental la prueba realizada.
Resguardo y recuperación de datos	C.2.16. Formularios de recupero de información	a) Observación: Del relevamiento efectuado, sobre un grupo de formularios de solicitud de recupero de información (F1089/11), correspondientes al año 2012, se evidencia la falta de integración de los siguientes campos: Solicitado/Autorizado por, Implementado por y fecha de implementación, incumpliendo lo indicado en las normas y políticas de resguardos de información en su punto 6.1. Solicitudes de recupero de información. Adicionalmente, se comenta que de acuerdo a lo que indica el formulario en el punto Nota: "…El presente formulario deberá estar acompañado de los mails con las correspondientes conformidades de los Sectores Adm. de Seguridad Informática, Coord. de Tecnología y del Usuario solicitante del recupero de información…." Dicha documentación no nos fue suministrada. No dando cumplimiento con la Comunicación 48/2005 de la SIGEN en su punto 5. Cumplimiento de Regulaciones. b) Riesgo: Posible: • Incumplimiento de normativa interna. • Incertidumbre respecto a la autorización del recupero. c) Recomendación: Confeccionar los formularios anteriormente tratado, de acuerdo a lo indicado en las normas y políticas de resguardos de información, con el objeto de minimizar los riesgos asociados. Las recomendaciones se ajustan a las consideraciones de las mejores prácticas de COBIT en el objetivo de control de alto nivel ""Administración de Datos - DS11 "Administración de la información", punto DS11.5 "Respaldo y restauración .	Gerencia de Sistemas y Tecnología de Nación Servicios S.A	Medio	Cerrado	En contramedida para subsanar el punto expuesto por la UAI en su informe final del año 2013, el departamento de Monitoreo y Operaciones correspondiente al areas de tecnologia de Nación Servicios realizo los cambios solicitados sobre los formularios correspondientes a los pedidos de Resguardo y Recuperación.

Observaciones de Auditoría

Nación Servicios

Subgcia. de Seguridad, Continuidad del Negocio y Procesos

Entidad	UNSAM
Año	2012-2019
Nro. Observación	4.1.4.3
Criticidad	N/A

DESCRIPCIÓN DE LA OBSERVACIÓN

El resultado de las auditorías llevadas a cabo por la UAI del BNA en el ámbito de NSSA describe debilidades en el sistema de control interno, en particular en el aspecto informático.

Al efecto de reflejar lo expuesto en las observaciones precedentes, en relación a la administración y gestión del SUBE por parte de NSSA, se relevaron informes de la UAI. Esta analizó en diferentes estadios temporales, cinco aspectos que en modo integral reflejan el funcionamiento del Sistema de Control Interno (SCI) de NSSA, para el período 2010 a 2013. Así verificó que solo el aspecto legal posee un sistema de control interno que puede calificarse como "Satisfactorio".

Considerando esta opinión, se realizó un relevamiento de los informes de la UAI, referidos a la evaluación del sistema de control interno (2012 y 2013), tomando en particular el aspecto Informático, atento presentar un grado "ajustado" de control interno y resultar sustancialmente significativo para el desarrollo y sustentabilidad del SUBE.

Este aspecto se subdivide a su vez en 10 sub-aspectos:

- Ambiente de control, información, comunicación y monitoreo,
- Proveedores Externos,
- Gestión de Riesgos de TI,
- Sistemas Aplicativos,
- Resguardo y recuperación de datos,
- Seguridad Lógica,
- Seguridad Física,
- Continuidad de Procesamiento,
- Tecnología, y
- Comunicaciones.

Del examen surge que el 50% de los sub-aspectos presenta un grado "ajustado" de control interno.

Dichos informes destacan especialmente el sub-aspecto Seguridad lógica, sobre el cual se observaban debilidades significativas que representaban un riesgo substancial para el mismo, representadas por la falta de seguridad de las bases de datos Oracle del SUBE. En este sentido, han surgido debilidades por la falta de control sobre los logs de la base de datos, la falta de un procedimiento de administración de los usuarios, el uso generalizado del usuario PUBLIC, la ejecución de procesos con usuarios administradores y el almacenamiento de claves en texto claro.

A partir de las debilidades detectadas en los citados informes, la UAI elaboró una matriz de madurez tendiente a verificar el nivel de ajuste a las buenas prácticas en la materia, según el marco de referencia COBIT 4.1 y los riesgos involucrados.

El modelo utilizado organiza los controles del aspecto auditado en cuatro dominios: Planificar y Organizar (PO); Adquirir e Implementar (AI); Entregar y Dar Soporte (DS) y Monitoreo y Evaluación (ME), evaluándose el objetivo y el punto de control dispuesto por el COBIT 4.1

Posteriormente se efectuó la distribución de los procesos COBIT según su impacto, traducidos en tres niveles de riesgo (alto, medio y bajo). Para el informe de 2013, el resumen de observaciones que realiza la UAI para cada dominio COBIT, arrojan como resultado que todos los dominios tienen observaciones con criticidad media, pero "Entrega y Dar Soporte" concentra la mayor cantidad de

observaciones de impacto alto con riesgos asociados. Las observaciones de criticidad alta en el dominio de Entregar y Dar Soporte se ubicaban en el sub-aspecto de Seguridad Lógica. Este dominio está vinculado con la entrega de productos para la concreción de objetivos trazados.

En el punto 4.8.2 del presente informe, referido al grado de cumplimiento de los objetivos S.U.B.E. se observa un nivel de desarrollo lejano al óptimo, con significativos retrasos respecto a lo planificado

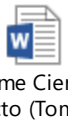
PLAN DE ACCIÓN

Desde la creación formal de la Gerencia de Seguridad y Continuidad del Negocio en el año 2015 se establecieron distintos planes de proyectos operativos, los cuales se detallan a continuación:

Particularmente, para los puntos mencionados en la nota citada, y correspondientes a los aspectos de Seguridad Lógica, a continuación se detallan los proyectos asociados a cada aspecto observado, incluyendo las tareas realizadas en cada caso:

FALTA DE SEGURIDAD DE LAS BASES DE DATOS ORACLE DEL SUBE / USO GENERALIZADO DEL USUARIO PUBLIC / EJECUCIÓN DE PROCESOS CON USUARIOS ADMINISTRADORES

Dentro del primer Plan de Proyectos (2015 / 2016) se planteó la necesidad de realizar la toma de la administración de seguridad de las bases de datos productivas a fin de mejorar la protección de la información de negocio contenida en las mismas, adecuarlas a las mejores prácticas de seguridad y regulaciones a la cuales son afectadas.



FALTA DE CONTROL SOBRE LOS LOGS DE LA BASE DE DATOS

Dentro del proyecto anteriormente mencionado también se contempló la activación de auditoría de seguridad de las Bases de Datos, el envío de estos registros al SIEM y definición de controles.

Por otra parte, en el plan operativo siguiente (2016-2017) se proyectó también la implementación de un Firewall para las Bases de Datos productivas de la Organización.

CierreDeProyectos-I
mpFirewallDB.docx

Así mismo se implementaron los siguientes controles y aún vigentes:

Controles:

- **Revisión de accesos:** De forma mensual
- **Last Login de usuarios:** En este control mensual se identifican los usuarios nominales que no se conectan por un periodo superior a 30 días procediendo a su correspondiente bloqueo.
- **Usuarios desvinculados:** En este control mensual se busca que no existan usuarios nominales activos que ya no pertenezcan a la empresa.

Alertas:

- **Alta/Baja/Modificación de usuarios:** Una alerta enviada por el SIEM nos alerta en caso que un usuario que no pertenece al dpto. de seguridad informática realice acciones de abm de usuarios y en caso de accionarse la alerta se realiza su correspondiente análisis, generaciones de incidente de seguridad, etc.
- **Alta/Baja/Modificación de grupos:** Una alerta enviada por el SIEM nos alerta en caso que un usuario que no pertenece al dpto. de seguridad informática realice sobre acciones de abm de grupos y en caso de accionarse la alerta se realiza su correspondiente análisis, generaciones de incidente de seguridad, etc.
- **Asignación de permisos (GRANT/REVOKE):** Una alerta enviada por el SIEM nos alerta en caso que un usuario que no pertenece al dpto. de seguridad informática realice sobre acciones de asignación o revocación de privilegios y en caso de accionarse la alerta se realiza su correspondiente análisis, generaciones de incidente de seguridad, etc.
- **Multiple bloqueo de usuarios:** Una alerta enviada por el SIEM nos alerta en caso que se detecte que se bloqueen más de 3 usuarios de base de datos en menos de 5 minutos, permitiendo identificar un posible ataque de bloqueo de usuarios de forma masiva. En caso de accionarse la alerta se realiza su correspondiente análisis, generaciones de incidente de seguridad, etc.
- **Usuario compartido:** Una alerta enviada por el SIEM nos alerta en caso que se detecte que un usuario este utilizando un usuario diferente con el cual se logueo a su equipo, en caso que el usuario que esté utilizando sea genérico el SIEM chequea que haya realizado la correspondiente apertura del sobre electrónico (SATCS). En caso de accionarse la alerta se realiza su correspondiente análisis, generaciones de incidente de seguridad, etc.

