



Auditoría General de la Nación

Síntesis Ejecutiva del Informe de Auditoría

“Ministerio de Transporte - Secretaría Gestión del Transporte, Comisión Nacional de Regulación del Transporte – Transporte automotor pasajeros – Modalidad Oferta Libre”

Gerencia de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos
Departamento de Control del Sector Transporte
- Año 2024 -





Auditoría General de la Nación

Índice de la Síntesis Ejecutiva del Informe de Auditoría.

- Actuación AGN N° 266/20 -

Índice de la Síntesis Ejecutiva del Informe de Auditoría.	2
1. OBJETO DE AUDITORÍA	3
2. ALCANCE DEL EXAMEN	3
3. ACLARACIONES PREVIAS.	4
4. HALLAZGOS.....	7
5. COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME.....	10
6. RECOMENDACIONES	11
7. CONCLUSIONES	14
8. LUGAR Y FECHA	16
9. FIRMA	16



SINTESIS EJECUTIVA DEL INFORME DE AUDITORIA.

Al Señor Ministro de Economía

Lic. Luis Andrés CAPUTO

Hipólito Yrigoyen 250 (1086AAB)- Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley N° 24.156 la Auditoría General de la Nación procedió a efectuar un examen en el ámbito del ex Ministerio de Transporte (en periodo auditado Ministerio de Transporte) y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte con el objeto que se detalla a continuación.

1. OBJETO DE AUDITORÍA

“Ministerio de Transporte - Secretaría Gestión del Transporte, Comisión Nacional de Regulación del Transporte – Transporte automotor pasajeros – Modalidad Oferta Libre”.

2. ALCANCE DEL EXAMEN

2.1. Ejecución de la auditoría.

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

El período auditado abarca desde el 01/01/2018 hasta el 31/12/2019, con excepción de las Disposiciones CNRT N° 101/2019 y 645/2019 cuyo análisis se extendió hasta 30/06/2020¹. Las tareas de relevamiento preliminar y conocimiento del objeto de auditoría fueron desarrolladas entre el 17/07/2020 y el 31/03/2023. Las tareas de campo fueron desarrolladas por el equipo entre el 01/04/2023 y el 20/12/2023.

2.2. Objetivos de la auditoría.

¹ Tal como fuera aprobado por Acta 9/2022 CSCERyEPSP del 08/06/2022.

Los servicios de Oferta Libre abarcados en el presente análisis son servicios de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional. Al respecto, se ha establecido normativamente que dichos servicios son aquellos que se llevan a cabo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y entre ésta y los partidos que conforman el AMBA, como así también en ciertas Unidades Administrativas (UA) del interior del país delimitadas específicamente.

En cuanto a la distribución de los servicios y operadores existentes en el AMBA y en cada una de las UA se puede concluir, sobre la base de los datos suministrados y recopilados de diversas fuentes, que la prestación de servicios de Oferta Libre ha tenido un desarrollo notablemente superior en el AMBA, en relación al resto. Por tal motivo, a los fines de la presente auditoría se han tomado como base de análisis, por razones de significatividad, representatividad y disponibilidad de información, los servicios existentes en dicho ámbito geográfico.

El examen estuvo orientado principalmente a verificar la eficacia y eficiencia de los procesos implementados por la CNRT para la fiscalización de los servicios de Oferta Libre. Para ello, el análisis se focalizó en aquellos que, de acuerdo con el Plan de Auditoría del Proyecto², presentaban situaciones de riesgo, por ejemplo:

1) mecanismos para el diagnóstico de la situación que atraviesa el sector, incluyendo el análisis del funcionamiento y la coordinación de los organismos, jurisdicciones o entidades con competencias en la materia (ex Ministerio de Transporte, CNRT, ATM, IAT, CNTySV, CENT, etc.),

2) convenios de colaboración existentes para el intercambio de información y su grado de ejecución,

3) procedimientos para la inscripción, habilitación y fiscalización de los servicios de Oferta Libre, y

4) procedimientos sancionatorios a aplicar a empresas de Oferta Libre por incumplimientos detectados en su fiscalización.

3. ACLARACIONES PREVIAS.

a) Modalidades de los servicios de Oferta Libre:

² Aprobado por Acta N°9/2022 CSERyEPSP del 08/06/2022.