Monitoreo:

Mediante la instalación del cliente DAM (data activity monitoring) en los motores de base de datos, se monitorea la actividad que se realiza en las bases de datos, el cual nos alerta posibles ataques sobre las bases de datos, accesos no autorizados, etc.

FALTA DE UN PROCEDIMIENTO DE ADMINISTRACIÓN DE LOS USUARIOS,

Una parte importante de la proyección que se realizó desde un inicio de encuentra la identificación, documentación y mejora de los lineamientos y procesos de seguridad para toda la Organización. Dentro de este marco es que se formalizaron los siguientes documentos. Se adjuntan las versiones vigentes:

NIT N° 1016 - V.1.pdf

Circ.Int.N° 305-V.1.pdf

ALMACENAMIENTO DE CLAVES EN TEXTO CLARO.

En función de lo detectado, también se llevó adelante un proyecto para erradicar la problemática identificada, donde se identificó los Datasource de las aplicaciones que tuvieran las contraseñas en texto plano para encontrar un mecanismo de cifrado:

Cierre de proyecto - Encripción de contra

HISTORIAL DE CAMBIOS

Versión	Autor	Fecha	Aprobador	Descripción
1.0	Sánchez Hirsch, Martín	22/05/2019	Garay, Pablo César	Versión Inicial

ANEXO IV – ANALISIS DE LOS COMENTARIOS DE LOS ORGANISMOS INVOLUCRADOS

Mediante Nota Nº 56/19-AG7 y Nota Nº 57/19-AG7 se puso en conocimiento del Ministerio de Transporte (MT) y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) el Proyecto de Informe de Seguimiento de las observaciones y recomendaciones formuladas en los Informes de Auditoría aprobados por las Resoluciones AGN 258/2012, 259/2012 y 89/2017, remitido a efectos de que realicen los comentarios que consideren pertinentes.

Mediante Providencia Nº PV-2019-40894787-APN-DIP#MTR el Ministerio de Transporte solicitó una prórroga, la que fue concedida por Nota 91/2019 AG7 del 07/05/2019. Finalmente por PV-2018-48001126-APN-DIP#MTR del 21/05/19, la Dirección de Información al Público del MT remitió los comentarios al proyecto de estudio especial producido por la Subsecretaria de Transporte Automotor.

Asimismo, por intermedio de la Providencia Nº PV-2019-36431978-APN-CNRT#MTR de la Dirección Ejecutiva de la CNRT, se remitieron los comentarios al proyecto en trato, producido por el área competente del ente regulador.

Con relación a NSSA, el MT remitió sus comentarios al proyecto de informe de seguimiento mediante providencia PV-2019-50292204-APN-DIP#MTR de fecha 29 de mayo de 2019.

En primer término, se analizarán los comentarios producidos por el Ministerio de Transporte para luego dar tratamiento a las consideraciones vertidas por NSSA y por último por la CNRT.

MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Resolución 258/2012 AGN.

COMENTARIO DE LA SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR. NO-2019-47970427-APN-SSTA#MTR.	ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS.
Punto 4.2.1. *"...Ello así, corresponde manifestar, en relación a las conclusiones arribadas por el Auditor, respecto al punto 4.2.1 del referido Proyecto, que en virtud de la reestructuración del sistema de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional, encarada por el ESTADO NACIONAL con el objeto de que dicho servicio público sea prestado con mayor eficiencia y en mejores condiciones para los usuarios, tal como cita en nota aclaratoria la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN en su proyecto de informe, con fecha 28 de diciembre de 2018 se dictó el Decreto N° 1200, el cual introdujo modificaciones al Decreto N° 656/1994, sustituyendo su artículo 17, el cual establecía que los permisos para la explotación de los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional tendrían una vigencia de DIEZ (10) años, renovables automáticamente por períodos iguales a petición de los interesados.* *En ese sentido, en virtud del mentado Decreto N° 1200/18, y hasta tanto se lleve a cabo la restructuración aludida, por su artículo 1° se facultó a la Autoridad de Aplicación a fin de ejercer la potestad de renovar los permisos por plazos menores –de hasta 10 años- y sin automaticidad.* *En ese sentido, cabe poner de resalto que mediante la Decisión Administrativa 306 de fecha 13 de marzo de 2018 se creó la DIRECCION DE GESTIÓN TECNICA DE TRANSPORTE dependiente de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, cuya responsabilidad primaria asistir al SECRETARIO DE GESTIÓN DE TRANSPORTE en el seguimiento y coordinación técnico-operativo de los temas y/o proyectos de las distintas áreas, y cuyas acciones son:* *1. Intervenir en el diseño de planes, programas, proyectos y estrategias en materia de inversión pública y asistencia técnica para la gestión de los modos que entiende la Secretaría.* *2. Coordinar acciones con las jurisdicciones provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para lograr la gestión del sistema nacional*	Las manifestaciones efectuadas al punto en trato, no conmueven el estado de cumplimiento de la recomendación formulada oportunamente. Ello así porque, aun cuando, como se expresa en el proyecto de informe de seguimiento, el Decreto Nº 1200/2018 (dictado con posterioridad al período comprendido por éste Informe de Seguimiento –IS-) derogó la automaticidad en la renovación de los permisos, y facultó a la AA a renovarlos por plazos menores a 10 años, la recomendación se dirigía a cuestiones de celeridad procedimental y a su puesta al día a los plazos establecidos, puesto que un tratamiento tardío podría dar lugar a situaciones de incertidumbre en relación a la vigencia del permiso y con ello poner en riesgo su continuidad. Nótese que, de las actuaciones relevadas, y frente a la posibilidad de renovación automática de un permiso, aun en situaciones que lo tornaran no renovable, la demora en la tramitación en los expedientes relevados fue de 2 a 6 años. Por lo que se considera que en el período abarcado por éste IS no se han adoptado medidas tendientes a satisfacer la recomendación formulada. Se mantiene el estado de cumplimiento en No implementada. Con respecto al resto de las medidas implementadas en pos de lograr la restructuración del sistema de transporte, por su potencial significatividad para la actividad, las mismas serán consideradas como posible objeto de futuros trabajos.

de transporte que promueva la integración y el desarrollo urbano. *3. Asistir en materia de elaboración de los pliegos de bases y condiciones técnicas de procesos para el otorgamiento de concesiones, permisos y/o cualquier otro tipo de figura jurídica que implique prestación de servicio de transporte.* *4. Asistir en el estudio de propuestas y/o proyectos de políticas de transporte e implementación de las mismas.* *5. Coordinar acciones con las jurisdicciones provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el marco político y normativo para lograr una unificación estratégica de políticas de transporte.* *6. Asistir al SECRETARIO DE GESTIÓN DE TRANSPORTE en los enlaces en temas referidos a la Agencia de Transporte Metropolitano en materia de planificación, programación, coordinación, financiamiento y de gestión administrativa y económica.* *Además, a través de la Resolución N° 1154 de fecha 28 de diciembre de 2018 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se creó la UNIDAD EJECUTORA ESPECIAL TEMPORARIA "Modernización de la red de colectivos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)", en la órbita de la UNIDAD DE COORDINACIÓN GENERAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE, cuyos objetivos son:* *1. Participar en la planificación del sistema de rutas de Transporte Público de Pasajeros por Automotor de carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional, en el ámbito del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), en coordinación con las áreas competentes en la materia.* *2. Proponer a la autoridad de aplicación modificaciones a las rutas actuales y futuras y los instrumentos necesarios para la implementación de dichas modificaciones, a los fines de mejorar la cobertura, nivel de servicio y eficiencia del sistema.* *3. Coordinar estudios de oferta, demanda, y parámetros económico-financieros de las rutas de Transporte Público de Pasajeros por Automotor de carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), en coordinación con las áreas competentes en la materia.* *4. Participar en la elaboración de pliegos de bases y condiciones técnicas de procesos para el otorgamiento de concesiones, permisos y/o cualquier otro tipo de figura jurídica que implique prestación de servicios de transporte a ser*	

suscriptos entre la autoridad de aplicación y los operadores, en el marco de su competencia. *5. Proponer, a las áreas competentes, modificaciones normativas inherentes al sistema de rutas de Transporte Público de Pasajeros por Automotor de carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).* *6. Coordinar la producción de indicadores para monitorear el desempeño de los operadores del sistema, incluyendo los mecanismos de elaboración y la periodicidad de publicación de los mismos.* *7. Elaborar informes técnicos que sirvan como insumo para el proceso de toma de decisiones, a partir de la explotación de datos referidos al sistema de Transporte Público de pasajeros por Automotor de carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).* *8. Desarrollar, con la finalidad de buscar la más amplia visión sobre los temas de incumbencia de la unidad, reuniones de consulta con los sectores empresarios y sindical de la actividad.* *De lo manifestado, cabe concluir que la recomendación en trato se encuentra en proceso de implementación, teniendo en cuenta que el ESTADO NACIONAL se encuentra trabajando en la reestructuración del sistema de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional para realizar modificaciones a las rutas actuales y futuras a los fines de mejorar la cobertura, nivel de servicio y eficiencia del sistema.*	

Resolución 259/2012 AGN

COMENTARIO DE LA SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR. NO-2019-47970427-APN-SSTA#MTR.	ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS.
Respecto del punto 4.3.1. comenta que:… si bien no hay ninguna regulación normativa que indique llevar un registro de la conformación societaria de las empresas en trato, no obstante lo cual se encuentra en trámite de aprobación, a través del Expediente N° EX-2019-45949494-APN-SSTA#MTR, un proyecto de resolución a ser suscripto por la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, que propicia requerir a los permisionarios de los Servicios de Transporte Público de Pasajeros de Carácter Urbano y Suburbano de Jurisdicción Nacional, en el marco del Decreto Nº 656 de fecha 29 de abril de 1994, información referida a la conformación societaria. Por lo cual, dicha recomendación también se encuentra en proceso de implementación.	Respecto de las manifestaciones al punto en trato, referido a la inexistencia de normativa, que instruya llevar un registro de la conformación societaria de cada uno de los permisionarios, el comentario no puede ser receptado, toda vez que si bien la norma reguladora no establece en forma expresa esta competencia, ello no implica que la SGT como AA, no posea competencias implícitas y específicas en pos de lograr los objetivos establecidos por el marco regulatorio. En ese sentido, se recuerda que el Decreto Nº 656/1994 establece que *"la AA adecuará su accionar a: […], d) "asegurar un adecuado nivel de competencia compatible con el grado de regulación adoptado para el sistema"*. Y que seguidamente le otorga competencia para solicitar a las empresas información estadística, contable y cualquier otra información y/o documentación, quedando los permisionarios obligados a cumplimentar lo requerido (Dec. Nº 656/1994, art. 23 inc. g) y k). Por lo fundamentado, se considera que en el período abarcado por éste IS, existía norma regulatoria que sirviera de sustento para solicitar información a las empresas, efectuar el correspondiente análisis, y de corresponder adoptar medidas para asegurar cumplimiento del objetivo establecido. Por último, en relación al proyecto de acto administrativo por el que se dispondría la obligación de los permisionarios de brindar datos sobre la conformación empresaria, se considera que puede constituir un primer avance en orden a la recomendación efectuada en el EE aprobado por la Resolución

	259/2012 AGN, aun así, esta no se encuentra implementada, pudiendo eventualmente ser objeto de futuros trabajos una vez que se haya materializado. Se mantiene el estado de cumplimiento en No implementada.

Resolución 89/2017 AGN.

COMENTARIO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE GESTIÓN DE FONDOS FIDUCIARIOS. NO-2019-47908615-APN-DNGFF#MTR.	ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS.
Punto 4.2.1. /4.2.2. /4.2.3. *"...Al respecto, con relación al punto 4.2.1. /4.2.2. /4.2.3., obrante en la página 10, en el cual se refiere que "Ante las irregularidades detectadas en la instalación del SUBE en el APP, 20 y la falta de aplicación de sanciones establecidas por la Resolución Nº 23/03, ejecutar los actos pertinentes a efectos de determinar la cuantía y valor liquidados en demasía, evaluando el correspondiente deslinde de responsabilidades".* *En tal sentido, cabe destacar que la Resolución N° 23 de fecha 23 de julio de 2003 establece como condición de acceso y mantenimiento la obligación, establecida como inciso d) de su artículo 3°, incorporado por la Resolución N°162 de fecha 22 de julio de 2010 de la ex Secretaria de Transporte "Tener implementado en las unidades, el SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO (S.U.B.E.), previsto en el Decreto Nº 84 del 4 de febrero de 2009 y su normativa accesoria y complementaria, conforme a los Cronogramas de Instalación que a tal efecto apruebe la SECRETARIA DE TRANSPORTE.* *Dicho requisito será exigible una vez transcurridos CINCO (5) días hábiles de vencido el plazo de finalización de cada una de las etapas que integran los distintos Cronogramas de instalación.".* *En tal orden de ideas, a partir de dicha instancia de ha procedido a la instalación del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) para el servicio público de transporte de pasajeros por automotor en el ámbito de la Región Metropolitana de Buenos Aires, estableciéndose a partir de la publicación de la Resolución N° 1535 de fecha 4 de diciembre de 2014 del ex Ministerio del Interior*	La Dirección Nacional de Gestión de Fondos Fiduciarios efectúa comentarios respecto de la implementación del cronograma Nº 2, que no fuera objeto del informe aprobado por la Resolución 89/2017 AGN. La recomendación evaluada en el presente punto del IS, se dirigía a las demoras en la implementación del cronograma Nº 1 del SUBE en la RMBA y la falta de aplicación de penalidades, y ante ello, determinar la cuantía y valores liquidados en demasía como así también evaluar el correspondiente deslinde de responsabilidades. Por tal razón, se mantiene el estado de recomendación en No Implementada.

y Transporte los plazos de instalación de dicho sistema para las jurisdicciones provinciales y municipales ajenas a dicho ámbito geográfico: *En el orden de lo expuesto, se detallan a continuación los cronogramas aplicables por medio de los cuales se han fijado plazos de implementación en el marco del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) desagregado por conjunto de aquellas jurisdicciones cuyas características han sido agrupadas por la normativa vigente y estableciendo el plazo de vencimiento de cada una de ellas:* *1. Provincias y los municipios en cuyo ámbito se presten servicios urbanos y suburbanos de transporte público automotor de pasajeros en las ciudades capitales de provincia y/o en aquellas ciudades que cuenten con una población que supere los DOSCIENTOS MIL (200.000) habitantes, según el censo de población del año 2010: El artículo 1° de la Resolución N° 1535 de fecha 4 de diciembre de 2014 del ex Ministerio del Interior y Transporte instruye a la ex Secretaría de Transporte al Cronograma de Instalación Nº 2 del SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO (el cronograma I fue aprobado para las empresas de la Región Metropolitana de Buenos Aires).* *En tal sentido el mismo fue aprobado mediante el Anexo I de la Resolución N° 296 de fecha 11 de marzo de 2015 del ex Ministerio del Interior y Transporte, modificado por el anexo I de la Resolución N° 25 de fecha 28 de junio de 2016, complementada por la Resolución N° 52/2016, ambas de la Secretaría de Gestión de Transporte (para el conjunto de empresas que a la fecha de dicha norma suscribieron el acta acuerdo pertinente) y sustituido por el anexo I de la Resolución N° 92 de fecha 30 de diciembre de 2016, también de la Secretaría de Gestión de Transporte.* *Conforme lo expuesto, a continuación, se detalla el cronograma N° 2 y sus modificatorios:* *a. Cronograma de la Resolución N° 296 de fecha 11 de marzo de 2015 del ex Ministerio del Interior y Transporte, con un plazo de 90 días a partir de la publicación de la norma para la etapa 1 y de 120 días para la etapa 2:*	

ETAPA 1	
PROVINCIA	**CIUDAD**
Formosa	Formosa
San Juan	San Juan
Tierra del Fuego	Ushuaia
Mendoza	Mendoza
Neuquén	Neuquén
Santa Cruz	Río Gallegos
Buenos Aires	Mar Del Plata y Bahía Blanca