En el artículo 2° de la Res. SGT N° 91-E/2017 se indica que los servicios de Oferta Libre constituyen actividades comerciales de transporte que se llevan a cabo “a costo y riesgo del operador” y que tienen que ajustarse a las modalidades establecidas taxativamente en el presente régimen.

En tal sentido, el artículo 5° dispone que las modalidades para la prestación de servicios de Oferta Libre son las siguientes:

- **Servicios Chárteres**
- **Servicios Contratados**
- **Servicios de Pre y Post Embarque**
- **Servicios Escolares de Jurisdicción Nacional**
- **Servicios de Transporte Institucional para Personas con Discapacidad de Jurisdicción Nacional**
- **Servicios para el Turismo Urbano, Actividades Recreativas, Deportivas y Culturales**
- **Servicios de Oferta Libre de Gestión Estatal**

b) Organismos competentes y actores con participación en el sector.

- Ministerio de Transporte.

En términos generales el ex Ministerio de Transporte³ tenía a su cargo en el período auditado todas las competencias referidas a la planificación, regulación, ejecución y control de las políticas y acciones relacionadas con cualquiera de los modos de transporte que se desarrollan en el territorio nacional⁴.

- Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

c) Otros organismos o entidades que intervienen en el sector.

- Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CNTySV):
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
- Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT).

³ A la fecha de emisión de este Informe, fue reemplazado por la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Economía (Decreto N° 293/2024, B.O. 08/04/2024).

⁴ Ley de Ministerios, 22.520.

d) Otros actores.

La Agencia de Transporte Metropolitano (ATM), el ex Instituto Argentino de Transporte (IAT), la Cámara Empresaria de Transporte Turístico y Oferta Libre (CETTOL) y la Cámara Empresarial del Transporte Ocasional (CETO).

e) Hechos posteriores al cierre:

Como hechos posteriores al cierre de las tareas se destacan:

En primer lugar, por el art. 1º del Decreto 70/2023 (B.O. 21/12/2023) se declara la emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, sanitaria y social hasta el 31 de diciembre de 2025. Asimismo, por el artículo 2º se establece que el Estado Nacional dispondrá una amplia desregulación del comercio, los servicios y la industria en todo el territorio nacional, sujeta a los plazos e instrumentos a través de los cuáles la reglamentación determine que se haga efectiva dicha desregulación.

Por otra parte, con fecha 08/07/2024 se publicó en el B.O. la Ley 27.742, la cual en su art. 1º declara la “emergencia pública en materia administrativa, económica, financiera y energética por el plazo de un año”, delegando en el Poder Ejecutivo Nacional una serie de facultades en determinadas materias, con arreglo a las bases que la propia ley establece.

En otro orden, el dictado del Decreto 830/2024 (B.O. 16/09/2024) regula el Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano, en reemplazo del Decreto 656/1994, el cual fue abrogado por el artículo 35 de esta norma. El nuevo marco jurídico introduce cambios significativos en cuanto a la desregulación y flexibilización del transporte de Oferta Libre en Argentina, bajo el principio de “máxima simplificación de las exigencias”. En tal sentido, la norma dispone la creación de un nuevo Registro Nacional de Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano que centralice y reorganice la información y controles necesarios con el objetivo de tornar más eficiente y eficaz el uso de los recursos y de simplificar los trámites y exigencias para el desarrollo de la actividad. A su vez, se prevé una mayor flexibilidad para los operadores de servicios de Oferta Libre para el establecimiento de servicios, recorridos y tarifas, no pudiendo la Autoridad de Aplicación establecer restricciones al respecto.

Cabe mencionar también que, mediante el Decreto 870/2024 del 01/10/2024, se disolvió el Instituto Argentino del Transporte (IAT), transfiriendo la totalidad de los recursos materiales y financieros del mismo a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía. En ese sentido, por

el artículo 4 de la norma citada se deroga el Decreto 1004/2014 a través del cual se creó dicho organismo. Los efectos que estas modificaciones normativas tengan sobre las cuestiones auditadas en el marco del presente informe, podrán ser analizadas en próximas auditorías.