ETAPA 2	
PROVINCIA	**CIUDAD**
Catamarca	San Fernando del Valle de Catamarca
Chubut	Rawson
Jujuy	San Salvador de Jujuy
La Rioja	La Rioja
Río Negro	Viedma
San Luis	San Luis
Chaco	Resistencia
Entre Ríos	Paraná
Santa Fé	Rosario y Santa Fé
Tucumán	San Miguel de Tucumán
Córdoba	Córdoba
Corrientes	Corrientes
Santiago Del Estero	Santiago Del Estero
Misiones	Posadas
La Pampa	Santa Rosa
Salta	Salta

JURISDICCIÓN	LOCALIDADES	PLAZO
MUNICIPIO DE SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS	SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS	31/12/2016 a.
MUNICIPIO DE GENERAL PUEYRREDON	GENERAL PUEYRREDON	30/07/2016
PROVINCIA DEL CHACO	RESISTENCIA	31/12/2016
MUNICIPIO DE BAHIA BLANCA	BAHIA BLANCA	31/12/2016
MUNICIPIO DE SAN LUIS	SAN LUIS	31/12/2016
MUNICIPIO DE NECOCHEA	NECOCHEA	31/12/2016
MUNICIPIO DE SAN MARTIN DE LOS ANDES	SAN MARTIN DE LOS ANDES	31/12/2016
MUNICIPIO DE VIEDMA	VIEDMA	31/12/2016
PROVINCIA DEL CHUBUT	COMODORO RIVADAVIA	30/07/2016
PROVINCIA DEL CHUBUT	RAWSON	31/12/2016
PROVINCIA DE CATAMARCA	CATAMARCA	31/12/2016
PROVINCIA DE JUJUY	SAN SALVADOR DE JUJUY y PALPALA	31/12/2016
MUNICIPIO DE CORRIENTES	CORRIENTES	31/12/2016
PROVINCIA DE LA PAMPA	SANTA ROSA y GENERAL PICO	31/12/2016
MUNICIPIO DE OLAVARRIA	OLAVARRIA	31/12/2016
MUNICIPIO DE VENADO TUERTO	VENADO TUERTO	30/07/2016

Cronograma de la Resolución N ° 92 de fecha 30 de diciembre de 2016, también de la Secretaría de Gestión de Transporte:

JURISDICCIÓN	LOCALIDADES	PLAZO
MUNICIPIO DE SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS	SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS	31/7/2017
MUNICIPIO DE GENERAL PUEYRREDON	GENERAL PUEYRREDON	30/7/2016
PROVINCIA DEL CHACO	RESISTENCIA	31/7/2017
MUNICIPIO DE BAHIA BLANCA	BAHIA BLANCA	31/12/2016
MUNICIPIO DE SAN LUIS	SAN LUIS	31/7/2017
MUNICIPIO DE NECOCHEA	NECOCHEA	31/12/2016
MUNICIPIO DE SAN MARTIN DE LOS ANDES	SAN MARTIN DE LOS ANDES	31/7/2017
MUNICIPIO DE VIEDMA	VIEDMA	31/12/2016
PROVINCIA DEL CHUBUT	COMODORO RIVADAVIA	30/7/2016
PROVINCIA DEL CHUBUT	RAWSON	31/7/2017
PROVINCIA DE CATAMARCA	CATAMARCA	31/12/2016
PROVINCIA DE JUJUY	SAN SALVADOR DE JUJUY y PALPALA	31/12/2016
MUNICIPIO DE CORRIENTES	CORRIENTES	31/12/2016
PROVINCIA DE LA PAMPA	SANTA ROSA y GENERAL PICO	31/12/2016
MUNICIPIO DE OLAVARRIA	OLAVARRIA	31/12/2016
MUNICIPIO DE VENADO TUERTO	VENADO TUERTO	30/7/2016

1. Provincias y los municipios en cuyo ámbito se presten servicios urbanos y suburbanos de transporte público automotor de pasajeros en aquellas ciudades que superen los CIEN MIL (100.000) y no sobrepase los DOSCIENTOS MIL (200.000) habitantes, según el censo de población del año 2010:

Por la Resolución N° 1169 de fecha 8 de julio de 2015 del ex Ministerio del Interior y Transporte modificada por el artículo 4° de la Resolución N° 25 de fecha 28 de junio de 2016, complementada por la Resolución N° 52/2016, ambas de la Secretaría de Gestión de Transporte, se estableció que las mismas deben implementar el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.), en un plazo de 180 días corridos desde la fecha de suscripción del ACTA ACUERDO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO

2. Provincias y los municipios en cuyo ámbito se presten servicios urbanos y suburbanos de transporte público automotor de pasajeros en las ciudades en aquellas ciudades que no superen los CIEN MIL (100.000) habitantes, según el censo de población del año 2010: Por la Resolución N° 1169 de fecha 8 de julio de 2015 del ex Ministerio del Interior y Transporte modificada por el artículo 5° de la Resolución N° 25 de fecha 28 de junio de 2016, complementada por la Resolución N° 52/2016, ambas de la Secretaría de Gestión de Transporte, se estableció que las mismas deben implementar el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.), en un plazo de 180 días corridos desde la fecha de suscripción del ACTA ACUERDO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO *3. A los fines de implementar el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) en las empresas de transporte público automotor urbano y suburbano de pasajeros que prestan sus servicios en las unidades administrativas establecidas por la Resolución N° 168 de fecha 7 de diciembre de 1995 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE entonces dependiente del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, modificada por la Resolución N° 45/2016 de la Secretaría de Gestión de Transporte, hasta el 31 de diciembre de 2018, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 8° de la Resolución N° 1535 de fecha 4 de diciembre de 2014 del ex Ministerio del Interior y Transporte, sus normas concordantes y complementarias.* *4. Las empresas de transporte fluvial regular de pasajeros con tarifa regulada hasta el 26 de octubre de 2018, de conformidad con lo dispuesto la Resolución N° 721 de fecha 6 de mayo de 2015 de la ex Secretaría de Transporte, modificada en último término por la Resolución N° 71 de fecha 8 de mayo de 2018 de la Secretaría de Gestión de Transporte.* *Conforme lo expuesto, corresponde destacar que cada uno de los plazos de implementación han sido oportunamente prorrogados de manera previa a la fecha de su vencimiento, no habiéndose reportado incumplimiento alguno por parte de las jurisdicciones provinciales y/o municipales incluidos en los cronogramas de implementación del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) que trajesen aparejada la aplicación de una penalidad en tal sentido."*	

COMENTARIO DE LA DIRECCIÓN DE IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL SUBE. NO-2019-47798096-APN-DIYSSUBE#MTR	ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS.
"Observación Original 4.1.3.2. *Además de la designación del Dr. Sacón como representante del Ministerio de Transporte en las comisiones de evaluación de ofertas en los procesos de contrataciones relacionados con el SUBE, pueden mencionarse otras intervenciones en dichos procesos.* *En efecto, a partir de abril de 2018, fui designado (Mariano Greco – Director de Implementación y Seguimiento del SUBE) como integrante de la Comisión Evaluadora de varias licitaciones públicas llevadas a cabo por NACION SERVICIOS S.A. Como evidencia de ello, se adjunta como archivo embebido el memorando y el dictamen de la comisión evaluadora correspondiente a la Licitación Pública Nº 05/18 llevada a cabo por dicha entidad.* *Finalmente, cabe destacar que los integrantes de esta Dirección participan activamente en las reuniones semanales de seguimiento que se llevan a cabo en NACION SERVICIOS S.A., en las cuales se realiza el seguimiento de los distintos proyectos en común."*	Con relación al comentario expuesto en los dos primeros párrafos, cabe destacar que la intervención de un representante de la AA en las comisiones de evaluación de ofertas de las licitaciones de NSSA, constituye una buena práctica. No obstante, el MT no acreditó haber manifestado la NO OBJECIÓN, en los términos del Convenio: *"antes de adoptar una decisión final sobre las contrataciones que se requieran para implementar el SUBE el BNA deberá presentar a LA SECRETARÍA, un informe fundamentado sobre los costos estimados totales de la puesta en marcha del Sistema"*. Se mantiene el estado de la recomendación.
"Observación original 4.4.1/4.4.2/4.4.3. /4.4.4. /4.4.5 *Tal como fuera informado oportunamente, las rendiciones correspondientes a los periodos 2013, 2014 y 2015 fueron analizadas por las áreas competentes pero las mismas fueron devueltas a NACION SERVICIOS S.A. para que readecuen la información presentada, dando cumplimiento de esta forma con las estipulaciones contenidas en el Convenio Específico de Retribuciones y Comisiones del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.)" (Notas Nº NO-2017-00133702-APN-SECGT#MTR, NO-2016-01623579-APN-SECGT#MTR y NO-2017-05272841-APN-DSYCFT#MTR).* *Por su parte, se informa que se encuentra en trámite una nueva modificación a la adenda al referido Convenio Específico de Retribuciones y Comisiones del S.U.B.E. suscripta con fecha 22 de marzo de 2018, que tramita por expediente Nº EX-2017-23156917-APN-SSGAT#MTR. En virtud de dicha modificación se sustituirá la firma del síndico exigida en el Estado de Resultados SUBE por la presentación de un Informe Especial del Auditor Externo de NACION SERVICIOS S.A., con la firma del Gerente SUBE, del Gerente de Administración y del Presidente de dicha entidad. Asimismo, se reemplazará el Anexo I de dicha*	La Dirección de Implementación y Seguimiento SUBE (DISS) reafirma el estado de la recomendación, toda vez que, las rendiciones se sometieron a análisis, pero no se procedió a su rechazo o aprobación formal en el período del IS. Se mantiene por tanto la Conclusión del Auditor "En proceso de implementación."

Adenda, en función de un cambio en la estructura organizativa operado recientemente en la referida empresa."	
"Observación Original 4.4.7 / 4.4.8 *La Resolución Nº 16/2019, de fecha 29 de enero de 2019, reglamentó el procedimiento para utilizar el producido de las inversiones dispuestas en el artículo 4° de la Resolución Nº 649 del 16 de septiembre de 2011 de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, ratificada por el artículo 1º de la Resolución Nº 6 del 14 de enero de 2013 de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE, para la compra y/o contratación de equipamiento, y/o servicios directamente relacionados con la operatoria del Sistema Único de Boleto Electrónico, como ser la adquisición para provisión de nuevas y/o reposición de máquinas validadoras, de Hardware y de Software para el Sistema Único de Boleto Electrónico, servicios de mantenimiento evolutivo y/o correctivo y proyectos específicos e inequívocamente vinculados al sistema.* *Asimismo, se informa que por expediente Nº EX-2019-02958818-APN-SECGT#MTR tramita una auditoría sobre la cuenta global de administración que está siendo llevada a cabo por la Unidad de Auditoría Interna de este Ministerio, solicitada formalmente mediante providencia Nº PV-2019-03518022-APN-MTR."*	Los comentarios de la DISS en relación a la Resolución 16/2019 SGT han sido considerados y se exponen en el apartado 3-Hechos posteriores al período del Informe de Seguimiento. En cuanto al resto de la recomendación en trato, el auditado no ha efectuado comentarios. Se mantiene el estado de la recomendación.
"Observación Original 4.5.2. /4.5.2.1/4.5.2.2 *Conforme surge de la Nota SUBE Nº 8635 de NACION SERVICIOS S.A., de fecha 10 de enero de 2019, "… Las operadoras de los sistemas de transporte… son las responsables de implementar, verificar, controlar y garantizar el sistema de cobro por parte de sus usuarios. Igualmente, en la actualidad el flujo de pasajeros se ha incrementado sustancialmente con respecto al comienzo de las implementaciones, lo que puede ser corroborado con las operadoras".* *Asimismo, la referida Nota indica que "todas las operadoras ferroviarias están actualizadas y tienen funcionando la última versión del firmware SUBE que cumple con todos los requisitos solicitados por la autoridad de aplicación".* *En consecuencia, correspondería dar intervención a la Sociedad Operadora Ferroviaria SE (SOFSE), a fin de que informe el grado de implementación del SUBE a la fecha "*	La DISS no efectúa comentarios que conmuevan el estado de la recomendación en trato, por lo éste se mantiene en proceso de implementación.
"Observación Original 4.3.2/4.3.3/4.5.2.2	Los comentarios vertidos por la DISS no alteran el

Tal como fuera indicado en la observación precedente, la Nota SUBE Nº 8635 de NACION SERVICIOS S.A., las operadoras de los sistemas de transporte son las responsables de implementar, verificar, controlar y garantizar el sistema de cobro por parte de sus usuarios. Por tal motivo, y a fin de poder ver el grado de implementación del SUBE en el sistema ferroviario, correspondería dar intervención a la Sociedad Operadora Ferroviaria SE (SOFSE).”	estado de la recomendación monitoreada, por lo que se mantiene en proceso de implementación.
“Observación Original 4.5.1/4.5.2.1 *Según fuera informado oportunamente en la Nota SUBE Nº 8635 de NACION SERVICIOS S.A., “… todos los operadores cuentan con molinetes. En casos de excepción, donde no se había completado su instalación, NSSA proveyó en comodato validadores (123 a Ferrovías y 51 a SOFSE y a Metrovías 60).* *Ello, hasta tanto se completarán las obras civiles por parte de los responsables de los servicios y en aras a la implementación en tiempo y forma del sistema integrado (transporte multimodal) conocido como “Red SUBE” (Res. 77/2018).* *También vale la aclaración que en la actualidad el flujo de pasajeros se ha incrementado sustancialmente con respecto al comienzo de las implementaciones”.* *En virtud de lo anterior, se sugiere dar intervención a las áreas técnicas competentes a fin de que informen el grado de avance actualizado de la instalación de molinetes en el sistema ferroviario, así como también las medidas llevadas a cabo para realizar las tareas de control de evasión.”*	Los comentarios de la DISS no aportan evidencia que permita modificar el estado de ésta recomendación, por lo que se mantiene en proceso de implementación.
“Observación Original 4.4.9 *De los informes presentados por NACION SERVICIOS S.A. se desprende que: “NSSA ha proseguido con los lineamientos descriptos en la respuesta de 2018. En este sentido, en la actualidad se ha verificado la siguiente situación:* *- Redes de Carga (“RDC”) Convencionales:* *Esta modalidad de carga implica el pago a los proveedores de una comisión del 3% del monto de las transacciones de carga. Al día de la fecha se identificó un total 33 entidades que prestan el servicio de RDC Convencional, aclarándose que 10 de las mismas también son RDC Electrónicas.* *- RDC Electrónicas:* *Esta modalidad ha permitido reducir los costos de comisiones a pagar, llevándolo del 3% del monto total de las cargas transaccionadas (tomando como base de comparación la situación al inicio del sistema, donde sólo había RDC*	El auditado manifiesta que la cantidad de redes de recarga, en sus dos modalidades, ha aumentado en relación a las existentes en el período auditado. Por otra parte, manifiesta la reducción de comisiones por la actividad de carga de tarjetas principalmente por la utilización de RDC Electrónicas. No obstante, la recomendación original se dirigía a que evaluara el porcentual de comisiones a ser percibidas por los diferentes prestadores de dichas redes. Por otra parte, la reducción a que hace referencia es posterior a la fecha de cierre del período auditado, por lo que se mantiene el estado de la recomendación en trato, es decir en proceso de implementación.