4. HALLAZGOS.

- 4.1. El MTR no contó durante el período auditado con una planificación estratégica del Transporte Automotor de Pasajeros en la que se encuentren previstas en forma detallada las políticas públicas aplicables a los servicios de transporte de Oferta Libre.**
- 4.2. En el período auditado el MTR no requirió al Instituto Argentino del Transporte (IAT) participación, asesoramiento o asistencia técnica para la planificación del Transporte Automotor de Pasajeros en general y específicamente en materia de Transporte Automotor de Pasajeros de Oferta Libre, a pesar de que dicha entidad fue creada con ese objetivo específico.**
- 4.3. El Ministerio de Transporte no implementó ni promovió en el ámbito de la ATM medidas efectivas de coordinación o cooperación entre las jurisdicciones que la integran o entidades con competencia en la materia, dirigidas a la planificación estratégica de políticas públicas de transporte que contemplen el rol complementario que cumple el transporte automotor de pasajeros de Oferta Libre.**
- 4.4. Los convenios suscriptos por la CNRT para la cooperación y/o coordinación de acciones relacionadas con Oferta Libre no tuvieron aplicación efectiva o no fueron gestionados de manera eficaz para el logro de sus objetivos.**
- 4.5. Los procedimientos existentes para el Registro y Habilitación de Operadores de Oferta Libre no garantizan la existencia de información confiable, oportuna y suficiente sobre las empresas del sector.**
 - 4.5.1. El Registro Nacional de Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano no es administrado a través del módulo Registro Legajo Multipropósito (RLM) del Sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE), lo**

que supone un riesgo para garantizar la integridad, disponibilidad e interoperabilidad de su información.

4.5.2. Los mecanismos de control existentes respecto de la información que deben presentar las empresas y su actualización permanente son ineficaces para garantizar su integridad, confiabilidad y disponibilidad. En ese contexto, esta auditoría detectó la existencia de operadores que prestaban servicios de Oferta Libre sin cumplir la totalidad de los requisitos exigidos para su registro y habilitación.

4.5.2.1. Los controles implementados por la CNRT durante el período auditado no fueron eficaces, detectándose la prestación de servicios por operadores no habilitados.

4.5.2.2. En el período auditado la CNRT fiscalizó a operadores que prestaban servicios en una modalidad de Oferta Libre distinta de la que tienen registrada, pero dicha irregularidad no fue detectada ni se labraron actas al respecto.

4.5.2.3. En el marco de la presente auditoría se verificó la existencia de empresas que prestaron servicios de Oferta Libre sin haber realizado la presentación del Patrimonio Mínimo exigida por la normativa. A pesar de haber fiscalizado vehículos de dichas empresas, la CNRT no constató esa situación ni adoptó medidas al respecto.

4.5.2.4. La CNRT no registró ni efectuó control alguno respecto de los nombres comerciales o nombres de fantasía que utilizaron los operadores de Oferta Libre.

4.6. La fiscalización por parte de la CNRT de los operadores de Oferta Libre presentaba debilidades, con riesgo para garantizar la calidad, seguridad y confiabilidad de los servicios.

4.6.1. La fiscalización de los servicios de Oferta Libre no se planificó en función de un diagnóstico preciso de la actividad y de sus riesgos asociados que permitieran programar de manera estratégica los operativos y acciones a implementar.