Convencionales), a un costo promedio actual de comisiones del 2,60% del monto total de las cargas transaccionadas (tomándose como referencia el periodo enero/2019 – abril/2019). *En este sentido, habiéndose informado al momento del anterior reporte que se contaba con 3 entidades que proveyeran este servicio, el total ahora asciende a 18 RDCE (se debe tener en cuenta que 10 de ellas además revisten el carácter RDC Convencionales y que la propia NSSA está incluida en ese universo, pues presta este servicio a través de su unidad de negocio "PIM").* *Por otra parte, comparando el share (participación en el mercado) de las RDCE a nivel anual en 2018 con el periodo enero/2019 – abril/2019, el mismo se incrementó de un 3,49% a un 7,55% respecto del total de los montos de las cargas transaccionadas.* *- Tecnologías de impacto de cargas alternativas a las "TAS Pesadas":* *Se informa que estas tecnologías potencian la proliferación de RDCE y la consecuente reducción de comisiones.* *A las oportunamente precisadas –"Dispositivos de Conexión Móvil" y "TAS para ambientes controlados y no controlados"– se les debe añadir la aplicación "Carga SUBE Beta" (https://www.argentina.gob.ar/sube/carga-sube-beta), que permite la acreditación de saldo en las Tarjetas SUBE en tiempo real a través de determinados teléfonos celulares compatibles. Dicho saldo debe ser previamente adquirido a través de la RDCE que cada usuario estime pertinente, tal como ocurre con el resto de las tecnologías mencionadas".*	
"Observación Original 4.5.5 *Tal cual fuera informado en la Nota SUBE Nº 8635 de NACION SERVICIOS S.A., "Si bien existen varias formas de parametrizar el sistema para aplicar las tarifas sociales, las reglas de restricción de usos de atributos sociales federales son privativas e impuestas por el Estado Nacional. A través de la Resolución Nº 77-E/2018 se instituyó una restricción de usos de 200 viajes/mes/beneficiario".* *Sin perjuicio de lo indicado por NACION SERVICIOS S.A. en la citada nota, corresponde aclarar que la medida tomada en relación a la cantidad de viajes máxima por usuario y por mes se tomó a fin de evitar, justamente, las anomalías que pueden derivar de una excesiva cantidad de viajes efectuados mediante la utilización de una tarjeta SUBE perteneciente a un beneficiario de atributo social."*	Los comentarios del auditado respecto de las restricciones de usos con tarifa social, no alteran el estado de la recomendación. Véase que de los procedimientos realizados se constató que si bien en el modo ferroviario de transporte (LGR) el sistema imposibilita la adquisición consecutiva de pasajes a esa tarifa, en el modo automotor no. La recomendación se dirigía a evitar precisamente esa situación. Por otra parte si dos usuarios utilizan una tarjeta social para viajar dos veces al día, y considerando 22 días laborales al mes, realizarían 88 viajes/usos y no operaría la restricción.

<table>
<tr><th>COMENTARIO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE GESTIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO NO-2019-47792144-APN-DNGSF#MTR</th><th>ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS.</th></tr>
<tr><td>

Puntos 4.3.2, 4.3.3 y 4.5.2.2.

"En tal sentido se informa que, mediante nota NO-2019-43969902-APN-SSTF#MTR del 13 de mayo se ha requerido a la SOFSE que informe el estado de implementación del sistema SUBE en las líneas operadas por esa sociedad, y en caso de demoras, indicar las causas y los nuevos plazos previstos.

En lo que respecta a las líneas Belgrano Norte y Urquiza, concesionadas a Ferrovías S.A.C. y Metrovías S.A. se ha concluido con la instalación en cada estación de los molinetes y validadores necesarios para el funcionamiento del sistema SUBE. El detalle, de acuerdo a la información con la que cuenta esta subsecretaría, es el siguiente:

LINEA URQUIZA

ESTACION	VALIDADORES		MOLINETES
	ASCENDENTE	DESCENDENTE	
LACROZE	3		14
ARTIGAS	1	1	
ARATA	1	1	
BEIRO	2	2	
LIBERTADOR	2	2	
DEVOTO	2	2	
LYNCH	5	1	
F. MORENO	2	2	
LOURDES	3	2	
TROPEZON	3	2	
BOSCH	3	2	
M. CORONADO	4	3	
PODESTA	1	1	
NEWBERY	1	2	
R. DARIO	4	2	
EJERCITO DE LOS ANDES	4		
LA SALLE	2		
BARRUFALDI	2		
LOZANO	2		
AGNETA	2		
CAMPO DE MAYO	2		
SARGENTO CABRAL	2	1	
G. LEMOS	1	2	4
TOTALES	54	28	18

</td><td>

La información suministrada por el auditado da cuenta que la Línea Urquiza cuenta con molinetes y validadores en todas las estaciones.

Si bien la SOFSE no remitió sus comentarios, puede concluirse que, aunque se encuentre en un estado de avance significativo no se encuentra concluida la implementación en toda la red ferroviaria, o bien no resultan suficientes los equipamientos instalados (ej., Línea Mitre, Ramal J. L. Suarez, estaciones San Andrés y Malaver, existe un validador y/o lectograbadora por anden de circulación en cada una) ocasionando demoras a los pasajeros.

Se mantiene el estado, en proceso de implementación, de la recomendación monitoreada.

</td></tr>
</table>

LINEA BELGRANO NORTE

ESTACION	VALIDADORES			MOLINETES		
	ASCENDENTE	DESCENDENTE	TOTAL	ASCENDENTE	DESCENDENTE	TOTAL
Retiro	12		12			
Saldías				1	1	2
Ciudad Universitaria	3	4	7			
Aristóbulo del Valle				3	3	6
Padilla				2	2	4
Florida	3		3		4	4
Munro	4	4	8			
Carapachay						
Villa Adelina	7	7	14			
Boulogne	7	6	13			
V.A. Montes					4	4
Don Torcuato	4	6	10	4		4
A .Sourdeaux				4	4	8
Villa de Mayo				4	3	7
Los Polvorines	6	3	9		2	2
Ing. Pablo Nogues	3	3	6	2	2	4
Grand Bourg	11	7	18			
Tierras Altas				3	3	6
Tortuguitas				2	2	4
M. Alberti				4		4
Del Viso	3	2	5			
Villa Rosa	2	2	4	2	2	4
TOTAL			109			63

."

NACIÓN SERVICIOS S.A.

Resolución 89/2017 AGN.

COMENTARIO DE LA UNIDAD DE PREVENCIÓN DE LAVADO DE ACTIVOS Y CUMPLIMIENTO. PV-2019-50292204-APN-DIP#MTR.	ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS.
"Observación Original del Anexo I 4.4.3. La ST no ejecutó controles respecto de las rendiciones de cuenta presentadas por NSSA, a fin de verificar el cumplimiento de lo dispuesto por el Convenio específico de retribuciones suscripto por el BNA. *El 27 de julio de 2018, ingresamos formalmente por la Mesa de Entradas del Ministerio de Transporte, una propuesta de modificación integral al actual Convenio de Retribuciones y Comisiones. Ello para que el Ministerio le diese intervención a las áreas que estimase corresponder, para su análisis e introducción de las modificaciones que considerase necesarias. Mediante la misma nota se designó a la Dra. Mirta Barreiro para llevar adelante todas las gestiones pertinentes. A la fecha, aún no hemos recibido respuesta por parte de la mencionada cartera de estado. Adjunto la Nota SUBE N° 7826, como evidencia de lo expuesto. El proyecto de acuerdo se acompaña en un total de CATORCE (14) fojas."*	Los comentarios de la Unidad de Prevención Lavado de Activos y Cumplimiento de Nación Servicios S.A. respecto de una modificación integral al Convenio de Retribuciones y Comisiones, no alteran el estado de la recomendación en trato, toda vez que, como se describe en los mismos, el nuevo convenio no fue analizado ni aprobado por la AA del SUBE.
"Observación Original del Anexo I 4.4.4. El mecanismo de control establecido en la Adenda presentaba falencias en su ejecución. *De acuerdo a la nueva adenda, NSSA debe presentar en forma trimestral y anual ante el Ministerio de Transporte el Estado de Resultados de la operatoria SUBE el cual debe surgir de los registros contables de la empresa. Esta presentación debe ser acompañada con un informe del auditor externo. Las presentaciones trimestrales se acompañan con una certificación y la presentación anual se acompaña con un informe del auditor externo con opinión sobre el Estado de Resultados de la operatoria SUBE. Para realizar las certificaciones y el informe anual el auditor sigue las normas de auditoría vigentes en Argentina.* *Es de remarcar que las rendiciones objeto de la observación ya no se realizan y la gran diferencia con la metodología actual es que actualmente lo presentado cuenta con un informe del auditor con opinión."*	Los comentarios del auditado describen las modificaciones introducidas en la Addenda respecto de los controles e informes que deben realizarse con relación al Estado de Resultados. Sin embargo, esta observación fue objeto de varias recomendaciones, en este caso por presentar falencias en la ejecución de los mismos y no por su inexistencia. Por otra parte, aun cuando se han verificado mejoras en algunos aspectos de lo recomendado, no se aportó evidencia que justifique el cambio de estado de la recomendación en trato.
"Observación Original del Anexo I 4.1.4.3. El resultado de las auditorías	Las manifestaciones del auditado, van en línea con las

llevadas a cabo por la UAI del BNA en el ámbito de NSSA describen debilidades en el sistema de control interno, en particular en el aspecto informático.
Se brinda la actualización referida a los distintos sub-puntos:
En referencia a "Gestión de Riesgos de TI" correspondiente a SUBE se detallan las actualizaciones que se realizaron durante el último año:
a) Matriz de riesgos de tres procesos críticos tomados del documento BIA. (Informe Ejecutivo Riesgo BIA 2018 VF 3- inf. 033-18):

- *Procesamiento de transacciones*
- *Generación de información para pago y cobro a organismos*
- *Liquidación*

b) "Informe ejecutivo procesos SUBE VF Nº34" Procesos alcanzados:

1. *Difusión*
2. *Control de calidad*
3. *Personalizado módulos SAM*
4. *Personalizado de redes de carga*

c) "Informe ejecutivo MR PC RDC Agosto 2018 V1" realización de matriz de riesgos para prueba de contingencia red de carga SUBE.
d) "Actualización matriz de riesgos de tecnología" abarca los procesos y subprocesos de la Subgerencia de Soluciones Tecnológicas.
En referencia a Seguridad Lógica, Física y Continuidad,
Ver adjunto archivo WORD "UNSAM 4.1.4.3 2012 - 2019
En referencia al área de Infraestructura Tecnológica y basado en los informes finales de la UAI de los años 2012 y 2013 a los que hace referencia la observación general, se han recopilado las correspondientes a área mencionada y se brinda el status a Mayo 2019."

respuestas oportunamente remitidas a esta AGN, y que describen procesos que tendientes a subsanar los déficits detectados al momento de efectuarse la observación y su correspondiente recomendación.
No obstante, en el período analizado, no se había subsanado la problemática identificada. Los informes de la UAI del BNA (10/07/2017) dan cuenta que integralmente el control interno presentada un grado Razonable en Grado Ajustado (3) de acuerdo al siguiente detalle:

	PROCESO	EVALUACIÓN ACTUAL AL 10/07/17	EVALUACIÓN ANTERIOR AL 29/07/16
1-	OPERATORIA DE SERVICIOS	ADECUADO	ADECUADO
2-	PREVENCIÓN DEL LAVADO DE ACTIVOS, FINANCIAMIENTO DEL TERRORISMO Y OTRAS ACTIVIDADES ILÍCITAS	ADECUADO	ADECUADO
3-	PLANEAMIENTO	AJUSTADO	AJUSTADO
4-	COMPRAS Y CONTRATACIONES	AJUSTADO	ADECUADO
5-	TESORERIA	AJUSTADO	ADECUADO
6-	CONTABLE	ADECUADO	ADECUADO
7-	INVERSIONES	ADECUADO	ADECUADO
8-	BIENES DE USO Y DIVERSOS	AJUSTADO	ADECUADO
		Al 20/07/17	Al 28/09/16
9-	LEGAL	SATISFACTORIO	SATISFACTORIO
		Al 11/05/17	Al 29/07/16
10-	INFORMÁTICO	AJUSTADO	AJUSTADO
EVALUACION GLOBAL		**RAZONABLE en grado Ajustado (3)**	**RAZONABLE en grado Adecuado (2)**

Por otra parte, en cuanto al proceso informático la UAI destaca que *"se mantiene la calificación de **"Ajustado"**, en función del resultado obtenido de la evaluación de los 9 subprocesos, de los cuales se desprende que la compañía continúa presentando debilidades de relevancia."*
El estado de la recomendación, "en proceso de implementación", se justifica en función de las acciones encaradas para mitigar el riesgo detectado.

COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.

COMENTARIOS DE LA SUBGERENCIA DE CONTROL Y SUPERVISIÓN TÉCNICA. NO-2019-35849949-APN-SCYST#MTR	ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS.
"...Al respecto y en virtud de las competencias que la asisten esta gerencia no tiene comentarios ni aclaraciones a aportar sobre el proyecto citado."	No realiza comentarios ni aclaraciones.

Auditoría General de la Nación

Síntesis Ejecutiva del Informe de Auditoría

Informe de Seguimiento de la implementación de las recomendaciones efectuadas en los informes de auditoría de gestión aprobados por las Resoluciones AGN N° 258/12, 259/12 y 89/17

Proyecto 29 1271 – Act. AGN Nº 616/17

Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos

Departamento Control Sector Transporte.

2019

- AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN -

Índice de la Síntesis Ejecutiva del Informe de Auditoría

- Actuación AGN N° 616/17 –

1. OBJETO DE AUDITORÍA 1

2. ALCANCE DEL EXAMEN. 2

3. HECHOS POSTERIORES AL PERÍODO DEL INFORME DE SEGUIMIENTO.. 3

4. COMUNICACIÓN DEL INFORME. 4

5. CONCLUSIONES..... 4

6. LUGAR Y FECHA: 6

7. FIRMA: 6

SINTESIS EJECUTIVA

Sr. Ministro de Transporte
Lic. Guillermo Javier DIETRICH
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 con relación a la implementación de las recomendaciones efectuadas a la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE (ST) hoy MINISTERIO DE TRANSPORTE (MT), la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT) y a NACIÓN SERVICIOS S.A. (NSSA), con el objeto que se detalla en el apartado 1.

1. OBJETO DE AUDITORÍA

Realizar el seguimiento de las acciones implementadas por los auditados a partir de las observaciones y recomendaciones formuladas en los Informes aprobados por las Resoluciones AGN 89/17, 258/12 y 259/12 con relación a: 1) controles ejercidos respecto de la implementación del SUBE y verificación de cumplimiento de los objetivos previstos para ese sistema; 2) estado de los permisos que habilitan la prestación del servicio a las empresas de Jurisdicción Nacional en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y 3) estado de la conformación empresarial en el Transporte Urbano y Suburbano de Pasajeros de Jurisdicción Nacional (AUSPJN).

2. ALCANCE DEL EXAMEN.

En cumplimiento de lo normado en el apartado III.C. de la Resolución AGN 186/16, el examen se centró en la verificación de las medidas correctivas adoptadas por los auditados en relación a los hallazgos y recomendaciones realizados en los Informes aprobados por las Resoluciones AGN 258/2012, 259/2012 y 89/2017.

De las 23 recomendaciones efectuadas a la ex ST en el informe aprobado por Resolución 89/2017AGN, no se realizó el seguimiento de aquellas vinculadas a las observaciones de los puntos 4.6, 4.7 y 4.8, debido a que el proyecto 291271, que tramita por la Actuación AGN 616/17, se planificó previendo la elaboración de tres productos de auditoría . Uno de esos productos, es un Informe de Auditoría que abarca las temáticas allí tratadas. En cuanto a NSSA y a las recomendaciones formuladas en los Informes aprobados por las Resoluciones 258 y 259/12 AGN, se realizó el seguimiento del 100% de sus recomendaciones.

Asimismo, se evaluó el cumplimiento por las distintas áreas del MT y de la CNRT a lo dispuesto por las Resoluciones MIyT 62/2012 y CNRT 105/2008, que instruyen que ante observaciones y/o recomendaciones de la AGN, se propongan los programas de acciones correctivas que correspondan.

Desde lo metodológico, el seguimiento de las observaciones y recomendaciones se instrumentó tomando en consideración lineamientos generales del Documento aprobado por Resolución AGN 39/2016. Aun así, teniendo en cuenta que se trata de un Informe de Seguimiento en base a procedimientos simplificados, solo se utilizaron las cuatro categorías principales para evaluar las acciones implementadas por los auditados en función de lo recomendado: Observación y Recomendación Implementada; En proceso de implementación; No Implementada, y No Aplicable.

Para el desarrollo de la tarea se aplicaron los siguientes procedimientos de auditoría:

a) Requerimientos de información sobre las acciones implementadas a:

-MT,

-CNRT, y

-NSSA.

b) Recopilación y análisis de la normativa vigente.

c) Relevamiento de expedientes, documentación de respaldo y archivos (procedentes de bases de datos de NSSA y CNRT (SEOP)) vinculados al objeto de estudio.

d) Relevamientos *in situ* a fin de evaluar el adecuado funcionamiento de las tarjetas SUBE, en estaciones ferroviarias metropolitanas y líneas de transporte automotor público.

e) Constatación del registro de viajes en la web SUBE.

El período analizado comprende desde el 01/01/2014 al 30/09/2017. Las tareas de relevamiento preliminar y conocimiento del objeto de auditoría del proyecto 291271 –que abarcó las destinadas a la realización del presente producto- se desarrollaron entre el 01/10/2017 y el 30/03/2018, mientras que las tareas de campo se ejecutaron entre el 01/04/2018 y el 30/09/2018.