- 4.6.2. La CNRT no optimizó en el período auditado la utilización de herramientas tecnológicas u otros mecanismos disponibles para la obtención de información sobre servicios de Oferta Libre a los fines de mejorar la fiscalización de los mismos.**
- 4.6.3. La información estadística suministrada por la CNRT sobre fiscalizaciones realizadas, actas de infracción, sumarios tramitados o sanciones aplicadas a empresas de OL presentaba debilidades en cuanto a su confiabilidad y suficiencia.**
- 4.6.4. El Programa de Fiscalización Técnica Rápida no fue aplicado a los vehículos afectados al transporte automotor de Oferta Libre.**
- 4.7. La gestión del régimen de penalidades para los servicios de Oferta Libre presentó debilidades en cuanto a la eficiencia y eficacia con que fue aplicado.**
- 4.7.1. Se verificó que, en el período auditado, la CNRT aplicó a los operadores de Oferta Libre exclusivamente sanciones de multa, no habiendo propiciado sanciones de suspensión o caducidad de permiso, ni aplicado sanciones de apercibimiento.**
- 4.7.2. Los criterios de interpretación de la CNRT para la aplicación de los artículos 80 y 86 del Régimen de Penalidades son confusos, equiparando dos situaciones que, en principio, reciben distinto tratamiento en la normativa y de las que emanan consecuencias diversas.**
- 4.7.3. A pesar de los incumplimientos incurridos por los operadores de Oferta Libre, la CNRT no aplicó sanciones por la falta de generación del Usuario Informático exigido por la Disposición CNRT N° 101/2019.**
- 4.7.4. La CNRT no aplicó sanciones a los operadores de oferta libre por la falta de cartelería exterior exigida por el art. 4 de la Resolución CNRT N° 6015/2007.**
- 4.7.5. En el marco de la presente auditoría, se verificó que la CNRT extendió un criterio para el desistimiento de cargos por presunta afectación del art. 114 del Régimen de Penalidades a supuestos de Oferta Libre en los que, en principio, no estarían dadas las condiciones para su aplicación.**
- 4.7.6. Se detectaron demoras en la tramitación y un bajo porcentaje de resolución de los sumarios de Oferta Libre (23% si se toma como fuente de información al GDE), con riesgo para la gestión eficaz de los procedimientos aplicados.**

- 4.7.7. El 21% (40/188) de los sumarios de Oferta Libre iniciados en el período auditado finalizaron con el archivo de las actuaciones, lo que se llevó a cabo sin los actos administrativos correspondientes.**
- 4.8. Los procedimientos implementados por la CNTySV para el dictado de los cursos de capacitación para conductores de Oferta Libre, no fueron adecuados para garantizar la calidad de los mismos.**
- 4.8.1. No existen constancias de que los docentes de los cursos de capacitación para conductores de OL hayan sido seleccionados a través de procedimientos formales, como prerequisite para alcanzar la calidad en el ejercicio de esa función.**
- 4.8.2. No se implementaron procedimientos o controles formales para garantizar la calidad pedagógica de los cursos (evaluaciones, auditorías pedagógicas, capacitaciones, matrículas habilitantes, etc.).**
- 4.9. Los ingresos por aranceles de los cursos de capacitación de Oferta Libre no se encontraban contemplados presupuestariamente en el cálculo de recursos de la CENT y tampoco pudo dicha entidad dar precisiones sobre el destino asignado a esos fondos.**
- 4.10. El Ministerio de Transporte informó que no se han adoptado metas de ODS relacionadas con el Transporte Automotor de Oferta Libre.**

5. COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME.

El proyecto de informe fue enviado en vista al Ministerio de Economía y a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte a través de las Notas N° 712/24-A-05 y 713/24-A-05, respectivamente, a los efectos de que, de corresponder, realicen las observaciones y/o comentarios que estimen pertinentes sobre los hallazgos desarrollados. Las consideraciones fueron realizadas por la Subsecretaría de Transporte Automotor del Ministerio de Economía mediante IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024⁵ y por la CNRT por NO-2024-108699037-APN-CNRT#MEC del 04/10/2024, cuyo análisis y conclusiones se exponen como Anexo del Informe.

⁵ Remitido a AGN por NO-2024-112087186-APN-ST#MEC.

6. RECOMENDACIONES

Recomendaciones dirigidas al Ministerio de Economía

1.1.- Implementar las medidas necesarias para contar con información estadística confiable y suficiente sobre transporte automotor de pasajeros de Oferta Libre a efectos de posibilitar una planificación estratégica basada en un diagnóstico preciso de la situación del sector. (Hallazgos 4.1 y 4.6.2)

1.2.- Considerar el rol complementario que desempeñan los servicios de Oferta Libre a efectos de llevar a cabo una planificación estratégica integral del transporte de pasajeros en la RMBA. (Hallazgo 4.1)

1.3.- Planificar políticas públicas para el transporte de Oferta Libre fijando objetivos y metas concretos y cuantificables a efectos de posibilitar su seguimiento y la evaluación de los resultados de la gestión. (Hallazgo 4.1)

2.1.- Implementar las medidas necesarias a efectos de que las funciones que se encontraban en cabeza del IAT sean ejercidas de manera efectiva y eficaz por el organismo pertinente, en especial en relación al transporte automotor de pasajeros en general y en su modalidad de oferta libre en particular. (Hallazgo 4.2)

3.1.- Desarrollar en el ámbito de la ATM un Plan Director de Transporte con un mayor nivel de detalle, que contenga un diagnóstico claro y preciso de la situación de los distintos modos de transporte y de las acciones estratégicas concretas que se deben implementar para mejorar el funcionamiento del sistema de transporte de pasajeros en el AMBA, incluyendo la modalidad de oferta libre. (Hallazgo 4.3)

3.2.- Implementar y/o promover medidas efectivas de coordinación o cooperación, incluyendo al transporte automotor por Oferta libre, entre las jurisdicciones que integran la ATM y los organismos o entidades con competencias en la materia. (Hallazgo 4.3)

4.1.- Implementar mecanismos periódicos, transparentes y documentados para la selección de los docentes o entidades a cargo del dictado de los cursos de capacitación de conductores de Oferta Libre. (Hallazgo 4.8.1)

4.2.- Implementar mecanismos eficaces de control, seguimiento y evaluación del dictado de los cursos y de su calidad pedagógica. (Hallazgo 4.8.2)

5.1.- Establecer en forma clara y precisa las competencias y funciones de cada uno de los organismos o entidades que intervienen en la percepción, administración y disposición de los ingresos por aranceles de los cursos de capacitación de OL. (Hallazgo 4.9)

5.2.- Implementar mecanismos transparentes para la previsión y registro presupuestario de los ingresos por aranceles de los cursos de capacitación de OL y egresos de fondos asociados de la CENT. (Hallazgo 4.9)

8.5.- Realizar las gestiones necesarias para incorporar medios electrónicos de pago y GPS, utilizando en dicha implementación la experiencia desarrollada con el Sistema Único de Boleto Electrónico. (Hallazgo 4.6.2)⁶

Recomendaciones dirigidas a la CNRT.

6.1. – Evaluar la firma de nuevos Convenios de Colaboración entre la CNRT y distintas jurisdicciones o entidades, para el intercambio de información y la coordinación de acciones de fiscalización. (Hallazgo 4.4)

6.2.- Implementar medidas necesarias para la ejecución eficaz de los Convenios de Colaboración vigentes. (Hallazgo 4.4)

6.3.- Utilizar de manera efectiva la información generada en virtud de la ejecución de los Convenios de Colaboración para la planificación y ejecución de la fiscalización de los servicios de OL. (Hallazgo 4.4)

7.1.- Mantener en forma unificada, íntegra y actualizada la documentación requerida a las empresas operadoras para el registro y habilitación y controlar efectivamente su cumplimiento. (Hallazgo 4.5.1 y 4.5.2.1)

7.2.- Implementar el Registro Legajo Multipropósito previsto por los Decretos 1306/16 y 733/18. (Hallazgo 4.5.1)

7.3.- Implementar mecanismos de control y seguimiento permanente de la documentación presentada por las empresas. (Hallazgo 4.5.2.2)

7.4.- Exigir la presentación de la totalidad de la documentación requerida y denegar la inscripción o renovación de la habilitación en caso de incumplimiento. (Hallazgo 4.5.2.3)

7.5.- Verificar el cumplimiento de todos los requisitos al momento de fiscalizar. (Hallazgo 4.5.2.3)

⁶ Para el Hallazgo 4.6.2 y la recomendación 8.5 dirigida a la CNRT, y teniendo en consideración las implicancias de la aplicación del Decreto 830/2024 en relación a la Resolución 91/2017 SGT, dicha recomendación se modifica en los términos actuales y se dirige al ME. Por un tema de orden y para respetar las consideraciones de los auditados, se mantiene la numeración original.

7.6.- Exigir la declaración del nombre de Fantasía de las empresas en el Formulario CNRT F01. (Hallazgo 4.5.2.4)

7.7.- Controlar las prácticas comerciales de los operadores a fin de promover la competitividad del sector, teniendo en consideración los objetivos para la fiscalización y control del transporte que establece para la CNRT el Decreto 1388/1996 (Anexo I, Art. 3, Inc. b). De no resultar suficiente esa previsión, evaluar la necesidad de dictar normativa específica que establezca este tipo de controles (Hallazgo 4.5.2.4)

8.1.- Planificar las fiscalizaciones de manera formal, detallada y documentada. (Hallazgo 4.6.1)

8.2.- Establecer formalmente los criterios que se deben utilizar para la correcta ejecución de las fiscalizaciones. (Hallazgo 4.6.1)

8.3.- Planificar en función de un diagnóstico preciso y documentado de la situación del sector basado en un análisis de riesgos que permita determinar las áreas o puntos críticos que ameritan mayor atención. (Hallazgo 4.6.1)

8.4.- Implementar y utilizar de manera efectiva todas las herramientas o mecanismos disponibles para la obtención de información oportuna confiable y suficiente sobre las empresas y servicios de Oferta Libre. De encontrarse vigente, evaluar la posibilidad de retomar las gestiones para poner en ejecución el convenio suscripto el 20/12/2018 entre la CNRT y AUSA. (Hallazgo 4.6.2)

8.5.- Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento efectivo a lo previsto por la Resolución SGT N° 91 E-2017 (Art.26) en materia de incorporación de medio electrónico de pago y GPS, incorporando para dicha implementación la experiencia desarrollada con el Sistema Único de Boleto Electrónico. (Hallazgo 4.6.2). *N. del A.: se remite a lo indicado en la NP 12.*

8.6.- Procesar los datos resultantes de las fiscalizaciones de Oferta Libre y elaborar estadísticas al respecto, manteniendo la integridad y homogeneidad de los datos en cualquier plataforma de consulta. (Hallazgo 4.6.3.)

8.7.- Reglamentar y aplicar efectivamente el Programa de Fiscalización Técnica Rápida (FTR) para los vehículos afectados a la prestación de servicios de transporte de pasajeros por automotor de Oferta Libre. (Hallazgo 4.6.4.)

8.8. – Ofrecer alternativas a las terminales o cabeceras de los operadores, en locaciones dispuestas por la CNRT para las FTR. (Hallazgo 4.6.4.)

9.1.- Propiciar la aplicación de sanciones de suspensión o caducidad de la habilitación o inscripción en el registro respectivo en los casos en que se detecten infracciones que lo ameriten. (Hallazgo 4.7.1.)

- 9.2.- Aplicar sanciones de apercibimiento en aquellos casos en que se compruebe la existencia de infracciones que lo ameriten. (Hallazgo 4.7.1.)
- 9.3.- Registrar adecuadamente las sanciones aplicadas a efectos de que sean consideradas posteriormente para la graduación de sanciones ante eventuales nuevas infracciones. (Hallazgo 4.7.1.)
- 9.4.- Encuadrar, siguiendo estrictamente lo previsto por el Decreto 253/95, las conductas que impliquen infracciones a sus artículos 80 y 86. (Hallazgo 4.7.2.)
- 9.5.- Exigir a los operadores de Oferta Libre la generación de los Usuarios Informáticos previstos en la DI-2019-101-APN-CNRT#MTR. (Hallazgo 4.7.3)
- 9.6.- Exigir, registrar y controlar la utilización de la cartelería exterior establecida en la normativa por parte de los operadores, aplicando las sanciones previstas en caso de incumplimiento. (Hallazgo 4.7.4)
- 9.7.- Aplicar la sanción prevista en el art. 114 del Decreto 253/1995 en los casos en que se verifique la infracción allí descripta, sin extender más allá de lo previsto el criterio para el desistimiento de cargos. (Hallazgo 4.7.5)
- 9.8.- Implementar las medidas necesarias para que la tramitación de los sumarios se realice en tiempo y forma a través del sistema GDE. (Hallazgo 4.7.6.)
- 9.9.- Integrar el SIFAM con el GDE a efectos de posibilitar la tramitación eficiente de los sumarios y la uniformidad de la información entre ambos sistemas. (Hallazgo 4.7.6.)
- 9.10.- Implementar las formalidades y procedimientos necesarios para que los archivos de sumarios sean resueltos por las autoridades competentes y que estén correctamente motivados y controlados. (Hallazgo 4.7.7.)

Recomendación dirigida al Ministerio de Economía y a los organismos o entidades bajo su órbita que tengan algún tipo de intervención en el cumplimiento de la Meta 11.2 de los ODS.

- 10.1.- Implementar los indicadores necesarios para la evaluación de la meta 11.2. de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). (Hallazgo 4.10)

7. CONCLUSIONES

En el presente informe se analizó la gestión de los organismos responsables de la planificación, registración y fiscalización de los servicios de transporte automotor de pasajeros de Oferta Libre, como así también la aplicación del correspondiente régimen de penalidades en el periodo auditado que abarca desde el 1/1/18 al 31/12/19, extendido hasta el 30/6/20 para el análisis

de las Disposiciones CNRT 101/2019 y 645/2019. Para ello, se focalizó en las funciones ejercidas por la CNRT, sin perjuicio del análisis de las cuestiones vinculadas a los cursos de capacitación para los conductores de dichos servicios. Como resultado de los procedimientos aplicados, se describen en este informe distintos aspectos en los cuales la gestión de los organismos responsables presentó falencias o debilidades.

En primer lugar, se verificó que el ex Ministerio de Transporte no contó con una planificación estratégica detallada aplicable a este tipo de servicios, lo que generó indefiniciones en las políticas públicas para este sector (Hallazgo 4.1). Esta falta de planificación se reflejó también en la escasa coordinación entre las diferentes jurisdicciones y entidades involucradas, con especial mención a la ATM, lo que dificultó la cooperación necesaria para abordar el transporte de oferta libre de manera integral (Hallazgos 4.2 y 4.3). En tal sentido, a pesar de la existencia de convenios de cooperación suscriptos por la CNRT, como es el caso de AUSA, estos no fueron implementados ni gestionados de forma efectiva, lo que limitó los avances en la regulación y mejora del servicio (Hallazgo 4.4).

Por otra parte, se detectaron falencias en la gestión del registro y habilitación de operadores, debido a que los procedimientos implementados no garantizaban la obtención de información confiable ni actualizada sobre las empresas del sector (Hallazgos 4.5). Esto generó un entorno en el que algunas compañías operaron sin cumplir con todos los requisitos necesarios.

La fiscalización, por su parte, también fue ineficaz, ya que los controles de la CNRT durante el período auditado no lograron detectar ni sancionar adecuadamente a operadores no habilitados o que se encontraban operando en una modalidad distinta de aquella para la que estaban habilitados (Hallazgos 4.5).

Además, la falta de un diagnóstico preciso de los riesgos del sector y de una planificación adecuada de los operativos de control, sumadas a las debilidades de la información estadística suministrada por la CNRT para el período auditado, dificultaba la toma de decisiones para la fiscalización y la gestión adecuada de los procedimientos. En tal sentido, la CNRT tampoco aprovechó las herramientas tecnológicas disponibles para mejorarla, lo que profundizó las debilidades en su capacidad de control (Hallazgos 4.6).

En cuanto a las sanciones, la aplicación del régimen de penalidades fue limitada y poco efectiva, concentrándose únicamente en multas, no propiciando la aplicación de sanciones de suspensión o caducidad de permisos en casos que lo ameritaban. Asimismo, se constataron demoras

en la tramitación de los sumarios, con un bajo porcentaje de resoluciones, comprometiendo la eficacia del sistema sancionatorio (Hallazgos 4.7).

Finalmente, se detectaron deficiencias en la gestión de las capacitaciones dictadas a los conductores, lo que implicaba riesgo para la calidad de las mismas (Hallazgo 4.8).

En resumen, en el período auditado los organismos competentes en la materia han ejercido sus funciones con falencias en distintos aspectos relacionados con la planificación, fiscalización y control del transporte automotor de Oferta Libre, con impacto negativo en su gestión eficaz y en la calidad y seguridad de los servicios, afectando así el derecho de los usuarios a un viaje seguro, con posibles implicancias en la ocurrencia de accidentes.

Las deficiencias señaladas fueron detectadas dentro del marco normativo general (Decreto 656/1994) vigente durante el período auditado, con una regulación específica y detallada de requisitos y controles a implementar. Dicho régimen fue abrogado por el Decreto 830/2024, que dispuso la desregulación del sector y la eliminación de restricciones para la prestación de los servicios, cuestión que podrá ser evaluada en futuras labores de auditoría.

8. LUGAR Y FECHA

Buenos Aires 24 de octubre de 2024.

9. FIRMA