3. HECHOS POSTERIORES AL PERÍODO DEL INFORME DE SEGUIMIENTO.

En octubre de 2017, NSSA informó a la SGT, que considera apropiado proceder a constituir un plazo fijo, manteniendo inmovilizado los intereses que devenguen dichas inversiones, hasta tanto se reglamente el destino de los fondos resultantes y se detalle un procedimiento técnico - administrativo que regule la disposición de los mismos.

Dicha comunicación reconoce una de sus causas, en el dictado de la Resolución N° 89/2017 AGN, que aprobó un Informe de Auditoría sobre el SUBE que recomendaba la realización de inversiones y/o colocaciones a plazo fijo, de conformidad con lo dispuesto por la Resolución N° 161/2010 ST y la reglamentación del procedimiento a seguir.

En este marco, mediante el dictado de la Resolución 16/2019, la SGT procedió a reglamentar las inversiones que de acuerdo a lo instruido por la Resolución 649/2011 CNRT,

NSSA debe efectuar con los fondos de la Cuenta Global del SUBE, indicando el destino de los intereses producidos como las inversiones que con ellos se pueden efectuar.

4. COMUNICACIÓN DEL INFORME.

Mediante Nota Nº 56/19-AG7 y Nota Nº 57/19-AG7 se puso en conocimiento del Ministerio de Transporte (MT) y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) el Proyecto de Informe de Seguimiento de las observaciones y recomendaciones formuladas en los Informes de Auditoría aprobados por las Resoluciones AGN 258/2012, 259/2012 y 89/2017, remitido a efectos de que realicen los comentarios que consideren pertinentes.

Mediante Providencia Nº PV-2019-40894787-APN-DIP#MTR el Ministerio de Transporte solicitó una prórroga, la que fue concedida por Nota 91/2019 AG7 del 07/05/2019. Finalmente por PV-2018-48001126-APN-DIP#MTR del 21/05/19, la Dirección de Información al Público del MT remitió los comentarios al proyecto de Informe de Seguimiento producido por la Subsecretaría de Transporte Automotor.

Por intermedio de la Providencia Nº PV-2019-36431978-APN-CNRT#MTR de la Dirección Ejecutiva de la CNRT, se remitieron los comentarios al proyecto en trato, producido por el área competente del ente regulador.

Por último, con relación a NSSA, el MT remitió sus comentarios al proyecto de informe de seguimiento mediante providencia PV-2019-50292204-APN-DIP#MTR de fecha 29 de mayo de 2019.

5. CONCLUSIONES

El Informe de Seguimiento, actualizó el estado de cumplimiento de las recomendaciones formuladas en los Informes aprobados por las Resoluciones 89/2017, 258/12 y 256/12 AGN. Permitiendo obtener los siguientes resultados:

Resolución 89/2017: De las trece recomendaciones efectuadas a la ex ST (actual MT), dos se encontraban implementadas, siete se encontraban en proceso de implementación, dos no se implementaron -suscripción de un nuevo convenio con Nación Servicio S.A. que refleje razonablemente las comisiones del sistema y falta de aplicación de sanciones ante irregularidades en la instalación del SUBE en el Autotransporte Público de Pasajeros- y dos se calificaron como no aplicables.

En el caso de Nación Servicios S.A., de ocho recomendaciones implementó cuatro, tres se evaluaron en proceso de implementación y una resultó no aplicable.

Resolución 258/2012: De las tres recomendaciones formuladas al MT, implementó dos y no implementó la restante -ajustar diligenciamiento de renovación de permisos a los presupuestos de tramitación de la Ley de Procedimientos Administrativos-. Mientras que la CNRT, implementó una recomendación, estaba en proceso de regularización de otra y mantenía una sin implementar -dictar procedimiento que regle sus tareas para el otorgamiento de autorizaciones precarias-.

Resolución 259/2012: Contaba con una sola recomendación, que propiciaba evaluar la incorporación de un mecanismo de seguimiento permanente de la evolución de la conformación societaria de las empresas operadoras de transporte. Tanto el MT como la CNRT no dieron cumplimento a la misma, por lo que se mantiene vigente, más teniendo en cuenta que los resultados del Estudio Especial aprobado por la Res. AGN……/19 confirman

que el proceso de concentración empresarial del transporte automotor de pasajeros continúa consolidándose en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

De esta manera, tras el análisis efectuado, se propicia: la reiteración de las recomendaciones efectuadas en los informes aprobados por Resolución AGN 258/2012, 259/2012 y 89/2017 que no fueron implementadas o se encuentran en proceso de implementación por los organismos involucrados. Como así también, que el MT y la CNRT evalúen dar pleno cumplimiento a lo instruido por las Resoluciones MIyT 62/2012 y CNRT 105/2008 -o mecanismo alternativo que se defina- como medio que coadyuve a alcanzar una gestión más oportuna y eficaz de las recomendaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación.

6. LUGAR Y FECHA:

Buenos Aires, 16 de Julio de 2019

7. FIRMA:

Auditoría General de la Nación
REPÚBLICA ARGENTINA

Ficha del Informe

GCIA. DE ENTES REGULADORES Y EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PÚBLICOS
Dto. Control del Sector Transporte

"Informe de Seguimiento de la implementación de las recomendaciones efectuadas en los informes de auditoría de gestión aprobados por las Resoluciones AGN N° 258/12, 259/12 y 89/17"

Informe aprobado por Resolución AGN

OBJETO DEL INFORME DE SEGUIMIENTO
"Realizar el seguimiento de las acciones implementadas por los auditados a partir de las observaciones y recomendaciones formuladas en los Informes aprobados por las Resoluciones AGN 258/12, 259/12 y 89/17".

PERIODO AUDITADO

El período auditado abarcó desde el 1 de enero de 2014 hasta el 30 de septiembre de 2017.

PRINCIPALES NORMAS

Leyes: 19549

Decreto: 1479/09, 656/94, 1661/15
Resol:
AGN: 258/12, 259/12, 89/17
CNRT: 105/2008, 649/11, 650/11
ST: 161/10, 162/10, 6/13, 23/03, 200/95
MIyT: 62/2012

AGN
Av. Rivadavia 1745
(C1033AAH)
CABA – Argentina
Tel.: (54 11) 4124-3700
Fax: (54 11) 4124-3775
informacion@agn.gov.ar

El presente Informe de Seguimiento, actualizó el estado de cumplimiento de las recomendaciones formuladas en los Informes aprobados por las Resoluciones 89/2017, 258/12 y 259/12 AGN. Lo que permitió obtener los siguientes resultados:

Resolución 89/2017: De las trece recomendaciones efectuadas a la ex ST (actual MT), dos se encontraban implementadas, siete se encontraban en proceso de implementación, dos no se implementaron -suscripción de un nuevo convenio con Nación Servicio S.A. que refleje razonablemente las comisiones del sistema y falta de aplicación de sanciones ante irregularidades en la instalación del SUBE en el Autotransporte Público de Pasajeros- y dos se calificaron como no aplicables.

En el caso de Nación Servicios S.A., de ocho recomendaciones implementó cuatro, tres se evaluaron en proceso de implementación y una resultó no aplicable.

Resolución 258/2012: De las tres recomendaciones formuladas al MT, implementó dos y no implementó la restante -ajustar diligenciamiento de renovación de permisos a los presupuestos de tramitación de la Ley de Procedimientos Administrativos-. Mientras que la CNRT, implementó una recomendación, estaba en proceso de regularización de otra y mantenía una sin implementar -dictar procedimiento que regle sus tareas para el otorgamiento de autorizaciones precarias-.

Resolución 259/2012: El Informe contaba con una sola recomendación, que propiciaba evaluar la incorporación de un mecanismo de seguimiento permanente de la evolución de la conformación societaria de las empresas operadoras de transporte. Tanto el MT como la CNRT no dieron cumplimento a la misma en el periodo analizado, por lo que se mantenía vigente, más teniendo en cuenta que los resultados del Estudio Especial aprobado por la Res. AGN……/19 confirman que el proceso de concentración empresarial del transporte automotor de pasajeros continuaba consolidándose en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

De esta manera, tras el análisis efectuado se propicia: la reiteración de las recomendaciones efectuadas en los informes aprobados por las Resoluciones AGN 258/2012, 259/2012 y 89/2017 que no fueron implementadas o se encontraban en proceso de implementación por los organismos involucrados.

Como así también, que el MT y la CNRT evalúen dar pleno cumplimiento a lo instruido por las Resoluciones MIyT 62/2012 y CNRT 105/2008 -o mecanismo alternativo que se defina- como medio que coadyuve a alcanzar una gestión más oportuna y eficaz de las recomendaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación.