



Auditoría General de la Nación

- AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN -

Actuación AGN N° 266/20

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



Auditoría General de la Nación

INDICE DEL INFORME DE AUDITORÍA

INDICE DEL INFORME DE AUDITORÍA	2
1. OBJETO DE AUDITORÍA	5
2. ALCANCE DEL EXAMEN	5
3. ACLARACIONES PREVIAS.	7
4. HALLAZGOS.....	22
5. COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME AL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y A LA COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE	75
6. RECOMENDACIONES	76
7. CONCLUSIONES	80
8. LUGAR Y FECHA	82
9. FIRMA	82
ANEXO I.....	83
ANEXO II	85
ANEXO III	86
ANEXO IV	88
ANEXO V	90
ANEXO VI.....	91
ANEXO VII.....	110



Auditoría General de la Nación

SIGLARIO

AGN: Auditoría General de la Nación

AMBA: Área Metropolitana de Buenos Aires

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

ATM: Agencia de Transporte Metropolitano

AUSA: Autopistas Urbanas S.A

CABA: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte

CETO: Cámara Empresarial del Transporte Ocasional

CETTOL: Cámara Empresaria de Transporte Turístico y Oferta Libre

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

CNTySV: Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

DVR: Diagrama de Verificación de Riesgos

FIS: Fiscalización Inteligente Simple

FODA: Fortalezas Oportunidades Debilidades y Amenazas

GALYJ: Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos

GCBA: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

GCYPS: Gerencia de Calidad y Prestación de Servicios

GDE: Generación de Documentos Electrónicos

GFPTA: Gerencia de Fiscalización de Permisos del Transporte Automotor

GFTA: Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor

GFTAU: Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor

GPS: Sistema de Posicionamiento Global

IAT: Instituto Argentino de Transporte

JN: Jurisdicción Nacional



Auditoría General de la Nación

MTR: Ministerio de Transporte

OL: Oferta Libre

PDA: Personal Digital Assistant

PFETRA: Plan Federal de Transporte

RMBA: Región Metropolitana de Buenos Aires

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

SEOP: Sistema Integral de Empresas Operadores y Parque

SIFAM: Sistema de Fiscalización y Administración de Multas

SGT: Secretaría de Gestión de Transporte

SSTA: Subsecretaría de Transporte Automotor

U.A: Unidad Administrativa

UTN: Universidad Tecnológica Nacional



Auditoría General de la Nación

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) habiéndose practicado los siguientes procedimientos:

- Relevamiento y análisis del marco jurídico aplicable¹.
- Relevamiento y análisis de la información solicitada al Ministerio de Transporte (MTR), a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), a la Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT), a la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CNTySV), a

¹ Ver Anexo I.



Auditoría General de la Nación

la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM), al Instituto Argentino de Transporte (IAT) y al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) a través de cuestionarios.

- Entrevistas virtuales y presenciales con funcionarios de las distintas áreas de la CNRT.
- Entrevistas virtuales con funcionarios del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA), a modo de colaboración y en el marco de los convenios suscriptos con la CNRT y de otros mecanismos existentes para intercambio de información sobre el objeto de la auditoría.
- Análisis de información contenida en páginas oficiales de los organismos.
- Análisis de bibliografía, informes, estudios y documentos elaborados por entidades especializadas en la materia².
- Relevamiento y análisis del informe de AGN aprobado por Resolución 81/2006 (Actuación 147/05).
- Cruces de información de CNRT con la suministrada por la Secretaría de Transporte y Obras Públicas-GCABA.

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 30/06/2020³. 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.

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

² “Análisis del servicio de Charter en la zona sur de la RMBA: Adrogué / Mármol”, noviembre de 2008. Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T) - Universidad Tecnológica Nacional (UTN). “Estudio del Servicio de Oferta Libre en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”, 2011. Facultad de Ciencias Económicas de la UBA.

³ Tal como fuera aprobado por Acta 9/2022 CSCERyEPSP del 08/06/2022.



Auditoría General de la Nación

en ciertas Unidades Administrativas del interior del país delimitadas específicamente, las que se describen el Anexo II.

En cuanto a la distribución de los servicios y operadores existentes en el AMBA y en cada una de las UA⁴ 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 Proyecto⁵, 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 (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.

3.1. Marco normativo general.

El Decreto 656/1994⁶ regula, de manera general, toda prestación de servicio de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional, incluyendo así los

⁴ Descriptas en el Anexo II.

⁵ Aprobado por Acta N°9/2022 CSERyEPSP del 08/06/2022.

⁶ B.O. 03/05/1994.



Auditoría General de la Nación

servicios que se realicen en la Capital Federal o entre ésta y los partidos de la Región Metropolitana de Buenos Aires, así como los servicios interprovinciales de carácter urbano y suburbano del resto del país. Estos últimos son aquellos que se desarrollan entre dos o más ciudades colindantes pertenecientes a diferentes provincias pero que constituyen una unidad funcional⁷.

Por el artículo 5º se designa como Autoridad de Aplicación de este régimen a la Secretaría de Gestión de Transporte (SGT) del Ministerio de Transporte, facultándola a delegar funciones en la Subsecretaría de Transporte Automotor (SSTA), sin perjuicio de aquellas que le correspondan a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

Los servicios incluidos en este régimen son clasificados en servicios públicos y servicios de oferta libre⁸. Los primeros son los que tienen por objeto “*satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte*”⁹. Por el contrario, los servicios de transporte de pasajeros de Oferta Libre son aquellos no comprendidos en los alcances de dicha definición¹⁰.

La norma también establece que todos los operadores que realicen los servicios mencionados deberán inscribirse en el Registro Nacional de Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano, creado a tal efecto por el artículo 9º del citado decreto, disponiendo en su art. 8º que los servicios de Oferta Libre deberán adecuarse al régimen normativo específico que dicte la Autoridad de Aplicación. En cumplimiento de dicho mandato, mediante Resolución ST N° 362/1994¹¹ se aprobó originalmente el Reglamento de los Servicios de Oferta Libre, en el cual se establecieron las condiciones para la inscripción y funcionamiento de estos servicios. Posteriormente, por Resolución ST N° 328/1999¹² se reglamentaron las modalidades de explotación y se introdujeron algunas modificaciones en la tramitación de las inscripciones.

Dicho régimen tuvo aplicación hasta que en 2017 fue derogado y se aprobó por Resolución 91-E/2017¹³ de la Secretaría de Gestión del Transporte el régimen normativo específico que regula actualmente la prestación de los servicios de transporte de Oferta Libre.

⁷ Ver Anexo II.

⁸ Art. 5º, Decreto 656/1994.

⁹ Art. 7º, Decreto 656/1994.

¹⁰ Art. 8º, Decreto 656/1994.

¹¹ B.O. 27/09/1994.

¹² B.O. 23/09/1999.

¹³ B.O. 19/10/2017.



3.2.- Régimen específico de los Servicios de Transporte de Oferta Libre: Resolución SGT N° 91-E/2017 y modificatorias.

a) Modalidades de los servicios de Oferta Libre:

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:** Son aquellos servicios efectuados con la finalidad de realizar el traslado de pasajeros, en un corredor, entre un número limitado de orígenes y destinos determinados, en condiciones de regularidad, con vehículos que garanticen los estándares de confortabilidad y seguridad fijados por la Secretaría de Gestión de Transporte, o por quien ésta delegue.
En Anexo V se grafica el Mapa de Calor de estos servicios, considerando la cantidad de recorridos originados en municipios de la Región Metropolitana de Buenos Aires y cuyo destino es la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- **Servicios Contratados:** Son aquellos servicios originados en la suscripción de un contrato entre el transportista y una persona humana o jurídica, cuyo objeto es el traslado del personal en relación de dependencia o de personas vinculadas a esta última, con origen y destino establecidos en dicho contrato, resultando a cargo del contratante el cumplimiento del pago del precio establecido.
- **Servicios de Pre y Post Embarque:** consisten en el traslado de pasajeros y sus acompañantes, con origen o destino a abordar otro modo de transporte aéreo, marítimo o fluvial, encontrándose acreditado, al momento de la realización del viaje, el número de vuelo o embarque respectivo, o bien aquellos empleados de dichas áreas de embarque que acrediten al momento de la realización del viaje su calidad de tales.
- **Servicios Escolares de Jurisdicción Nacional:** Son aquellos destinados al traslado de escolares de instituciones públicas o privadas, con origen o destino a su domicilio y/o al establecimiento educacional u otras instalaciones vinculadas a la actividad estudiantil.
- **Servicios de Transporte Institucional para Personas con Discapacidad de Jurisdicción Nacional:** Son aquellos servicios de transporte institucional destinados al traslado de personas



Auditoría General de la Nación

con discapacidad, contratados por instituciones públicas o privadas, particulares y/u Obras Sociales, con origen o destino a su domicilio y/o al establecimiento educacional, de tratamiento o rehabilitación u otras instalaciones vinculadas.

- **Servicios para el Turismo Urbano, Actividades Recreativas, Deportivas y Culturales:** Son aquellos servicios que se realizan con el objeto de atender a una programación turística. Se entiende por programación turística un servicio comprensivo del transporte y el alojamiento, visitas guiadas o excursiones, al que pueden agregarse servicios de establecimientos gastronómicos, espectáculos u otras actividades deportivas o culturales.
- **Servicios de Oferta Libre de Gestión Estatal:** Son aquellos servicios que se realizan como complemento de una actividad estatal, que involucre el transporte de personas directamente relacionadas con aquella, prestados por un organismo del Estado Nacional en forma directa o por medio de alguna de las empresas incluidas en el artículo 8° de la Ley N° 24.156.

b) Registro Nacional del Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano. Operadores de los servicios de Oferta Libre:

Todas aquellas sociedades o personas humanas que tengan por objeto realizar transporte de Oferta Libre en cualquiera de sus modalidades deben inscribirse obligatoriamente en el Registro Nacional de Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano.

Para inscribirse en dicho registro, los operadores de estos servicios deben constituirse bajo alguno de los tipos societarios establecidos en la legislación vigente y el contrato constitutivo o estatuto societario debe incluir como objeto social principal la explotación del transporte automotor, o bien, la mención de la prestación específica que corresponda, siempre que se refiera al transporte de personas¹⁴.

En este aspecto cabe destacar el reconocimiento actual de las sociedades unipersonales¹⁵. Así, en el caso de las personas humanas, la norma hace actualmente una distinción según la cantidad de unidades que la misma posea. De esta forma, la obligación de constituirse bajo algún tipo de figura societaria rige sólo para aquellas que tengan bajo su titularidad (o como tomadores de contrato de

¹⁴ Resolución SGT N° 91-E/2017, art. 4°.

¹⁵ Ley 19.550, art. 1°.



Auditoría General de la Nación

leasing) más de dos (2) unidades, mientras que aquellas que tengan hasta dos (2) unidades se encuentran eximidas de dicho requisito¹⁶.

Asimismo, se admite la posibilidad de que los prestadores de Transporte Público de Pasajeros por Automotor de Jurisdicción Nacional utilicen el parque móvil correspondiente a los Servicios Públicos a su cargo para realizar servicios de Oferta Libre “siempre que no se afecte el cumplimiento de los parámetros operativos de estos últimos”.

Por último, cabe mencionar que la Resolución SGT N° 91-E/2017 amplió de 1 a 5 años el plazo de vigencia de la inscripción en el Registro.

3.3. Organismos competentes y actores con participación en el sector.

En el ámbito nacional existen distintos organismos, dependencias y entidades que ejercen algún tipo de función relacionada con el transporte automotor de pasajeros de Oferta Libre, abarcando desde dependencias centralizadas, desconcentradas y descentralizadas del Ministerio de Transporte hasta fuerzas de seguridad, jurisdicciones provinciales y entidades que nuclean a empresarios o trabajadores del sector.

En conjunto, estas organizaciones tienen las competencias necesarias para la regulación y el control de esta modalidad de transporte. Así, de su funcionamiento coordinado y complementario debería resultar el cumplimiento de las finalidades y objetivos fijados normativamente.

A continuación, se analizará en particular cada una de ellas, realizando una breve descripción de sus competencias y funciones en relación con el transporte automotor de pasajeros de Oferta Libre.

3.3.1. Ministerio de Transporte.

En términos generales el Ministerio de Transporte¹⁷ 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 nacional¹⁸, entre las que podemos destacar las siguientes:

¹⁶ Resolución SGT N° 91-E/2017, art. 4° (con las modificaciones introducidas por el art. 2° de la Resolución SGT N° 205/2018 – B.O. 28/12/2018).

¹⁷ 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).

¹⁸ Ley de Ministerios, 22.520.



Auditoría General de la Nación

- Determinación de los objetivos y políticas del transporte automotor de pasajeros;
- Elaboración y ejecución de los planes, programas y proyectos de su área, como así también su regulación y coordinación.
- Ejercer las funciones de Autoridad de Aplicación de las leyes que regulan el ejercicio de las actividades de su competencia.
- Entender en la organización, dirección y fiscalización del registro de inscripción, fijación de capacidades y calificación de las empresas vinculadas al sector transporte.
- Entender en la coordinación de las tareas de las reparticiones, empresas nacionales o privadas que operan en todos los sistemas y modos de transporte, así como en el otorgamiento de las habilitaciones que correspondan y en su fiscalización o administración.

Dentro de la estructura centralizada del Ministerio el ejercicio de dichas competencias, en materia de transporte automotor de pasajeros de Oferta Libre, estaba distribuido principalmente en dos secretarías: Secretaría de Planificación del Transporte y Secretaría de Gestión del Transporte.

3.3.1.1. Secretaría de Planificación del Transporte.

Se le asignaron a esta secretaría numerosas funciones relacionadas directa o indirectamente con el transporte automotor de pasajeros de Oferta Libre, tanto desde el punto de vista de la planificación y supervisión de políticas nacionales en la materia como en lo que hace al marco regulatorio de la actividad. También tiene a su cargo funciones de coordinación y cooperación con otros organismos o entidades. En tal sentido, se destacan las siguientes:

- Integrar la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) e intervenir respecto de la planificación y coordinación del transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).
- Entender en las relaciones que se establezcan con otras jurisdicciones del Gobierno Nacional, Provincial, Municipal y Ciudad Autónoma de Buenos Aires en materia de movilidad urbana sustentable.
- Celebrar convenios con las Provincias, Municipios, Ciudad Autónoma de Buenos Aires y otras entidades para el desarrollo de programas y acciones en materia de su competencia.

Asimismo, dentro de la organización de la Secretaría se encuentra la Subsecretaría de Planificación y Coordinación del Transporte, que tiene a su cargo intervenir en la formulación,



Auditoría General de la Nación

seguimiento y actualización del Plan Nacional de Transporte “*incluyendo políticas y estrategias para la totalidad de los modos que conforman el sistema de transporte*”, como así también el diseño, implementación y actualización de sistemas de información estadística e indicadores¹⁹.

3.3.1.2. Secretaría de Gestión del Transporte y Subsecretaría de Transporte Automotor.

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

Dentro de la organización de la secretaría se destaca en lo que aquí respecta, la Subsecretaría de Transporte Automotor, la cual cuenta con una Dirección Nacional de Transporte Automotor de Pasajeros²⁰, que a su vez se subdivide en dos direcciones: Dirección de Gestión de Permisos de Transporte Automotor de Pasajeros y Dirección de Evaluación de Políticas de Transporte Automotor de Pasajeros²¹.

La Dirección de Gestión de Permisos de Transporte Automotor de Pasajeros tiene entre sus funciones la de recibir y tramitar las solicitudes de adjudicación y renovación de permisos de transporte de pasajeros urbano, suburbano e interjurisdiccional, en sus distintas modalidades.

Por otra parte, la Dirección de Evaluación de Políticas de Transporte Automotor de Pasajeros debe participar en la evaluación de los estudios referentes a la oferta, demanda y necesidades públicas de transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros, proponiendo medidas tendientes a satisfacerlas mediante la modificación y diversificación de la oferta de servicios.

3.3.2. Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

La CNRT es una dependencia descentralizada en el ámbito del Ministerio de Transporte, con competencia para la fiscalización y control del transporte automotor y ferroviario de pasajeros y de carga, sujetos a la jurisdicción nacional. En el cumplimiento de dichas funciones, la reglamentación le fija como objetivos la protección de los usuarios, la promoción de la competitividad en los distintos

¹⁹ Decreto 08/2016 del 04/01/2016, Anexo I.

²⁰ Decisión Administrativa 212/2016 del 21/03/2016, Anexo II.

²¹ Resolución MTR N° 309 – E/2016 del 21/09/2016, Anexo II.



Auditoría General de la Nación

modos y el logro de un sistema de transporte seguro, eficiente y con servicios de mayor calidad. Además de las tareas referidas a aplicar, fiscalizar y hacer cumplir la normativa que regula la actividad, la Comisión tiene la facultad para *“recabar, sistematizar y analizar información estadística sobre el transporte, a los fines de conocer y contar con los elementos para evaluar el desempeño del sistema”*²².

Dentro de las funciones y facultades asignadas a la CNRT, se pueden identificar como específicamente aplicables al transporte automotor de pasajeros²³ las siguientes:

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

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

a) Gerencia de Fiscalización de Permisos de Transporte Automotor (GFPTA) – Subgerencia de Transporte Urbano de Pasajeros.

La Gerencia de Fiscalización de Permisos tiene como responsabilidad primaria la coordinación y control del cumplimiento de los permisos de transporte automotor *“en los aspectos administrativos, técnicos y operativos”*. En relación con los servicios de Oferta Libre el área responsable es la Subgerencia de Transporte Urbano de Pasajeros, la que tiene a su cargo la administración, coordinación y control de los permisos de transporte urbano de pasajeros de Jurisdicción Nacional, entre los cuáles se encuentran los de Oferta Libre que se desarrollan en la RMBA y los Interprovinciales que operan entre centros urbanos colindantes. Asimismo, debe participar en la coordinación de acciones con otros organismos y jurisdicciones, como así también

²² Decreto 1388/1996 del 29/11/1996, art. 6º, inc. m).

²³ Decreto 1388/1996 del 29/11/1996, art. 7º.



Auditoría General de la Nación

sistematizar la información existente sobre los servicios y operadores de Oferta Libre e intervenir en la gestión del Registro de dichos servicios²⁴.

Por último, la Gerencia informó que *“en relación a los Servicios de Oferta Libre, la Gerencia de Fiscalización de Permisos del Transporte Automotor (GFPTA) interviene en el proceso de inscripción y renovación de los mismos, evaluando y dando trámite a las solicitudes, para su posterior registración”*²⁵.

b) Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor (GFTAU).

La Gerencia de Fiscalización de Transporte Automotor tiene como responsabilidad primaria la fiscalización del transporte automotor interjurisdiccional en todo el territorio nacional y en cada una de las modalidades existentes, entre las cuales se menciona específicamente el transporte de pasajeros de Oferta Libre²⁶. En esta materia, tiene a su cargo las siguientes funciones relacionadas con dichos servicios:

- Supervisar la planificación de las actividades de fiscalización del transporte automotor en Jurisdicción Nacional.
- Intervenir en la organización y ejecución de los operativos de fiscalización en la vía pública, cabeceras de servicio y terminales de tránsito.
- Supervisar el monitoreo de la ejecución de los operativos de fiscalización.
- Coordinar las acciones de las Unidades de Control Psicofísico a nivel nacional.
- Documentar diariamente los resultados de los operativos vinculados al transporte automotor.
- Confeccionar los análisis estadísticos y de resultados necesarios para optimizar sus fiscalizaciones.

c) Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor (GFTA).

Según la normativa, las responsabilidades primarias de esta Gerencia durante el período auditado fueron las siguientes:

- *“Efectuar por sí o por medio de terceros, el control técnico y fiscalización de los vehículos afectados a la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de cargas”.*

²⁴ “Estatuto de la CNRT”, Decreto 1388/1996, Anexos I, II y III (sustituídos por art. 1º del Decreto 1661/2015 B.O. 20/08/2015) y Manual de Procedimientos de la Gerencia de Control de Permisos de Transporte Automotor.

²⁵ NO-2020-52000382-APN-GFPTA#CNRT del 07/08/2020.

²⁶ Decisión Administrativa 832/2019, del 04/10/2019, Anexo II.



Auditoría General de la Nación

- *“Administrar, coordinar y controlar el Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores afectados a los servicios de transporte de cargas y de pasajeros.”*
- *“Realizar el control de los operadores del sistema de transporte automotor, en cuanto a sus aspectos técnicos, económicos y financieros y evaluar el funcionamiento general del sistema.”²⁷*

Cabe destacar que esta Gerencia también tiene asignadas las siguientes funciones:

- Fiscalizar a las empresas de transporte automotor en lo que respecta al estado del parque móvil, instalaciones y contratación de seguros.
- Controlar la aptitud psicofísica y la idoneidad del personal de conducción.
- Administrar los registros de parque móvil de los operadores de transporte.
- Proponer la aplicación de sanciones y multas.
- Recopilar y sistematizar la información estadística.
- Realizar estudios, evaluaciones y proyectos normativos.

No obstante, en lo que hace al objeto de la presente auditoría, el área informó que tiene a cargo *“...el alta, baja y modificación de vehículos afectados al transporte de pasajeros de jurisdicción nacional, entre los cuales se encuentran los mencionados servicios de oferta libre. A ese respecto la gerencia, a través de la Subgerencia de Gestión de Parque Móvil efectúa estos movimientos en el parque móvil de los operadores que cuentan con el servicio de oferta libre activos, previamente registrado en el sistema integral de Empresas Operadores y Parque (SEOP), de acuerdo con sus permisos. Para ello se verifica la documentación exigida por la normativa de vehículos, se efectúa el movimiento en el sistema referido y se emiten los certificados de Alta o Baja, que son remitidos a la empresa solicitante. Actualmente estos movimientos son realizados íntegramente mediante la plataforma de Trámites a Distancia”²⁸.*

d) Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos (GALYJ).

La responsabilidad primaria de esta Gerencia durante el período auditado consistió en *“ejercer la representación judicial y administrativa y asesorar jurídicamente a la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE en su relación con los organismos*

²⁷ “Estatuto de la CNRT”, Decreto 1388/1996, Anexos I, II y III (sustituídos por art. 1º del Decreto 1661/2015 B.O. 20/08/2015)

²⁸ NO-2020-52278208-APN-GFTA#CNRT.



Auditoría General de la Nación

gubernamentales y respecto de terceros, tanto en sede administrativa como judicial". En tal sentido, el área tenía a su cargo la instrucción de sumarios por la comisión de infracciones y proponer las correspondientes sanciones.

Al respecto, la Gerencia informó que *"una tarea relacionada a Oferta Libre dentro de la Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos, es la llevada a cabo por la Subgerencia de Sumarios que tramita los sumarios correspondientes en base a las Actas labradas por el Área de Fiscalización aplicando sanciones al transporte automotor en su totalidad, incluido el de Oferta Libre según lo establecido en el Decreto 253/95..."*²⁹.

3.3.3. Otros organismos o entidades que intervienen en el sector.

Si bien el Ministerio de Transporte y la CNRT centralizaban la mayoría de las competencias en torno a la planificación, regulación y control de los servicios de transporte automotor de Oferta Libre, existían en el período auditado otros organismos y/o entidades que tenían algún tipo de intervención en el desarrollo de esta actividad. Algunos de dichos actores son los siguientes:

- **Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CNTySV):**

En relación con el objeto de la presente auditoría, la CNTySV tuvo durante una parte significativa del período analizado la competencia para el dictado de cursos de capacitación para conductores de transporte automotor de pasajeros y, entre estos, los de Oferta Libre³⁰. Al respecto, la CNTySV informó que en ejercicio de la misma tuvo a su cargo el dictado de los siguientes cursos:

- Cursos de "Reeducación para el Correcto Uso de la Vía Pública" estaban destinados a conductores procesados por la Justicia Penal y se realizan en el marco de la medida judicial de suspensión de juicio a prueba (Probation).
- Cursos para "Conductores Profesionales de Oferta Libre", pertenecen al ámbito del Transporte Urbano Metropolitano y asumen dos modalidades: "Básico" (destinados a quienes van a acceder a la Licencia Nacional Habilitante por primera vez) y "Complementario" de Actualización (de renovación bianual).

²⁹ NO-2020-52037233-APN-GALYJ#CNRT del 07/08/2020.

³⁰ Anexo T del Decreto N° 779/1995, modificado por el Decreto N° 1716/2008, apartado 9.8. Por otra parte, el Artículo 9° del Decreto N° 26/2019, deroga los apartados 9.6, 9.7, 9.8, 9.9 y 9.13 del Anexo T del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 y sus modificatorios, de forma tal que se excluyó a la CNTySV de dichas competencias.



Auditoría General de la Nación

Sin embargo, la regulación de dichas competencias fue objeto de ciertas modificaciones dentro del período analizado, al trasladarse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) las relativas a la capacitación y a la evaluación psicofísica de los conductores de transporte de pasajeros.

- **Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).**

A principios de 2019 se transfirieron a la ANSV determinadas incumbencias que hasta ese momento habían correspondido a la CNTySV y a la CNRT. En efecto, a través del Decreto 26/2019 del 07/01/2019, se estableció que la ANSV otorgue la Licencia para Conducir Vehículos de Transporte de Pasajeros y Cargas de Carácter Interjurisdiccional y la facultó para establecer y percibir los aranceles correspondientes. Asimismo, se dispuso que la ANSV “...establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos, determinando los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos a tal fin; como así también tendrá la función de administrar, coordinar y controlar el Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores, debiendo supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo y en caso de inobservancia podrá suspender o retirar la autorización conferida a los establecimientos autorizados para el dictado de cursos o para la realización de los exámenes psicofísicos”³¹.

A tal efecto, la ANSV estableció el “Sistema de Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional”³² que regula los distintos aspectos y procedimientos necesarios para el otorgamiento de las licencias que habiliten a conducir vehículos de transporte de pasajeros y de carga de carácter interjurisdiccional.

- **Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT).**

La CENT fue creada en 1992 a través de un Convenio celebrado entre la entonces Secretaría de Transporte de la Nación y la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), en el marco de la implementación de un nuevo sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) para vehículos afectados a la prestación de servicios de transporte de pasajeros y carga por automotor de jurisdicción nacional, plasmado en la Resolución ST 417/92³³.

³¹ Decreto 26/2019, art. 4º (sustituye el primer párrafo y el inciso b) del artículo 14 del Título III del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995 y sus modificatorios).

³² Disposición ANSV N° 48/2019, del 11/02/2019.

³³ Res. ST N° 417/1992 del 28/09/1992.



Auditoría General de la Nación

El objeto asignado a la CENT en dicho convenio fue el de “*contribuir al mejoramiento de las condiciones de operación, seguridad y calidad de vida, relacionados con los sistemas de transporte terrestre automotor, de pasajeros y de carga*”³⁴. Para el cumplimiento de dicho fin se le otorgaron diversas funciones entre las cuales se destaca la de brindar apoyo técnico a la SSTA en las tareas de administración y supervisión del sistema de inspección técnica de vehículos de transporte automotor de jurisdicción nacional, entre los cuales se encuentran los que prestan servicios de transporte de pasajeros de Oferta Libre. Asimismo, durante una parte del período analizado, la CENT tuvo a su cargo la percepción en la Cuenta CENT-UTN N° 3201/20 del Banco de la Nación Argentina, de los aranceles del Curso de Capacitación Obligatoria de los choferes afectados al servicio de Oferta Libre dictados por la CNTySV³⁵. Esto fue así hasta el traspaso de competencias a la ANSV dispuesto por Decreto 26/2019³⁶.

- **Otros actores.**

Del análisis realizado, surgen otros actores que tienen una participación complementaria en relación con los servicios de Oferta Libre.

Algunos de ellos deben intervenir en la etapa de planificación de las políticas públicas relacionadas con el transporte automotor de pasajeros en general y el de Oferta Libre en particular. Entre estos actores podemos destacar a la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) y al Instituto Argentino de Transporte (IAT).

En el primer caso (ATM) se trata de un ente público de carácter interjurisdiccional conformado por el Gobierno Nacional y los gobiernos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y de la Provincia de Buenos Aires, y que tiene por objeto promover y fomentar la coordinación interjurisdiccional para la planificación e implementación de políticas públicas en materia de transporte en el ámbito geográfico del Área Metropolitana de Buenos Aires³⁷.

En el caso del IAT, se trata de un ente creado en 2014 con el objeto de participar en la elaboración del Plan Estratégico de Transporte, brindar asesoramiento al MTR al respecto; convocar

³⁴ Convenio entre la ST y la UTN de fecha 17/09/1992, con las modificaciones introducidas por un nuevo convenio del 25/07/97 y por las adendas del 23/11/09, del 21/12/2009 y del 12/04/2018.

³⁵ Resolución S.T. N° 105/2003, arts. 2 y 4.

³⁶ B.O. 08/01/2019.

³⁷ Decreto 1359/2014 (B.O. 21/08/2014). Por el art. 1° se aprueba el “*Convenio tripartito entre el Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires destinado a la creación de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM)*” de fecha 3 de octubre de 2012, el cual consta como Anexo I del decreto.



Auditoría General de la Nación

y articular los sectores público y privado en la materia; como así también propiciar la investigación, capacitación y distribución de la información relacionada, etc.³⁸.

Por otra parte, teniendo en cuenta que los servicios de Oferta Libre se llevan a cabo principalmente en el AMBA, tenemos que considerar como actores intervinientes, aun cuando no forman parte del alcance de esta auditoría, a las distintas jurisdicciones que integran dicho ámbito geográfico compuesto por el territorio de CABA y cuarenta (40) municipios de la provincia de Buenos Aires. El volumen de servicios de transporte de pasajeros de Jurisdicción Nacional (entre ellos los de Oferta Libre) que se llevan a cabo entre CABA y los distintos municipios de provincia de Buenos Aires torna muy necesaria la coordinación interjurisdiccional a través de normas, convenios, intercambios de información y otros mecanismos, para la planificación, regulación y fiscalización de dichos servicios.

En materia de fiscalización, si bien la CNRT es el organismo competente para llevarla a cabo, existieron durante el período analizado convenios con distintas fuerzas de seguridad (Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina) para la implementación de controles en sus respectivos ámbitos de competencia.

Por último, debemos mencionar a las distintas organizaciones que nuclean a los empresarios como son la Cámara Empresaria de Transporte Turístico y Oferta Libre (CETTOL) y la Cámara Empresarial del Transporte Ocasional (CETO), las cuales tienen una activa participación en el desarrollo de la actividad a través de su interacción con entidades públicas y privadas, evaluando las necesidades y respaldando los reclamos del sector.

3.4.- 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.

³⁸ Decreto 1004/2014 del 23/06/2014, art. 1º.



Auditoría General de la Nación

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.

El transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional se lleva a cabo a través de los servicios públicos habilitados y, complementariamente, por medio de los servicios de Oferta Libre que aquí se analizan.

Al respecto, el Ministerio de Transporte en una de sus respuestas resalta que “...*el transporte terrestre de pasajeros de carácter urbano y suburbano es una herramienta indispensable para la instrumentación de las actividades cotidianas de la población, cuya principal función es el traslado de los integrantes de la comunidad a cada uno de los sitios donde éstas son desarrolladas, constituyéndose, en este sentido, en un importante eslabón para el desarrollo económico-social...*”³⁹.

Teniendo en cuenta la importancia que resalta el MTR y por las características del ámbito geográfico en que se desarrollan dichos servicios (especialmente en el AMBA) los mismos deben estar coordinados eficazmente y deben ser objeto de políticas públicas adecuadamente diseñadas a efectos de satisfacer las necesidades de los usuarios.

Las políticas públicas requieren, para su eficacia y efectividad, de una planificación con enfoque estratégico, basada en un diagnóstico de situación en función del cual se deben proyectar las acciones y medidas a implementar fijando metas y objetivos claros y precisos.

Del relevamiento realizado surgen ciertos instrumentos destinados en mayor o menor medida a llevar a cabo dicha planificación, entre los cuáles se pueden destacar el Plan Federal de Transporte (PFETRA) elaborado en 2015 y el Plan Director de Transporte (2014 y 2018).

En el primer caso (PFETRA) se trata de un documento elaborado por el Instituto Argentino del Transporte (IAT) en el cual se plasmaron los “*lineamientos generales*” para el desarrollo del Plan Federal de Transporte. Es decir, no es un plan estratégico, sino que se trata de un documento resultante de la primera etapa del proceso de planificación previsto en ese momento. Sin embargo, tras los

³⁹ NO-2020-82538053-APN-DNTAP#MTR



Auditoría General de la Nación

procedimientos de auditoría aplicados, se observó que en el período auditado dicho proceso no tuvo continuidad a través de un desarrollo posterior de esos lineamientos.

Entre los aspectos a resaltar de estos lineamientos generales se puede destacar la importancia que se asigna a la existencia de una adecuada planificación estratégica, a su ejecución y su seguimiento permanente. Al respecto, señala que *“los planes estratégicos son instrumentos de política destinados a ordenar las actuaciones sobre problemáticas complejas de distintos tipos y características. No es una especulación intelectual ni un ejercicio académico. Más allá de que su redacción constituye en sí misma un documento, solo se puede hablar de plan estratégico en sentido estricto cuando está formulado y programado para que pueda ser ejecutado en tiempo y forma. Y cuando, además, cuenta con un dispositivo de seguimiento, revisión y corrección. Por eso, es un proceso permanente.”*⁴⁰

Por otra parte, en los “Lineamientos Generales” del PFETRA, más allá de la falta de continuidad de dicho proceso de planificación, se verificó la existencia de un diagnóstico general institucional y normativo referido a las debilidades y necesidades existentes, pero no se observó en el período auditado un desarrollo concreto ni datos específicos (Ejemplo: estadísticas de pasajeros, servicios operados por modalidad, matriz origen-destino, infracciones, etc.) en materia de Oferta Libre.

En relación con el Plan Director de Transporte cabe destacar que existen dos versiones, una de 2014 (“Plan Quinquenal Director de Transporte”) y su actualización de 2018, elaboradas por la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) con participación de las tres jurisdicciones que la integran, presentándolo como una herramienta orientadora para las intervenciones de carácter interjurisdiccional a realizar en la materia. Como ya se mencionó, el AMBA es el área en la que se concentra la mayor cantidad de servicios de transporte urbano y suburbano de pasajeros y, entre ellos, los de Oferta Libre que hacen al objeto de la presente auditoría. Consecuentemente, es en dicho ámbito donde se observan las mayores complejidades y riesgos para su desarrollo, motivo por el cual cobra singular importancia una planificación como la que se plantea en este Plan Director. A la hora de señalar en esa planificación las especiales características del AMBA, el plan destaca que *“...en el proceso de diseño de un plan de transporte, la delimitación del espacio urbano-metropolitano*

⁴⁰ “Lineamientos Generales para la elaboración de una Plan Federal Estratégico de Transporte” (2015) Instituto Argentino de Transporte, pág. 12.



Auditoría General de la Nación

requiere considerar la continuidad y el crecimiento físico del tejido urbano, el área de cobertura de los servicios de transporte público urbano y suburbano y, en especial, las características de los desplazamientos de la población concernida, como indicador clave de la unidad y funcionalidad del territorio”⁴¹.

De la revisión de los planes existentes no surge que se otorgue un tratamiento específico a los servicios de Oferta Libre ni que se contemple con algún nivel de detalle la particular situación de los mismos en el marco del sistema de transporte de pasajeros. En efecto, en el Plan Director de Transporte se observan algunas escasas referencias en la materia. En primer lugar, se limita a señalar en términos generales el contexto que dio origen al surgimiento y consolidación en la década del noventa de este tipo de servicios de oferta libre (“servicios urbanos especiales” o “chárter”) destacando las *“recientes inversiones destinadas a terminales en el área central, ubicadas bajo el Obelisco y en Puerto Madero”⁴²*. Asimismo, al detallar las acciones proyectadas para optimizar el sistema de transporte automotor metropolitano de pasajeros, señala como una de ellas la de *“...adaptar la función de los servicios charter a la evolución de la oferta y la demanda del servicio de transporte público cumpliendo un rol complementario y cubriendo las demandas no atendidas por el transporte público en cuanto a confort, accesibilidad y eventualmente tiempo de viaje”⁴³*.

Consultado el Ministerio de Transporte sobre la existencia de una planificación estratégica en materia de transporte automotor de Oferta Libre, informó que no consta en sus registros *“una planificación estratégica u operativa de políticas a implementar, siendo los servicios de oferta libre una actividad regulada que se presta por cuenta y orden del titular de la habilitación y encontrándose abierto el registro para su inscripción...”⁴⁴*. Considerando dicha respuesta, se repreguntó focalizando en el rol complementario que se les asigna a estos servicios en el AMBA y a su interacción con las modalidades de transporte regulares. Ante esto el organismo respondió con un detalle de normas emitidas y de cambios introducidos en la regulación de los servicios de Oferta Libre, aduciendo que los mismos tuvieron como objetivo, entre otros, *“dotar al sistema de una adecuada flexibilidad en la oferta de los servicios a efectos de ajustar los mismos a los requerimientos de la demanda”⁴⁵*. Sin

⁴¹ “Plan Director de Transporte” (2018), Agencia de Transporte Metropolitano (ATM), pág. 4.

⁴² “Plan Director de Transporte” (2018), Agencia de Transporte Metropolitano (ATM), págs. 8 y 10.

⁴³ “Plan Director de Transporte” (2018), Agencia de Transporte Metropolitano (ATM), págs. 37 y 38.

⁴⁴ NO-2020-53608659-APN-DNTAP#MTR. Puntos 3 y 4.

⁴⁵ NO-2020-82538053-APN-DNTAP#MTR. Punto 1 a) y b).



Auditoría General de la Nación

embargo, como ya se ha mencionado, no se han aportado datos concretos ni un diagnóstico preciso sobre la oferta y la demanda que los mismos deberían cubrir para complementar adecuadamente las necesidades insatisfechas por los servicios regulares de transporte de pasajeros.

Tras considerar lo expuesto, se concluye que la ausencia de una planificación estratégica en esta materia, favorece la implementación de acciones sin objetivos y metas de este tipo, situación que impacta en el seguimiento y en la evaluación de la gestión. También impacta en la falta de coordinación para la ejecución de esas acciones, en ausencia de una visión integral del espacio geográfico involucrado (AMBA) y del rol complementario que cumplen los servicios de Oferta Libre en el transporte automotor de pasajeros.

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.

Entre las funciones y objetivos asignados al IAT⁴⁶ se encuentran, en lo que aquí respecta, las de participar en la elaboración del Plan Estratégico del Transporte y asesorar al MTR; convocar, integrar y articular los sectores público y privado a ese fin vinculados al transporte; propiciar la investigación, capacitación y distribución de la información relacionada al mismo; propiciar la actualización de la normativa en la materia; recopilar y difundir información sobre el transporte; así como colaborar en la elaboración de todo tipo de programas y acciones tendientes a su mejora constante.

De las respuestas brindadas a los requerimientos realizados surge que en el período auditado el organismo no ha implementado medidas para el ejercicio de dichas funciones y para el cumplimiento de los objetivos previstos al momento de su creación.

En efecto, ante las consultas realizadas no se pudo obtener información sobre la conformación del Instituto, manifestando el desconocimiento de la misma, como así también de todo lo actuado por el organismo durante la mayor parte del período auditado. En tal sentido, en las

⁴⁶ Decreto 1004/2014, arts. 1º y 3º.



Auditoría General de la Nación

respuestas obtenidas⁴⁷ se informa que para el período auditado no se cuenta con el Reglamento Interno⁴⁸, ni con actas de reunión del Comité Ejecutivo del IAT, ni con informes o evaluaciones sobre la gestión del instituto, etc.

Por otra parte, de acuerdo con esas respuestas, no consta que en ese período el IAT haya tenido participación alguna en la elaboración, modificación o actualización de una planificación estratégica del transporte ni en el desarrollo o utilización efectiva de los “Lineamientos Generales del Plan Federal de Transporte (PFETRA)” para la planificación estratégica del sector. Esto contribuyó, como se señala en el hallazgo anterior, a que las acciones implementadas en materia de Oferta Libre carecieran de objetivos y metas estratégicas y de una visión integral del rol de dichos servicios que permitan, entre otras cosas, una actuación coordinada de los organismos competentes en la materia.

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.

Los servicios de Oferta Libre se enmarcan dentro del transporte urbano y suburbano de pasajeros definido por el Decreto 656/94. Como tal, una de sus características principales es la interjurisdiccionalidad, ya sea entre los partidos de la Provincia de Buenos Aires que conforman la RMBA y la Ciudad de Buenos Aires, como así también en el marco de las Unidades Administrativas establecidas por la autoridad de aplicación. En virtud de esto, y teniendo en cuenta la diversidad de competencias territoriales, se torna imprescindible la existencia de una coordinación y cooperación eficaz entre ellas. De esta forma, nos encontramos ante un servicio de transporte de Jurisdicción Nacional, que como tal debe ser planificado, regulado y controlado por el Estado Nacional pero que, por sus particulares características, requiere de la activa colaboración del resto de las jurisdicciones intervinientes.

⁴⁷ NO-2020-88890798-APN-IAT#MTR y NO-2021-28619197-APN-IAT#MTR.

⁴⁸ Decreto 1004/2014, art. 4.



Auditoría General de la Nación

En tal sentido, cabe destacar que existe un ámbito específico para llevar a cabo la coordinación de las políticas aplicables en la materia, como es la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM). Como se mencionó en *Aclaraciones Previas*⁴⁹, la ATM es un ente público de carácter interjurisdiccional conformado por el Gobierno Nacional y los gobiernos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y de la Provincia de Buenos Aires, y que tiene por objeto promover y fomentar la coordinación interjurisdiccional para la planificación e implementación de políticas públicas en materia de transporte en el ámbito geográfico del AMBA. Por lo tanto, teniendo en cuenta que sus integrantes son las tres jurisdicciones más relevantes en cuanto al desarrollo de los servicios de Oferta Libre, resulta lógico y esperable que se coordinen en dicho espacio las cuestiones atinentes a la planificación e implementación de acciones relacionadas con dicha modalidad.

Sin embargo, del relevamiento realizado surge que no se han llevado a cabo acciones eficaces en el marco de la ATM para la coordinación interjurisdiccional de las políticas públicas relacionadas con el transporte automotor de Oferta Libre.

En tal sentido, como se detalló anteriormente⁵⁰, el Plan Director de Transporte del AMBA no contempla específicamente el transporte de pasajeros de Oferta Libre ya que no realiza un diagnóstico suficiente de la actividad ni desarrolla medidas o acciones estratégicas a implementar.

Asimismo, ante las consultas realizadas, el MTR⁵¹ informó que en relación con la ATM no constan registros de informes, estudios o documentos que incluyan algún análisis relacionado con los servicios de Oferta Libre, ni registros sobre fuentes de información utilizadas para la elaboración del Plan Director de Transporte en aspectos relacionados con este servicio.

La ausencia de una planificación coordinada en el marco de la ATM para las políticas públicas vinculadas al transporte automotor, modalidad Oferta Libre, constituyó una debilidad para el logro de un sistema de transporte eficaz que contemple de manera estratégica los distintos modos de transporte de pasajeros, pudiendo generar o mantener una demanda insatisfecha de transporte seguro y confiable, con afectación de los usuarios, en determinados corredores del AMBA.

⁴⁹ Punto 3.3.3 Otros organismos o entidades que intervienen en el sector – Otros actores.

⁵⁰ Hallazgo 4.1.

⁵¹ NO-2021-112496273-APN-SAI#MTR. Cabe aclarar que los requerimientos realizados no fueron respondidos directamente por la ATM, sino que se canalizaron a través de la Secretaría de Articulación Interjurisdiccional del MTR, ya que – tal como surge de dichas respuestas- no se encontraba designado el representante del Estado Nacional para el Directorio de la ATM.



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.

En el marco del relevamiento realizado a efectos de analizar la existencia de cooperación o coordinación interadministrativa y/o interjurisdiccional se ha verificado la suscripción de Convenios específicos entre la CNRT y distintas jurisdicciones o entidades, destinados principalmente a intercambios de información y a la coordinación de acciones en materia de fiscalización de servicios de Oferta Libre o de transporte automotor de pasajeros en general. Sin embargo, del análisis realizado no surge que los mismos hayan sido efectivamente implementados o que, en su caso, se les haya efectuado el pertinente seguimiento a los fines de evaluar sus resultados. Así, la CNRT reconoce que *“...si bien esta Comisión ha suscripto los convenios de colaboración mencionados, y los mismos entraron en vigencia, no existen registros ni informes de seguimiento documentados que nos permitan determinar el efectivo cumplimiento de los mismos...”*⁵².

Los convenios informados fueron los siguientes:

- Convenio marco de colaboración para la *“Fiscalización de servicios de transporte por automotor de pasajeros en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires”*, suscripto el 17/05/2017 entre la CNRT y la Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Buenos Aires. Al respecto la CNRT informa que dicho convenio *“previó un plazo de duración de 2 (DOS) años, prorrogable automáticamente, no existiendo antecedentes respecto de su denuncia”*⁵³.
- Convenio marco de colaboración para la *“Fiscalización de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter interjurisdiccional –interurbano y urbano de Oferta Libre-”*, suscripto el 07/06/2017 entre la CNRT y la Municipalidad de Pilar. Según informó la CNRT, este convenio *“previó un plazo de duración de 6 (SEIS) meses, no existiendo antecedentes respecto de su renovación. Se advierte que dicho convenio previó en su cláusula novena, que el mismo se suscribía ad referendum de su aprobación por parte del Consejo Deliberante de Pilar, no obrando en esta Secretaría dicho refrendo”*⁵⁴.

⁵² IF-2020-78907992-APN-GFTAU#CNRT, remitido por NO-2020-79379699-APN-GFTAU#CNRT en respuesta a la NOTA N° 77/20 – AG07.

⁵³ PV-2020-81359209-APN-SG#CNRT

⁵⁴ PV-2020-81359209-APN-SG#CNRT



Auditoría General de la Nación

- Convenio marco de colaboración para la *“Fiscalización de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter interjurisdiccional –interurbano y urbano de Oferta Libre-”*, suscripto el 07/07/2017 entre la CNRT y la Municipalidad de Quilmes. También en este caso informa la CNRT que el plazo del convenio era de 6 (SEIS) meses y que no consta registro de su renovación.
- Convenio Marco de Colaboración, suscripto el 21/07/2017 entre la CNRT, el Ente Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCABA), con el objeto de *“concretar la implementación de tareas de fiscalización conjunta, sobre los servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y escolar, principalmente en lo que respecta a violaciones de la modalidad habilitada...”*. Este convenio tenía un plazo de vigencia de dos años con renovación automática y, según lo informado por la CNRT, no existían antecedentes respecto de su denuncia. Consultado el GCABA con respecto a la ejecución de este convenio informó que *“actualmente no hay registro de protocolos firmados para ejercer dicho control”*⁵⁵.
- Convenio de Colaboración suscripto el 20/12/2018 entre la CNRT y AUTOPISTAS URBANAS S.A. (AUSA), con el objeto de intercambiar información *“periódica”* sobre vehículos que corresponda fiscalizar a la CNRT y que circulen por las autopistas concesionadas a AUSA. Este convenio preveía un plazo de vigencia de 365 días con renovación automática, por lo tanto, al final del período auditado continuaba vigente. Cabe destacar que, según lo informado, en relación con este convenio hubo algunos intentos de comunicación (vía mail) de parte de AUSA para coordinar el inicio de la ejecución, pero los mismos no tuvieron respuesta por parte de la CNRT. La efectiva implementación y ejecución de este convenio, como se resalta en el Hallazgo 4.6.2, hubiera implicado un avance en cuanto a la información que necesita la CNRT para llevar a cabo una fiscalización eficaz del transporte automotor de Oferta Libre.

En términos generales, la falta de implementación efectiva de estos convenios implica el no aprovechamiento de distintas oportunidades de mejora, en materia de planificación, coordinación y ejecución de los controles y fiscalizaciones realizados por la CNRT.

⁵⁵ NO-2021-07878511-GCABA-SECTOP



Auditoría General de la Nación

Finalmente, resaltando *“la importancia de estos acuerdos de fiscalización”*, la CNRT asumió el compromiso de *“entablar futuras comunicaciones con los suscriptores de los convenios que permanecen vigentes a los fines de coordinar los mecanismos necesarios para restablecer los vínculos”*⁵⁶. Acciones cuyas implementaciones podrán ser evaluadas en futuras labores de auditoría.

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.

El procedimiento para la inscripción de empresas de Oferta Libre en el Registro Nacional de Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano estuvo regulado en el período auditado por la Res. SGT N° 91-E/2017. Dicho procedimiento se inicia con la presentación por parte de los prestadores ante la CNRT de los formularios y documentos exigidos por la norma. La CNRT debe constatar el cumplimiento de los requisitos y elevar las actuaciones a la SSTA, dependiente de la SGT, con el respectivo informe⁵⁷.

En esta instancia, la norma disponía inicialmente que la SSTA, previo informe técnico, otorgaría a la sociedad solicitante la inscripción en el Registro, siendo ésta el requisito previo para solicitar ante la CNRT la habilitación para el inicio de las actividades, la cual una vez otorgada autorizaba al transportista a realizar servicios en cualquiera de las modalidades establecidas. Sin embargo, este procedimiento fue objeto de una modificación introducida por la Res. SGT N° 85/2018⁵⁸. A través de dicha norma, se estableció que la SSTA, luego de verificar el cumplimiento de los requisitos, emita el Certificado de Habilitación y remita las actuaciones a la CNRT, quien otorgará la Constancia de Inscripción en el Registro e inscribirá al operador en la modalidad del Servicio de Oferta Libre solicitada.

Asimismo, si bien la inscripción en el Registro tiene la vigencia de 5 años ya mencionada, la vigencia en la modalidad solicitada por el operador es de un (1) año, pudiendo ser renovada a solicitud del peticionante, cuando acredite el cumplimiento de los requisitos normados.

⁵⁶ IF-2020-78907992-APN-GFTAU#CNRT, remitido por NO-2020-79379699-APN-GFTAU#CNRT en respuesta a la Nota 77/20 AG7.

⁵⁷ Resolución SGT N° 91-E/2017, art. 9°.

⁵⁸ B.O. 28/05/2018.



Auditoría General de la Nación

En ese contexto, habiendo analizado los procedimientos implementados por la CNRT y por la SSTA para el registro y habilitación de operadores de Oferta Libre, se han detectado las debilidades y/o falencias que se detallan a continuación.

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.

El Decreto 1306/2016 dispone la implementación del módulo “*Registro Legajo Multipropósito*” (RLM⁵⁹) del Sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) como único medio para la administración de los registros de las entidades y jurisdicciones que componen el Sector Público Nacional. Por otra parte, la Secretaría de Modernización estableció en enero de 2017 que los registros que hasta ese momento no contaban con un sistema informático que garantice la integridad, disponibilidad e interoperabilidad de la información contenida en ellos, deberían utilizar el módulo RLM para su administración⁶⁰. Asimismo, dispuso que los registros que ya se encontraban instrumentados en un sistema informático podrían seguir utilizando dicho sistema, pero deberían incorporar la documentación respaldatoria en la sección “Legajo” del módulo a fin de garantizar la integridad, disponibilidad e interoperabilidad⁶¹.

Teniendo en cuenta que la SGT es la Autoridad de Aplicación del Decreto 656/1994 y que por el art. 9º del mismo se creó el Registro Nacional de Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano, se consultó a ese organismo si el mencionado registro fue instrumentado mediante el Módulo RLM del sistema GDE, ante lo cual la SGT informó que el Registro es administrado por la CNRT a través del Sistema de Empresas, Operadores y Parque Móvil

⁵⁹ Según el manual de RLM dicho módulo permite registrar, actualizar, renovar y administrar los registros dentro de los diferentes tipos de registros nacionales gestionados por los diversos organismos de la Administración Pública Nacional (APN).

⁶⁰ Resolución 7 –E/2017 de la Secretaría de Modernización Administrativa del Ministerio de Modernización del 10/01/2017, art. 2º.

⁶¹ Resolución 7 –E/2017 de la Secretaría de Modernización Administrativa del Ministerio de Modernización del 10/01/2017, art. 3º.



Auditoría General de la Nación

(SEOP), no encontrándose incorporado al módulo RLM y agregó que *“No obstante, su inclusión será evaluada para futuras medidas de mejora del aludido Registro”*⁶².

Por otra parte, consultada al respecto, la CNRT informó⁶³ que durante el período auditado el organismo mantuvo una serie de reuniones con el equipo técnico de la Subsecretaría de Innovación Administrativa, con la intención de suplir el SEOP mediante la implementación del Módulo RLM. Sin embargo, habiendo consultado con la Gerencia de Informática y otras áreas de CNRT que utilizan el SEOP se decidió no implementar el Módulo RLM por considerar que ello no es viable por la cantidad de datos a filtrar y las demoras que se generarían en los procesos de tramitación de expedientes.

Más allá de lo expresado por la CNRT, cabe destacar que el Decreto 1306/2016 resalta en sus considerandos que en el Sector Público Nacional existe una gran cantidad de registros para distintas actividades específicas, lo que implica que cada organismo, jurisdicción o entidad registre de manera aislada al solicitante, pudiendo generar duplicidad, inconsistencias, desactualización, etc. Por tal motivo, a los fines de dotarlos de mayor eficacia y eficiencia, se tornaba necesario contar con una herramienta que permita una mejor gestión de la información, haciéndolos más accesibles para su control y posibilitando su actualización permanente. En particular, la falta de implementación del RLM por la CNRT impacta en el control y seguimiento permanente de los requisitos de las empresas, por la dispersión y falta de integridad de los legajos, como así también en la falta de interoperabilidad de la información y en la disponibilidad de la misma para otros organismos interesados.

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.

Teniendo en cuenta la falta de implementación del módulo RLM para la administración del Registro Nacional de Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano, se

⁶² NO-2022-14189536-APN-DNTAP#MTR, Punto 1.

⁶³ NO-2021-113511999-APN-GFPTA#CNRT, Punto 9 (NO-2021-112902435-APN-MESYA#CNRT).



Auditoría General de la Nación

llevó a cabo un análisis de la información obrante en la CNRT en relación con el cumplimiento de todos los requisitos exigidos por la normativa para la inscripción y habilitación de operadores de los servicios de Oferta Libre, como así también los controles implementados por el organismo a tal efecto. En tal sentido, se han detectado las siguientes situaciones que implican riesgos para la confiabilidad de la información disponible y que dan cuenta de la existencia de debilidades para la gestión eficaz de los mecanismos existentes para garantizar la integridad de la información.

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.

Como se señaló anteriormente, para poder realizar transporte de pasajeros bajo alguna de las modalidades de Oferta Libre existentes, los interesados deben tramitar la inscripción en el Registro Nacional de Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano y la habilitación en la respectiva modalidad⁶⁴. Verificadas todas las condiciones y requisitos exigidos por la normativa⁶⁵, la CNRT procederá a emitir la constancia de inscripción del operador en la modalidad, la cual deberá ser exhibida en cada uno de los vehículos en servicio⁶⁶.

Del cruce realizado entre la información suministrada por la CNRT⁶⁷ y el GCABA⁶⁸ se detectaron los siguientes casos de operadores que, a pesar de no encontrarse habilitados por la CNRT, prestaron servicios de oferta libre en el período auditado:

- Banfield Bus SRL (CNRT N° 60345).
- Coop. de Trabajo Transporte Roggi Ltda. (CNRT 60396).

Consultada al respecto, la CNRT informó que dichas empresas no se encontraban habilitadas, es decir, que no poseían permisos para la prestación de servicios de Oferta Libre en el período consultado, aunque ambas contaban con vehículos dados de alta en el SEOP (Sistema de

⁶⁴ Res. SGT N° 91/2017, art. 3. OBLIGATORIEDAD DE INSCRIPCIÓN.

⁶⁵ Res. SGT N° 91/2017, arts. 7 a 11.

⁶⁶ Res. SGT N° 91/2017, art. 14. INSCRIPCIÓN DEL OPERADOR EN LA MODALIDAD.

⁶⁷ NO-2020-78117689-APN-GFPTA#CNRT e IF-2020-77683692-APN-STUP#CNRT.

⁶⁸ NO-2021-07878511-GCABA-SECTOP.



Auditoría General de la Nación

Empresas, Operadores y Parque Móvil), situación que obedece -según explica el organismo- “a un error de migración al momento de la puesta en funcionamiento del SEOP”⁶⁹.

Por otra parte, cabe destacar que durante el período auditado los vehículos pertenecientes a esos operadores fueron reiteradamente fiscalizados por la CNRT sin que el organismo detecte dicha situación o adopte las medidas pertinentes. En el Cuadro 1 se pueden observar 28 controles realizados a los vehículos de ambas empresas durante 2019:

Cuadro 1 – Controles realizados a empresas Banfield Bus SRL y Coop.de Trabajo Transporte Roggi Ltda

FECHA FIS	NRO ORDEN	ACTA	NRO ACTA	RAZÓN SOCIAL	DOMINIO	RETENIDO	LUGAR DEL OPERATIVO
4/1/2019	803440000000004160	SI	8033900000000020	BANFIELD-BUS S.R.L.	NGT075	NO	Sarmiento 1100, C1010 CABA, Argentina
17/1/2019	805580000000000750			BANFIELD-BUS S.R.L.	NGT074	NO	Terminal de combis
18/1/2019	806520000000000553			BANFIELD-BUS S.R.L.	NIC769	NO	Cerrito 1000, C1010 CABA, Argentina
24/1/2019	910900000000000314			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	MCR112	NO	Metrobus - Obelisco Sur, C1009 CABA, Argentina
24/1/2019	910900000000000317			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	LZF848	NO	Metrobus - Obelisco Sur, C1009 CABA, Argentina
31/1/2019	803670000000002126			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	LZF848	NO	Terminal 9 de julio
1/2/2019	8012900000000003345			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	LZF848	NO	Terminal 9 de julio
6/2/2019	803670000000002179			BANFIELD-BUS S.R.L.	NGT075	NO	Terminal 9 julio
6/2/2019	803270000000002519			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	LZF848	NO	Terminal 9 julio
27/2/2019	803110000000002686	SI	8024000000000020	COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	LLO715	NO	Yrigoyen e independencia
6/3/2019	801880000000002923			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	LUA304	NO	Lima 775, C1073AAO CABA, Argentina
12/3/2019	801880000000002944			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	MCR112	NO	Terminal de Combis 9 de Julio
14/3/2019	803520000000002250			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	LUA304	NO	Independencia, C1072 CABA, Argentina
25/3/2019	804610000000002342			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	NBJ963	NO	Metrobus - Obelisco Sur, C1009 CABA, Argentina
4/4/2019	801980000000002888			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	MCR112	NO	Terminal 9 de Julio
11/4/2019	802620000000003834			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	NBJ963	NO	Terminal de combis - Obelisco Sur, C1009 CABA, Argentina
26/4/2019	802200000000003878			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	NBJ963	NO	Terminal 9 de julio
10/5/2019	803280000000002911			BANFIELD-BUS S.R.L.	JVZ375	NO	Terminal 9 de julio
15/5/2019	803180000000003139			BANFIELD-BUS S.R.L.	NGT074	NO	Terminal 9 julio- Obelisco Sur, C1009 CABA, Argentina
25/6/2019	803670000000003270	SI	8034100000000020	BANFIELD-BUS S.R.L.	NIC769	NO	Terminal 9 de julio
5/7/2019	803180000000003418			BANFIELD-BUS S.R.L.	NGT075	NO	Junín 1760, C1113 CABA, Argentina
26/7/2019	804620000000003425			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	NBJ963	NO	Metrobus - Obelisco Sur, C1009 CABA, Argentina
9/8/2019	803180000000003770			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	NBJ963	NO	Metrobus - Obelisco Sur, C1009 CABA, Argentina
12/8/2019	802080000000004412			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	NBJ963	NO	Independencia, C1072 CABA, Argentina
9/9/2019	803130000000004567			BANFIELD-BUS S.R.L.	NIC769	NO	TERMINAL 9 DE JULIO
1/10/2019	803380000000005415			BANFIELD-BUS S.R.L.	NGT075	NO	Metrobus - Obelisco Sur, C1009 CABA, Argentina
4/10/2019	802640000000005411			BANFIELD-BUS S.R.L.	JVZ375	NO	Terminal 9 de Julio
17/10/2019	802080000000005860			COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI LTDA	NBJ963	NO	TERMINAL 9 DE JULIO, C1009 CABA, Argentina

Fuente: CNRT y elaboración propia

Del cuadro surge que en veinticinco (25) de los veintiocho (28) controles realizados los fiscalizadores no constataron infracciones y solo en los tres (3) restantes se labraron Actas de Comprobación. Sin embargo, consultadas dichas Actas puede verse que no hacen referencia alguna a la falta de habilitación, sino que la infracción que describen es “Omitir portar la libreta de trabajo o control horario”⁷⁰. Lo expuesto pone en evidencia la existencia de dificultades para realizar el control y seguimiento permanente de los requisitos que deben cumplir las empresas por la falta de disponibilidad e integridad de la información existente al respecto.

⁶⁹ NO-2021-113511999-APN-GFPTA#CNRT.

⁷⁰ Ver ejemplo en Anexo III.



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.

El art. 5° inc. 3 de la Res. MTR N° 91/2017 establece que los servicios de Pre y Post Embarque *“consisten en el traslado de pasajeros con origen o destino a abordar otro modo de transporte aéreo, marítimo o fluvial, encontrándose acreditado, al momento de la realización del viaje, el número de vuelo o embarque respectivo, o bien aquellos empleados de dichas áreas de embarque que acrediten al momento de la realización del viaje su calidad de tales”*.

De la información suministrada por la CNRT sobre las fiscalizaciones realizadas en el período auditado⁷¹, surge una cantidad significativa de empresas que fueron controladas como operadores de servicios de Pre y Post Embarque.

Sin embargo, al analizar los datos de Origen y Destino que surgen de las fiscalizaciones puede verse que los mismos no se condicen con el requisito de *“...abordar otro modo de transporte aéreo, marítimo o fluvial...”*. En efecto, como se observa en el Cuadro 2, el lugar del operativo en la mayoría de los casos es alguna de las terminales de combis de CABA, mientras que los destinos son diferentes localidades de la Región Metropolitana de Buenos Aires, la mayoría de las cuales no cuenta con centros de abordaje de transporte aéreo, marítimo o fluvial. A pesar de ello, no consta que la CNRT al realizar las fiscalizaciones haya tenido en cuenta dicha situación ya que no labró las respectivas Actas de Comprobación.

⁷¹ IF-2020-81307825-APN-GFTAU#CNRT



Auditoría General de la Nación

Cuadro 2 – Fiscalizaciones CNRT realizadas a Pre y Post Embarque en el período 2018-2019, seleccionadas

FECHA FIS	NRO ORDEN	RAZÓN SOCIAL	DOMINIO	LUGAR DEL OPERATIVO	ORIGEN SERVICIO	DESTINO SERVICIO
3/1/2019	803110000000002609	LOBOS BUS S.R.L.	AA851RG	RN205, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, LOBOS
3/1/2019	803110000000002612	LOBOS BUS S.R.L.	AC185US	RN205, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, LOBOS
9/1/2019	802270000000002952	FABIO, FRANCISCO CARLOS	LJW693	Cerrito 100, C1085 CABA, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, MORON
10/1/2019	802320000000003170	REQUE ALANIS ROSARIO LOURDES	PAE798	Terminal 9 de julio c.a.b.a.	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN MIGUEL DEL MONTE
10/1/2019	802010000000003203	LOBOS BUS S.R.L.	AA180WZ	Peaje cañuelas	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, LOBOS
11/1/2019	803130000000002467	DEL SUR BUS S.R.L.	AC684YT	RN205, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, SANTA FE, SANTA FE
12/1/2019	804260000000002395	COOPERATIVA DE TRABAJO BAMBINI LIA	AC201GU	RN9, Santa Fe, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN MIGUEL DEL MONTE
12/1/2019	802010000000003223	LOBOS BUS S.R.L.	NCB778	Peaje cañuelas	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN VICENTE
16/1/2019	802850000000002285	MELIFLOR VIAJES S.R.L.	AC833PB	Cerrito 550, C1010 CABA, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, MONTE GRANDE
17/1/2019	801960000000002936	PARADISE LINE S.R.L.	OWZ485	Terminal de combis	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA
17/1/2019	801960000000002937	LA MEDALLA BUS S.R.L.	AB321UI	Terminal de combis	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, MONTE GRANDE
17/1/2019	801960000000002938	BUS EXPRESS S.R.L.	PPB330	Terminal de combis	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, LOBOS
17/1/2019	801960000000002943	LOBOS BUS S.R.L.	AC185UQ	Terminal de combis	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, ADROGUE
17/1/2019	801960000000002944	TRANSPORTES ANAGUA S.R.L.	OGV658	Terminal de combis	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, GENERAL PACHECO
18/1/2019	803180000000002209	TRAVEL WELCOME SERVICE S.R.L.	NDF340	Parador Lmiers, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, TIGRE
18/1/2019	803520000000002241	WEST 58 S.A.	AC757FS	Terminal Puerto Madero	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN ANTONIO DE PADUA
18/1/2019	803230000000002259	VALDEZ SANDRO RAMON ROSAS	POL723	Zona 9 de Julio, centro, microcentro, CABA, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, LA PLATA
19/1/2019	804460000000002239	MINIBUS ARCANGEL S.R.L.	AC6600S	Av. Antártida Argentina 1535, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN MIGUEL DEL MONTE
19/1/2019	802790000000002581	LOBOS BUS S.R.L.	AA180XA	RN3 96, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, LOBOS
21/1/2019	804540000000002416	LOBOS BUS S.R.L.	AC185UQ	Peaje urbelarea.	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN MIGUEL DEL MONTE
21/1/2019	802830000000003274	LOBOS BUS S.R.L.	NIV069	Peaje Cañuelas	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, LOS CARDALES
22/1/2019	802180000000003333	CRIMALDI VIAJES Y TURISMO SRL	OSR074	Peaje hudson	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA
29/1/2019	804210000000002342	RODRIGUEZ VIAJES S.R.L.	AA727PT	RN8 1948, Fatima, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, TIGRE
30/1/2019	803130000000002668	LA MEDALLA BUS S.R.L.	OSX266	Terminal 9 de julio	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA
31/1/2019	803000000000003085	MELIFLOR VIAJES S.R.L.	PCZ050	Terminal 9 de julio	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, CASTELAR
31/1/2019	804460000000002502	CANO BERNALES YSABEL ROSARIO	OYH854	Terminal puerto madero	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA
15/2/2019	803000000000003277	MINIBUS EZEIZA S.R.L.	GXG019	Microcentro	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, LOBOS
24/2/2019	801880000000003365	AGA TOUR S.R.L.	KMT740	Av. Pres. Perón 7811, Udaondo, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, LA REJA
2/3/2019	804210000000002453	ADF TRAVEL S.R.L.	MHM734	Lateral Ruta Colectora Panamericana 350, P. Sarmiento 1100, C1010 CABA, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, CAPILLA DEL SEÑOR
12/3/2019	801980000000003235	CANO BERNALES YSABEL ROSARIO	OYH854	Sarmiento 1100, C1010 CABA, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, CASTELAR
18/3/2019	803300000000003876	MASIBUS S.R.L.	OAA661	Camino de la Virgen María, Villa Madero, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA
19/3/2019	802590000000003480	DEL SUR BUS S.R.L.	AA851QV	Estación Terminal de Ómnibus de Buenos Aires	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, LOBOS
22/3/2019	800930000000003312	LETTIERI, FERNANDO JAVIER	AD301LV	Caba	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, ITUZAINGO
4/4/2019	804460000000003090	SILVMAR S.R.L.	NRT918	Terminal 9 de julio	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN VICENTE
10/4/2019	803380000000004099	MINIBUS ARCANGEL S.R.L.	AA310WY	Vicente López 2273, C1057 CABA, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN VICENTE
10/4/2019	801980000000003548	CLASICA BUS S.R.L.	KPU344	Autopista Del Oeste, Peaje Ituzingos mano a mano	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA
22/4/2019	802790000000003374	MINIBUS EZEIZA S.R.L.	AA452OU	Av. Cnel. Roca 4170, C1439DUS CABA, Argentina	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, ITUZAINGO
26/4/2019	803090000000003816	VALDEZ SANDRO RAMON ROSAS	POL723	San nicolas	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, CASTELAR
26/4/2019	803090000000003824	CANO BERNALES YSABEL ROSARIO	OYH854	San nicolas	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, GENERAL PACHECO
7/5/2019	801980000000003855	ALMA DE LEON SERVICIO TRANSFER S.R.L.	OMP588	Parador El Talar, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, GENERAL PACHECO
7/5/2019	801980000000003856	ALMA DE LEON SERVICIO TRANSFER S.R.L.	AD120RW	Parador El Talar, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, ITUZAINGO
10/5/2019	804610000000003175	MELIFLOR VIAJES S.R.L.	AC833PB	Terminal 9 de julio	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN VICENTE
10/5/2019	804610000000003401	VALDEZ SANDRO RAMON ROSAS	POL723	Terminal Madero Ciudad de Buenos Aires, Madero	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, ITUZAINGO
13/5/2019	803270000000004146	MELIFLOR VIAJES S.R.L.	AC833PB	Strangford 553, B1768 Villa Madero, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, TIGRE
13/6/2019	803730000000004339	WEST 58 S.A.	AD456ZK	Av. Eduardo Madero 401, C1106 ACE, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, BUENOS AIRES, TIGRE	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, TIGRE
13/6/2019	803730000000004341	TRIP CO S.A.	AB813JD	Av. Eduardo Madero 401, C1106 ACE, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, TIGRE
18/6/2019	803250000000004111	SAN JUSTO BUS SRL	AA513TQ	Trinidad Guervara 437, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, TIGRE
18/6/2019	803250000000004112	WEST 58 S.A.	AC757FS	Trinidad Guervara 437, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, BUENOS AIRES, TIGRE	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, TIGRE
28/6/2019	803100000000004163	TOUR VAN FULL S.R.L.	NMK313	AU6, C1407 CABA, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, TIGRE
2/7/2019	802010000000005500	JULCAN TOURS SRL	LLN030	Tucumán 1150, C1049AAX CABA, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, QUILMES
2/7/2019	802010000000005516	BUS EXPRESS S.R.L.	PPB330	Tucumán 1150, C1049AAX CABA, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, MONTE GRANDE
12/7/2019	803380000000005222	TRANSPORTE RECA SAS	LJW693	Alrededores de 9 de julio	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, MONTE GRANDE
15/7/2019	803360000000003682	TRANS POINT S.R.L.	AC405KV	Av. Paseo Colón 843, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA
20/7/2019	803570000000004448	COOPERATIVA DE TRABAJO BAMBINI LIA	AC201GU	RN9 80, Peaje Lima, Provincia de Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA	ARGENTINA, SANTA FE, SANTA FE
26/7/2019	803850000000003233	TRIP CO S.A.	AD372OL	Trinidad Guervara 437, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, BUENOS AIRES, TIGRE	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, TIGRE
28/7/2019	801900000000005974	COOPERATIVA DE TRABAJO BAMBINI LIA	AC201GU	Ruta nra 9 KM 94	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA	ARGENTINA, SANTA FE, ROSARIO
9/8/2019	803340000000004756	MELIFLOR VIAJES S.R.L.	AC833PB	Terminal 9 de julio	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN VICENTE
9/9/2019	800930000000004895	ALMA DE LEON SERVICIO TRANSFER S.R.L.	OSA694	San Justo Terminal, San Justo, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, GENERAL PACHECO
9/9/2019	804380000000002720	LECCESE ALEJANDRO DARIO	RKQ090	TERMINAL 9 DE JULIO	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, ADROGUE
11/9/2019	802080000000005549	LG TURISMO S.R.L.	AB267GX	Av. Sarmiento 4470, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, TIGRE
30/9/2019	801980000000005417	FONOBUS S.R.L.	LIK367	Av. Eduardo Madero 401, Terminal de Combis	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, SAN ANTONIO DE PADUA
1/10/2019	803250000000005473	TRANSPORTE 2 DE SEPTIEMBRE S.R.L.	NDM492	Metrobus - Obelisco Sur, C1009 CABA, Argentina	ARGENTINA, BUENOS AIRES, ADROGUE	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, TIGRE
1/10/2019	803190000000005092	AUTOTRANSORTE REINA DEL PLATA S.R.L.	ICB931	Terminal Madero, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA
17/10/2019	802010000000006627	CM VIAJES S.R.L.	MSY585	Av. Eduardo Madero 401, C1106 ACE, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, BUENOS AIRES, ADROGUE	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, TIGRE
17/10/2019	803250000000005646	ANAFRAN GARMENDIA S.R.L.	PMC470	Bouchard 465, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, BUENOS AIRES, ADROGUE	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, TIGRE
17/10/2019	802010000000006629	TRIP CO S.A.	AD372OL	Av. Eduardo Madero 401, C1106 ACE, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, LANUS ESTE
25/10/2019	801990000000005647	BRISI & CO S.A.	AA801VW	Terminal de Combis 9 de Julio, caba.	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, ITUZAINGO
25/10/2019	801990000000005648	FONOBUS S.R.L.	NQH586	Terminal de Combis 9 de Julio, caba.	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, BERAZATEGUI
6/11/2019	801980000000005822	TRANSPORTE AUTOMOTOR VANS TRAVEL	NEW589	Terminal Combis Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, MORON
6/11/2019	801980000000005824	FONOBUS S.R.L.	MJP106	Terminal Combis Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA
21/11/2019	803360000000005125	FIOL, DAMIAN	JGE701	Ciudad Autónoma Buenos Aires, Argentina	ARGENTINA, BUENOS AIRES, EZEIZA	ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, TIGRE

Fuente: CNRT y elaboración propia

Cabe destacar que en el caso de las terminales de Combis de la Ciudad (Obelisco y Puerto Madero) se nos informó que la única modalidad de Oferta Libre autorizada para su uso es la modalidad Chárter⁷². Por tal motivo, los operativos que en el Cuadro 2 figuran como realizados en dichas terminales no recayeron sobre vehículos que efectivamente se encuentren prestando servicios de Pre y Post Embarque, sino sobre vehículos que realizan, de hecho, servicios Chárter pese a estar inscriptos en la primera de las modalidades mencionadas.

⁷² IF-2021-14473298-GCABA-SECTOP



Auditoría General de la Nación

De lo expuesto cabe concluir que las debilidades existentes en cuanto a la información solicitada a las empresas, su falta de integridad y disponibilidad y las falencias en los controles realizados posibilitan, como ocurre en este caso, la existencia de empresas que prestan servicios de Oferta Libre en una modalidad distinta a aquella en la que se encuentran registradas.

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.

Según el art. 9º inc. c) de la Res. MTR N° 91/2017, los interesados en prestar servicios de Oferta Libre deberán acreditar como Patrimonio Mínimo la cantidad de vehículos que surjan del último balance de cierre o especial, el que deberá ser igual o inferior a la cantidad de conductores de la nómina de la empresa a la misma fecha. Dicha presentación deberá hacerse mediante informe profesional de contador público, con la firma legalizada por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas. Asimismo, los artículos 11 inc. e) y 15 inc. h) de la Res. SGT N° 91/2017 prevén como causal de denegación de la inscripción y de la constancia de habilitación, la falta de acreditación del patrimonio mínimo.

Consultada la CNRT con respecto al cumplimiento de este requisito por parte de las empresas inscriptas, el organismo informó una nómina de las que no realizaron la mencionada presentación en el período auditado⁷³:

Cuadro 3 – Empresas sin presentación de PM / Fuente: CNRT y elaboración propia.

Nº CNRT	CUIT	NOMBRE DE EMPRESA
9352	30700620650	VANS DEL SUR S.R.L.
11853	33709418659	TRANSFER 7 DE AGOSTO S.A.
13583	20262396127	OLIVERA, JUAN CARLOS
9144	20145691835	BARRAL, OSCAR PEDRO JOSE
10424	30707304223	KAYNO S.A.
9453	30705338864	COOP. DE TRABAJO KOMBYS DEL OESTE LTDA
60345	30711777225	BANFIELD-BUS S.R.L.
60396	30709533033	COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTE ROGGI

⁷³ E-mail de CNRT de fecha 27/08/2021



Auditoría General de la Nación

Como fue informado en 4.5.2.1, las empresas BANFIELD-BUS S.R.L Y COOPERATIVA DE TRABAJO DE TRANSPORTE ROGGI, no se encontraban habilitadas para operar. Situación que da cuenta de una inconsistencia en la información con que la CNRT realiza el control de esta obligación, pues la misma no debería consignar que “NO HAY PRESENTACIONES”, como se hace en la respuesta remitida, sino que las mencionadas empresas no se encontraban habilitadas.

Por otra parte, según lo informado por la CNRT⁷⁴, durante 2019 se llevaron a cabo numerosas fiscalizaciones a vehículos afectados a la prestación de servicios de Oferta Libre de las empresas listadas en el Cuadro 3⁷⁵. Por ejemplo, de las planillas remitidas por ese organismo surge que los vehículos pertenecientes a la empresa Kayno SA fueron fiscalizados 217 veces, sin que se haga mención alguna a la falta de cumplimiento del citado requisito. Esta situación, evidencia que existen empresas que continúan prestando servicios a pesar de no dar cumplimiento a todo lo exigido por la normativa, en este caso, con riesgo en relación a su solvencia patrimonial, sin que la CNRT adopte las medidas necesarias para subsanarlo.

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.

El art. 16 de la Res. SGT N° 91-E/2017 establece que *“en forma previa a inscribir o renovar el servicio chárter cuyo recorrido transite, inicie y/o finalice dentro del área de exclusión que determine la CABA, la CNRT deberá consultar al GCABA si existe capacidad operativa en las terminales para el vehículo a habilitar. Ante una respuesta negativa por parte del GCABA de dicha consulta, la CNRT no procederá a otorgar la habilitación de la modalidad”*. Asimismo, las empresas de Oferta Libre tienen que entregar al GCABA cierta documentación, entre la cual se encuentra la habilitación de CNRT, para poder operar en las terminales⁷⁶.

⁷⁴ IF-2020-81307825-APN-GFTAU#CNRT

⁷⁵ Ya se hizo mención en el Cuadro 1 (Hallazgo 4.5.2.a) a las fiscalizaciones realizadas a Banfield Bus S.R.L. y Cooperativa de Trabajo Transporte Roggi LTDA.

⁷⁶ “Reglamento de Funcionamiento de la Playa Subterránea 9 De Julio Sur (PT9)”, Res. GCABA N° 444/SSTRANS/13 (B.O. de CABA N° 4200 de fecha 24/07/2013), Anexo I, artículo 14.



Auditoría General de la Nación

En función de esto, se solicitó al GCABA un detalle de las empresas de Oferta Libre (persona humana o jurídica) que operaron en el AMBA en la modalidad Chárter en los períodos 2018 y 2019 y tuvieron cabecera y/o fin de recorrido en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires⁷⁷. En su respuesta, remitió una planilla en la que constan todos los vehículos habilitados (destacando el carácter dinámico del parque automotor) indicando la “*Empresa*” a la que pertenecen y el “*Titular CNRT*”⁷⁸. Al respecto, cabe destacar que, a los fines de la presente auditoría, el dato válido desde el punto de vista registral es el campo relacionado con los “*titulares CNRT*” ya que son los que en la citada planilla se encuentran identificados también con número de CUIT y número CNRT. Por otro lado, el campo denominado “*empresa*” indicaría el nombre comercial con el cual se encuentran identificados los vehículos informados, ya que dicho nombre no se encuentra registrado en la CNRT ni cuenta con habilitación para prestar servicios de Oferta Libre. De la revisión de la información suministrada surge que a la fecha de la respuesta utilizaban las terminales de CABA 190 operadores registrados en CNRT, agrupados en 29 “*Nombres comerciales*” con un total de 659 vehículos afectados a dichos servicios (Cuadro 4):

Cuadro 4 – Relación Titulares CNRT vs Nombres comerciales

Titulares CNRT / Nombres comerciales		
Titulares CNRT	Nombres comerciales	Vehículos habilitados
190	29	659

Fuente: GCABA y elaboración propia

En el Cuadro 5 se indica la cantidad de vehículos y “*titulares CNRT*” que operaban bajo cada uno de los “*Nombres comerciales*” informados por el GCABA, surgiendo además que hay cinco de ellos que concentraban el 50% de unidades y el 54% de titulares CNRT.

⁷⁷ Nota N° 86/2020 –AG7 - N° 24/2020 –DCST, Punto 7.

⁷⁸ NO-2021-07878511-GCABA-SECTOP.



Auditoría General de la Nación

Cuadro 5 - cantidad de vehículos vs Titulares CNRT vs Nombres comerciales

NOMBRE COMERCIAL		TITULARES CNRT		VEHÍCULOS	
1	ADROGUE BUS	47	54,21%	131	50,23%
2	FONOBUS	25		82	
3	LOMAS EXPRESS	17		53	
4	LIM TRAVEL	11		37	
5	VANS DEL SUR	3		28	
6	TIENDA LEON	5	45,77%	25	49,77%
7	CASTELAR BUS	13		24	
8	MONTE GRANDE BUS	13		24	
9	ROBERDIBE	8		23	
10	AMISUN	4		21	
11	J. M. EZEIZA	2		20	
12	AMISOL	1		19	
13	LA MEDALLA	5		17	
14	MARY GO	3		17	
15	EXPRESO PILAR	1		15	
16	DEL SUR BUS	3		14	
17	KOMBY DEL OESTE	1		13	
18	FABE BUS	3		12	
19	HOLA BUS	2		10	
20	MORENO BUS	6		10	
21	RICCHIERI TOURS	1		10	
22	SAN VICENTE EXPRESS	1		10	
23	START OESTE	3		10	
24	SAN CAYETANO	4		9	
25	TRAIN	1		9	
26	LUNA TURISMO	4		5	
27	SALERNO	1		4	
28	SERBRITOUR	1		4	
29	SANTA RITA	1		3	
TOTALES		190	100%	659	100%

Fuente: GCABA y elaboración propia

Por otra parte, entre los requisitos que deben cumplir los operadores de Oferta Libre para la inscripción y habilitación se encuentra la presentación del Formulario F01 que consiste en una



Auditoría General de la Nación

declaración jurada de Datos Básicos de Empresas de Transporte, debiendo cada operador declarar en el RUBRO 1 del formulario la “Denominación o Razón Social” y el “Nombre de Fantasía” de la empresa. De la revisión realizada sobre la documentación presentada por las empresas de Oferta Libre surge que en algunos casos el campo correspondiente al “Nombre de Fantasía” se encontraba sin completar, en otros se completaba repitiendo la razón social y en otros no consta la presentación del formulario. Consultada al respecto, la CNRT informó que “...este requisito fue incorporado al formulario F01 para poder registrar el nombre de fantasía de las empresas, el cual ya utilizaban en el desarrollo de su actividad comercial, debiendo dejarse constancia que es un dato adicional y no obligatorio, toda vez que la identificación del transportista registralmente se da a través de la razón social de la persona jurídica o nombre de la persona humana y su correspondiente CUIT”⁷⁹. Por tal motivo, el organismo informa que “no se controla este dato como requisito de admisibilidad” de las empresas y tampoco se realiza ningún control sobre los nombres de fantasía declarados en caso de que los hubiera. En definitiva, no se adopta medida alguna en dichos casos, más que el hecho de no cargar ese dato en el SEOP.

Sin embargo, en las “Instrucciones” que se adjuntan a continuación del Formulario F01 (modelo en Anexo IV) publicado por el organismo se indica que el Rubro 1 “**debe** completarse con la denominación social que figura en el estatuto o contrato social inscripto en el Registro Público de Comercio sin usar abreviaturas; **Completar con el nombre de fantasía correspondiente**⁸⁰. Completar el Número de Clave Única de Identificación Tributaria (CUIT) ante la Dirección General Impositiva (DGI)...”, sin hacer referencia alguna al carácter obligatorio o no obligatorio de los distintos datos.

Teniendo en cuenta la cantidad de operadores cuyos vehículos prestan servicios con nombres comerciales compartidos con otras empresas (como se muestra en los Cuadros 4 y 5), la falta de verificación y control de esas denominaciones de fantasía genera riesgos para la confiabilidad de los servicios, pudiendo generar un contexto propicio para la existencia de prácticas desleales de mercado que afecten el adecuado desarrollo del proceso competitivo de la actividad⁸¹.

⁷⁹ NO-2022-79463671-APN-GFPTA#CNRT

⁸⁰ El resaltado pertenece al presente Informe.

⁸¹ Téngase presente que, de acuerdo con el Decreto 1388/1996, art. 3º b, la CNRT tiene entre sus objetivos: “Promover la competitividad en los mercados de las modalidades del transporte aquí comprendidas”.



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.

En el caso particular del transporte de Oferta Libre, la actividad de fiscalización que realiza la CNRT consiste fundamentalmente en controlar que los servicios se desarrollen según las condiciones previstas en la Res. SGT N° 91-E/2017 y verificar que las empresas cumplan los requisitos exigidos para cada una de las modalidades en que se encuentran habilitadas.

Tras el relevamiento realizado, se detectó la existencia de debilidades tanto en el proceso de planificación de las fiscalizaciones como en su etapa de ejecución. Asimismo, se hallaron ciertos inconvenientes en cuanto al procesamiento y disponibilidad de información referida a las fiscalizaciones ejecutadas y sus resultados.

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.

Las acciones de fiscalización deben estar basadas en un diagnóstico y un análisis de riesgos realizados en función de información precisa y suficiente de los distintos aspectos de la actividad. Asimismo, los objetivos y metas físicas de las acciones de fiscalización planificadas deben estar previstos y cuantificados de manera tal que permitan evaluar su grado de cumplimiento, analizar los resultados de la gestión y llevar a cabo un adecuado control de las mismas.

Habiendo solicitado a la CNRT los correspondientes planes o programas para el transporte de pasajeros de Oferta Libre para el AMBA en el período enero/2018 – diciembre /2019 se nos remitió información parcial, genérica y no procedente. En tal sentido, toda la información acompañada en la respuesta⁸² es relativa, únicamente, al año 2020, siendo, en términos generales, la siguiente:

- Solicitudes de personal a Gendarmería Nacional Argentina (GNA) para operativos de control, sin acompañar detalle alguno de los operativos programados ni de las respuestas de GNA. Cabe destacar que, según lo informado por el área de CNRT a cargo de las fiscalizaciones

⁸² NO-2020-79379699-APN-GFTAU#CNRT



Auditoría General de la Nación

(GFTAU), los controles realizados a Oferta Libre en el AMBA eran efectuados en el período auditado exclusivamente por inspectores de la CNRT.

- Pedidos de aprobación de viáticos de algunos meses de 2020, sin mayor detalle de la cantidad, modalidad y lugar de los controles. Tampoco se trata de información específica de Oferta Libre, teniendo en cuenta que hay pedidos que pertenecen a jurisdicciones en las cuáles no se llevan a cabo dichos servicios (por ej.: Mar del Plata)⁸³.
- Programación operativa del Interior del país para los meses de Julio, Agosto y Septiembre de 2020⁸⁴. Dichas planificaciones se refieren a operativos regionales sin especificación del tipo de transporte que se fiscaliza y sin referencia alguna a los controles previstos para los servicios de Oferta Libre.

En relación con los parámetros o criterios utilizados para planificar las fiscalizaciones de Oferta Libre, la respuesta de la CNRT fue la siguiente: *“La elaboración de los operativos se consideran principalmente, aquellos puntos en los cuales faciliten por su ubicación geográfica, la comprobación de la interjurisdicción de los vehículos destinados al transporte de pasajeros. Asimismo, se tienen en cuenta aquellos corredores que, por la afluencia de vehículos, permiten incrementar la posibilidad de fiscalizar una mayor cantidad de unidades. Otro punto por considerar son las terminales de vehículos de pasajeros habilitadas para tal fin en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Terminal Obelisco; Terminal Madero). También se tiene en consideración, a los puntos neurálgicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Otro aspecto que considerar al momento de programar operativos es aquellos casos en que se reciben denuncias mediante comunicación oficial”*⁸⁵.

Aun así, no se pudo contar con el respaldo documental en el cuál conste la aplicación efectiva de dichos criterios para el período auditado. Es decir, no se detalló cuál fue ni cómo se analizó la información estadística o los datos concretos requeridos para evaluar los parámetros mencionados, ni la forma en que impactó esa evaluación en la determinación de la cantidad, modalidad, ubicación y fecha de los operativos programados.

⁸³ IF-2020-76529468-APN-GFTAU#CNRT

⁸⁴ IF-2020-78908600-APN-GFTAU#CNRT

⁸⁵ NO-2020-79379699-APN-GFTAU#CNRT



Auditoría General de la Nación

En el mismo sentido, también se verificó que en el período auditado los manuales de procedimiento relacionados con las tareas de fiscalización se encontraban desactualizados. Consultada la CNRT al respecto, informó⁸⁶ que “...si bien el *Manual de Procedimiento de la Gerencia*⁸⁷ se encuentra desactualizado, durante 2019 se describieron los diferentes procesos operativos de la Unidad, entre los cuáles se encuentra el correspondiente a “Inscripción, modificación y renovación en el Registro Nacional de Turismo, Oferta Libre y sus regímenes””⁸⁸.

Sin embargo, estos procesos refieren únicamente a cuestiones registrales, pero no a los operativos de fiscalización. Asimismo, la Gerencia de Fiscalización de Transporte Automotor acompañó en su respuesta⁸⁹ el “Manual de Fiscalización de Transporte Automotor de Pasajeros – Turismo⁹⁰”, el cual no resulta aplicable a oferta libre al referirse a otra modalidad de transporte de pasajeros. Al respecto, es dable mencionar que con posterioridad al período auditado se aprobó, mediante Disposición CNRT N° 816/2021, el “Manual de Fiscalización de Oferta Libre”, el cual podrá ser objeto de futuras auditorías.

Por último, cabe concluir que la falta de un plan de fiscalización basado en un diagnóstico preciso de la actividad y sus riesgos asociados, que permita focalizar los controles en puntos críticos, puede dificultar la eficacia y/o efectividad de las fiscalizaciones realizadas, debilitando también una adecuada evaluación de la gestión por la ausencia de metas y objetivos claros y concretos.

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.

A efectos de cumplir de manera eficaz y eficiente la función de fiscalización de los servicios de Oferta Libre, la CNRT debe emplear todos los medios disponibles para la obtención de información confiable y suficiente sobre los mismos. Así, en el Informe de Gestión elaborado por la CNRT para el período 2016-2019 se señala como “Oportunidad de mejora” de la Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor, la utilización de herramientas tecnológicas y la optimización de los recursos y objetivos a efectos de mejorar la calidad de los controles, ser más eficientes en la

⁸⁶ NO-2020-52000382-APN-GFPTA#CNRT

⁸⁷ DI-2020-115-APN-CNRT#MTR

⁸⁸ IF-2019-54219308-APN-STUP#CNRT

⁸⁹ NO-2020-55737928-APN-GFTAU#CNRT

⁹⁰ El resaltado pertenece al Informe.



Auditoría General de la Nación

detección de infractores y/o de vehículos clandestinos. En tal sentido, tras la aplicación de los procedimientos de auditoría previstos, se han detectado las falencias o incumplimientos que se describen a continuación:

A.- Debilidades en la implementación del Sistema de Fiscalización Inteligente (FIS):

Si bien el sistema FIS a través del uso de la PDA (Personal Digital Assistant) implica un avance significativo en distintos aspectos (tiempos de fiscalización; despapelización; trazabilidad de actas, controles y retenciones; transparencia para el fiscalizador y el fiscalizado; monitoreo, etc.) su implementación fue incipiente durante el período auditado, existiendo debilidades en la información contenida en dichos dispositivos y siendo permeables a errores humanos en su utilización.

Esto pudo verificarse, por ejemplo, en el “Detalle de fiscalizaciones”⁹¹ remitido por CNRT del que surgen 2078 fiscalizaciones registradas como de Oferta Libre, de las cuáles se han detectado al menos 344 casos (16%) que por su Origen-Destino no serían encuadrables como Oferta Libre a la luz de lo dispuesto por los artículos 2º y 8º del Decreto 656/1994 y del artículo 1º de la Res. SGT N° 91-E/2017. Tras consultar a la CNRT sobre la/s causa/s de dicha/s inconsistencia/s, informó tomando como ejemplo cuatro (4) de los casos detectados, que las mismas *“se deben a errores involuntarios en el manejo de la PDA por parte de los fiscalizadores”*⁹², ya sea al seleccionar origen-destino o al seleccionar la habilitación del vehículo o la modalidad del servicio.

B.- Falta de implementación de los mecanismos previstos para intercambio de información:

Como se desarrolló en el hallazgo 4.4, existieron durante el período auditado una serie de convenios de colaboración de la CNRT con otros organismos, jurisdicciones y/o entidades, los cuáles no fueron implementados de manera eficaz. Al respecto, cabe destacar principalmente el convenio suscrito entre la CNRT y AUSA, el cual tiene por finalidad la cooperación mutua para lograr una mejora en la seguridad vial y la fluidez del tránsito en las autopistas concesionadas a AUSA. A tal efecto, las partes se comprometieron a intercambiar información relativa a los vehículos que correspondía fiscalizar a la CNRT. En lo que aquí respecta, AUSA, en su carácter de concesionaria de autopistas y puentes de conexión física entre la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires, se comprometió a brindar a la CNRT información de tránsito de los vehículos que por su categoría puedan llegar a ser objeto de fiscalización por la CNRT, entre los cuales se encuentran aquellos que

⁹¹ NO-2020-79379699-APN-GFTAU#CNRT // IF-2020-77733733-APN-GFTAU#CNRT // NO-2020-75178055-APN-GSTI#CNRT, archivo denominado “Punto A – Detalle de fiscalizaciones OL-TU 2018-2020”.

⁹² E-mail de fecha 23/02/2021. Respuesta de GFTAU a la consulta realizada por e-mail del 12/02/2021.



Auditoría General de la Nación

realizan transporte de pasajeros de Oferta Libre. Sin embargo, a pesar de la evidente utilidad y oportunidad de mejora que este mecanismo conllevaría para la CNRT, se ha verificado que en el período auditado el mencionado convenio no fue ejecutado de manera efectiva.

C.- Falta de implementación de medio electrónico de pago y del Sistema de Posicionamiento Global (GPS):

El art. 26 de la Res. SGT N° 91-E/2017 otorgaba el plazo de un (1) año a los prestadores de Oferta Libre bajo la modalidad de servicios Chárteres para la incorporación de medios electrónicos de pago y GPS en sus unidades habilitadas. El costo de los dispositivos o equipos y las comunicaciones demandadas estarían a cargo de las empresas, pero la CNRT debía disponer las condiciones técnicas que los mismos debían cumplir. Consultada la CNRT en relación al cumplimiento de esta norma, informó que a la fecha de la respuesta no había formulado las referidas condiciones⁹³, razón por la cual durante el período auditado no se dio cumplimiento a la implementación de estas herramientas, lo que implicaba una pérdida de oportunidad de mejora para alcanzar la eficacia y eficiencia de las fiscalizaciones.

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.

La existencia y disponibilidad de información confiable y suficiente sobre el desarrollo y resultados de las fiscalizaciones realizadas a los servicios de transporte de pasajeros de Oferta Libre es fundamental para posibilitar la realización de diagnósticos precisos, la planificación de acciones, la medición de resultados y el control de la gestión.

Sin embargo, la información remitida por la CNRT con respecto a la cantidad y resultados (infracciones detectadas y retenciones de vehículos) de las fiscalizaciones realizadas en el período analizado, presentaba inconsistencias que ponían en riesgo la confiabilidad de la información generada.

Al respecto, no suministraron informes de ejecución ni indicadores de cumplimiento de planes o programas de fiscalización u operativos específicamente programados para Oferta Libre.

⁹³ NO-2021-29224298-APN-CNRT#MTR (05/04/2021).



Auditoría General de la Nación

Ante nuestro requerimiento, el área competente únicamente acompañó un informe⁹⁴ sobre “Incidencias en Operativos realizados los días 06 al 09 de febrero de 2020” con información no procedente relacionada en mayor medida con controles sobre transporte de pasajeros de larga distancia.

Por otra parte, se verificaron ciertas inconsistencias entre los datos suministrados para el AMBA y para todo el país. Así, se nos informó en primer término⁹⁵ que los vehículos de Oferta Libre controlados en el AMBA entre 2018 y 2019 fueron 2378, que las infracciones detectadas fueron 234 y los vehículos retenidos 101. Posteriormente informaron⁹⁶ que, en todo el país en el mismo período, hubo 1541 controles de Oferta Libre, 131 infracciones detectadas y 55 retenciones; datos que resultaban inconsistentes ya que registraban menos controles para la totalidad del territorio nacional que para una sola región del mismo (AMBA). Teniendo en cuenta esto, se realizó una nueva consulta a efectos de aclarar dichas diferencias y contar con datos consolidados, ante lo cual se confirmaron los datos generales suministrados en la segunda respuesta⁹⁷, persistiendo sin embargo las diferencias mencionadas para el AMBA, ya que los datos suministrados para 2018 y 2019 fueron los siguientes: controlados, 1329; infraccionados, 118; retenidos, 48, lo que se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro 6 – Inconsistencia datos en controles AMBA

INCONSISTENCIA DE DATOS DE CONTROLES EN AMBA			
AMBA 2018-2019	Controlados	Infraccionados	Retenidos
Primera Respuesta CNRT	2378	234	101
Segunda Respuesta CNRT	1329	118	48
Diferencia	1049	116	53

Fuente: CNRT y elaboración propia.

Ante esta situación, se realizó un nuevo requerimiento de información a efectos de resolver las inconsistencias de las respuestas anteriores. En su nueva respuesta⁹⁸, la CNRT remite información que coincide en términos generales con los datos suministrados en su segundo envío (incluyendo AMBA e Interior) resultando: 1543 vehículos controlados, 131 infraccionados y 55 retenidos. Sin

⁹⁴ IF-2020-76530252-APN-GFTAU#CNRT

⁹⁵ NO-2020-51779255-APN-GFTAU#CNRT

⁹⁶ NO-2020-79379699-APN-GFTAU#CNRT

⁹⁷ Sin perjuicio de eso, se verificó además que no coinciden esos datos generales (1541 controles, 131 infracciones y 55 retenciones) con los que surgen de las planillas en las que consta el detalle de dichos controles la cual contiene un total de 1144, 72 y 35 respectivamente.

⁹⁸ E-mail de la GFTAU de fecha 23/02/2021 en respuesta al requerimiento realizado vía e-mail del 12/02/2021.



Auditoría General de la Nación

embargo, el análisis de las planillas recibidas como respaldo continúa arrojando inconsistencias que generan dudas respecto de la confiabilidad de la información. En efecto, de la revisión del detalle contenido en las referidas planillas surge un total de 1330 controles y 104 infracciones, sin obrar explicación alguna que justifique esa diferencia.

También surgieron debilidades en cuanto a la disponibilidad de información sobre sumarios sustanciados y sanciones aplicadas a los operadores de servicios de Oferta Libre. Habiendo solicitado a la CNRT información estadística sobre sanciones aplicadas, el organismo respondió, por medio de la Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos, que *“no cuenta con informes o documentos sobre el desarrollo de los servicios de transporte automotor de Oferta Libre, ni sobre las sanciones aplicadas a dicha modalidad”*⁹⁹. Al respecto, el área explica que *“...la imposibilidad de brindar dicha información se debe a que nuestro sistema informático no cuenta con una función de reporte que permita diferenciar por modalidad de servicio las sanciones aplicadas dentro de la totalidad de expedientes de transporte automotor de pasajeros...”*.

Sin perjuicio de esto, ante los posteriores requerimientos realizados, el organismo remitió determinada información relacionada con los sumarios existentes, persistiendo las diferencias entre las distintas respuestas del área, y también en relación con lo informado por su par de fiscalización.

En efecto, en la primera respuesta¹⁰⁰ se informó que las actas de infracción labradas en 2018 fueron 57, en la segunda¹⁰¹ informaron 83, mientras que, según la Gerencia de Fiscalización habían sido 20. Por otra parte, para 2019 las actas informadas en la primera respuesta fueron 106, en la segunda 135 y según la Gerencia de Fiscalización 111.

Cabe destacar que en el detalle que se acompaña a la respuesta, los números de Acta presentan errores que dificultan la identificación del número real. Al respecto, el organismo aclara que el sistema reporta el número en forma errónea *“ya que utilizan un método abreviado para los 9 ceros que lleva el Acta Electrónica”*¹⁰².

En definitiva, la ausencia de información estadística, junto con las inconsistencias y errores descriptos, son debilidades en materia de información que derivan en dificultades tanto para la elaboración de un diagnóstico confiable que permita la planificación de acciones eficaces como para la evaluación de la gestión por los organismos competentes.

⁹⁹ NO-2020-52037233-APN-GALYJ#CNRT

¹⁰⁰ E-mail de la GALyJ de fecha 20/05/2021.

¹⁰¹ E-mail de la GALyJ de fecha 28/06/2021.

¹⁰² E-mail de la GALyJ de fecha 28/06/2021.



4.6.4. El Programa de Fiscalización Técnica Rápida no fue aplicado a los vehículos afectados al transporte automotor de Oferta Libre.

Por el art. 1º de la Disposición 645/2019¹⁰³ la CNRT aprobó el “PROGRAMA DE FISCALIZACIÓN TÉCNICA RÁPIDA” con el objeto de establecer, de modo sistemático y permanente, acciones de fiscalización y control técnico mecánico del parque móvil de las empresas de transporte por automotor de pasajeros de Jurisdicción Nacional.

En dicho Programa, se define a la Fiscalización Técnica Rápida (FTR) como un *“control técnico mecánico de carácter preventivo y extraordinario, en refuerzo de aquellos que sean efectuados en oportunidad de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), acotándose a la verificación del estado de sistemas y componentes de la zona inferior del vehículo/chasis, principalmente aquellos vinculados con la seguridad vial y la seguridad en la prestación de servicios”*¹⁰⁴. Agrega que el control se realizará sobre el parque móvil habilitado y afectado a la prestación de servicios, en el período comprendido entre la fecha de la RTO y su vencimiento.

Consultada la CNRT sobre la efectiva implementación del programa desde su entrada en vigencia hasta el final del período auditado, informó que el mismo fue implementado¹⁰⁵. No obstante, ante la consulta sobre cantidad y detalle de las fiscalizaciones realizadas en ese período a vehículos afectados a la prestación de servicios de Oferta Libre, la CNRT informó que *“la normativa no requiere que las empresas que prestan servicios de transporte de oferta libre posean instalaciones para internación de unidades”*¹⁰⁶, exigencia que no surge de manera taxativa para los vehículos de Oferta Libre en la normativa aplicable. Más allá de esta respuesta, el Programa prevé que *“las FTR se desarrollarán en las cabeceras/terminales de los operadores de transporte y/o en los lugares que la CNRT disponga a tal fin”*¹⁰⁷.

La falta de realización de estos controles en el caso de Oferta Libre importa el riesgo de no detectar en forma oportuna fallas mecánicas en los vehículos afectados a dichos servicios, con las

¹⁰³ DI-2019-645-APN-CNRT#MTR.

¹⁰⁴ IF-2019-75105659-APN-GCTA#CNRT. Anexo I del Programa de Fiscalización Técnica Rápida, art. 2º.

¹⁰⁵ NO-2022-24638437-APN-GFTA#CNRT, Punto 1.

¹⁰⁶ NO-2022-24638437-APN-GFTA#CNRT, Punto 2.

¹⁰⁷ IF-2019-75105659-APN-GCTA#CNRT. Anexo I del Programa de Fiscalización Técnica Rápida, art. 2º. El resultado pertenece al Informe.



Auditoría General de la Nación

implicancias que de ello se derivan en materia de accidentes y calidad del servicio para los usuarios de esta modalidad de transporte.

Cabe destacar, por otra parte, lo señalado por el auditado en cuanto a la suspensión de los Servicios de Oferta Libre a partir del día 19/03/2020, a causa de la pandemia de COVID-19¹⁰⁸, motivo que justifica que no se hayan realizado FTR a los vehículos afectados a dichos servicios desde esa fecha hasta el final del período auditado¹⁰⁹.

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.

Por la Ley N° 21.844 se estableció que las transgresiones o infracciones a las disposiciones legales y reglamentarias en que incurran los prestatarios de servicios públicos de autotransporte sometidos al contralor y fiscalización de la autoridad nacional, serán pasibles de las penalidades establecidas en la reglamentación (art. 1°). Dicha norma fue reglamentada por el Decreto N° 253/95, por el cual se aprobó el Régimen de Penalidades por Infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en materia de Transporte por Automotor de Jurisdicción Nacional, el cual establece el procedimiento aplicable ante hechos, acciones u omisiones que puedan significar la comisión de una infracción.

Teniendo en cuenta que la CNRT es la Autoridad de Aplicación de dicho régimen de penalidades¹¹⁰, se realizaron procedimientos a efectos de verificar la eficacia y eficiencia de su gestión, de los cuáles surgieron los siguientes hallazgos.

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.

El Decreto 253/1995 regula las distintas infracciones para el transporte automotor de pasajeros de Jurisdicción Nacional, las correspondientes sanciones y a su vez contempla los criterios de graduación de las mismas.

¹⁰⁸ NO-2022-24638437-APN-GFTA#CNRT, Punto 2. Decisión adoptada por RESOL-2020-64-APN-MTR.

¹⁰⁹ Cabe aclarar que para este caso concreto el período auditado se extiende hasta el 30/06/2020, tal como fuera adelantado en el punto 2. “Alcance del Informe”, página 6, del presente.

¹¹⁰ Decreto 1388/1996, Anexo I, Estatuto de la CNRT (sustituido por Decreto 1661/2015), Artículos 6° inc. d) y 7° inc. f).



Auditoría General de la Nación

Las sanciones previstas en dicho régimen son las de apercibimiento, multa y suspensión o caducidad del permiso, habilitación, autorización o inscripción en el respectivo registro. También se prevé, según el caso, la accesoria de inhabilitación definitiva o temporal del personal de conducción.

Asimismo, el art. 9º del Decreto 253/1995 dispone que en caso de que se verifique reincidencia¹¹¹ se duplicará el monto de la multa original, pudiendo superar el máximo establecido. A su vez, hay ciertas infracciones que ante la reincidencia contemplan una accesoria de suspensión o caducidad del permiso, como lo es la violación a la modalidad, regulada en el artículo 86.

La norma también exige que las sanciones sean graduadas en función de *“la importancia de la infracción, los antecedentes del imputado en materia de infracciones y las circunstancias en las que se produjo el hecho”*¹¹², habilitando incluso la posibilidad de suspensión y caducidad del permiso sobre la base de los antecedentes del causante¹¹³. En tal sentido, al definir los elementos que deberá tener el informe de clausura se incluyen *“los antecedentes del o los sumariados que puedan tener influencia para determinar la mayor o menor gravedad de la sanción por el hecho imputado”*¹¹⁴.

Como puede observarse de lo dispuesto por el Decreto 253/95, los antecedentes del transportista infraccionado son un elemento clave a la hora de determinar el monto de la multa (cada infracción contempla mínimo y máximo), si se configura o no la reincidencia, como así también la posibilidad de disponer otro tipo de sanción.

A pesar de esto, 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 del permiso, ni aplicado sanciones de apercibimiento. A su vez, no siguió los lineamientos establecidos por el régimen de penalidades para la graduación de sanciones, a raíz de lo cual la gran mayoría de las multas aplicadas (84%)¹¹⁵ fueron por el monto mínimo previsto.

Al respecto, del análisis de los sumarios a transportistas de oferta libre, se observa que en la totalidad de los expedientes que cuentan con disposición, el informe de clausura no hace referencia a los antecedentes del operador ni tampoco plantea ningún criterio de graduación de sanciones.

¹¹¹ El art. 8º del Decreto 253/1995 establece que *“será considerado reincidente, aquel infractor que, dentro del período de DOS (2) años corridos de haber incurrido en transgresión, cometiese una falta de igual naturaleza a la que dio motivo a la primera sanción, de acuerdo a la clasificación efectuada en los Artículos 2º y 3º del presente”*.

¹¹² Decreto 253/1995, art. 11.

¹¹³ Decreto 253/1995, art. 12.

¹¹⁴ Decreto 253/1995, art. 71.

¹¹⁵ Las únicas multas que no fueron por la mínima son resultado de una interpretación cuestionable de los artículos 80 y 86. Son 7 casos de los 44 sumarios resueltos por disposición o pago voluntario.



Auditoría General de la Nación

Consultada la CNRT al respecto¹¹⁶, de su respuesta se desprende que durante el período auditado no se propiciaron sanciones de suspensión o caducidad a operadores de oferta libre¹¹⁷. En cuanto a la consideración de los antecedentes la respuesta fue que *“no se aplicó ningún criterio de graduación de sanción tomando como consideración la reincidencia”*¹¹⁸, informando asimismo que se desarrolló en 2020 una herramienta tecnológica dentro del SIFAM para la aplicación de dicho instituto pero que la misma no fue utilizada.

Ante la consulta sobre el criterio utilizado para la graduación de las multas aplicadas¹¹⁹ la CNRT informó que *“suele aplicarse el monto mínimo previsto con el objetivo de evitar la atribución de diferentes montos de multas según la interpretación de cada instructor. Ello, a los fines de evitar que situaciones análogas resulten penadas de modos distintos por la autoridad que impone la sanción, lo que conlleva una igualdad en el trato para con los distintos transportistas”*¹²⁰.

La situación que se observa a partir del análisis de los sumarios, indica que la imposición de la multa mínima es la regla y solo se deja de lado ante casos donde conste una directiva expresa de la Dirección, como en el caso de alcoholemia positiva¹²¹. Asimismo, se busca justificar en pos de la igualdad de trato para con los operadores lo que no se sostiene, pues siguiendo esa lógica se le aplica igual sanción a un operador con múltiples antecedentes de infracciones que a uno que comete una infracción por primera vez.

Lo antedicho implica que las sanciones se imponen sin un adecuado análisis sobre el caso particular, ya sea respecto a la infracción cometida o a los antecedentes del operador infraccionado. Este criterio, cuya justificación sería la de homogeneizar resoluciones de sumarios supone aplicar igual solución a situaciones que pueden ser disímiles.

El no tomar en consideración los antecedentes de los operadores, ni aplicar el instituto de la reincidencia, redundante en que las sanciones impuestas sean exclusivamente de multa, ya que difícilmente pueda propiciarse una suspensión o caducidad del permiso prescindiendo de este análisis. A su vez, en razón del criterio utilizado, las multas impuestas acaban siendo por la mínima prácticamente en todos los casos.

¹¹⁶ NOTA N° 68/2021 – DCST puntos 1, 2 y 4.

¹¹⁷ NO-2021-118835192-APN-GALYJ#CNRT, puntos 1 y 2.

¹¹⁸ NO-2021-118835192-APN-GALYJ#CNRT, punto 4.

¹¹⁹ NOTA N° 46/22 - AG7 NOTA N° 27/22 – DCST pto 5.

¹²⁰ NO-2022-70634587-APN-SSYL#CNRT, punto 5.

¹²¹ NO-2017-33998707-APN-CNRT#MTR.



Auditoría General de la Nación

Asimismo, del análisis de los expedientes con disposición, surge un caso en el cual hubiese correspondido aplicar, *a priori*, la medida precautoria de retención del vehículo en función de la infracción cometida y la misma no fue implementada. No obstante, en el resto de los casos analizados (45 de los 46 expedientes con disposición) se verificó la implementación de la mencionada medida de retención.

Por último, se puede concluir que la no aplicación de determinado tipo de sanciones y la falta de consideración de los antecedentes de los operadores puede llegar a desnaturalizar el régimen de penalidades, haciendo perder de vista la necesidad de reencauzar las conductas de los infractores, a fin de lograr servicios de transporte seguros y de calidad al desincentivar el incumplimiento de las normas que regulan la actividad.

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.

Mediante la Nota I GAJ N° 291 de fecha 29 de abril de 2016 se elevaron a consideración algunos criterios de interpretación del Régimen de Penalidades establecidos por el Decreto 253/95, los cuales fueron aprobados por Providencia CNRT N° 04/16. Puntualmente, nos referiremos aquí a la interpretación del artículo 80 y la supuesta colisión entre éste y el artículo 86.

En primer lugar, el art. 80 sanciona con multa de DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos “*el establecimiento de servicios no autorizados de transporte por automotor de pasajeros.*”

Por otra parte, el art. 86 reprime con multa de DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos “*la realización de los servicios en violación de las modalidades autorizadas, por acto u omisión del transportista.*”

A su vez, este último artículo aclara que “*se considerará violación de las modalidades¹²² la prestación de servicios distintos a los autorizados en el respectivo permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiera otorgado*”. Por último, agrega que “*en caso de reincidencia o*

¹²² El subrayado pertenece al Informe.



Auditoría General de la Nación

reiteración de infracciones se podrá aplicar la accesoria de suspensión o caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere otorgado”.

De acuerdo con la mencionada nota interpretativa de la CNRT, los artículos precedentemente citados se prestan a confusión respecto a los sujetos pasibles de ser infraccionados.

La interpretación adoptada por CNRT postula que el sujeto pasivo del artículo 80 contempla *“tanto los prestadores de servicios que no se encuentren registrados como aquellos que si tengan el permiso pero no lo estén cumpliendo adecuadamente”*. Sin embargo, este segundo supuesto que busca ser incluido dentro del artículo 80, pareciera ser precisamente lo que el artículo 86 define en su segundo párrafo como violación a la modalidad *“la prestación de servicios distintos a los autorizados en el respectivo permiso”*.

Teniendo en cuenta la definición del artículo 86, no se aprecian los fundamentos que llevan a la CNRT a sostener la existencia de la superposición planteada entre los sujetos pasivos de una y otra infracción. En efecto, de la lectura armónica de ambos artículos, bien puede interpretarse que el primero se refiere específicamente a empresas que no se encuentren registradas mientras que el segundo se aplicará a aquellos operadores que, teniendo un permiso, realicen un servicio distinto al autorizado. En este sentido es que la infracción del artículo 86 contempla la accesoria de suspensión o caducidad del permiso mientras que aquella del artículo 80 mal podría hacerlo toda vez que está destinada a transportistas no registrados.

A su vez, para sostener la interpretación planteada, esto es, la posibilidad de incluir dentro del artículo 80 a operadores registrados, la CNRT estableció una diferencia en el monto de la multa aplicada según si el operador resulta o no permisionario, lo cual no está contemplado en la normativa.

Consultada la CNRT sobre la interpretación adoptada, refieren que al no estar definido en el artículo 86 el término “distintos”, genera confusiones respecto a su interpretación, ya que este podría referirse a “un servicio no autorizado en un tramo pero autorizado en el resto del servicio”. No obstante, el ejemplo utilizado para ilustrar la confusión está contemplado específicamente en el artículo 88 “circulación de un vehículo fuera de la ruta autorizada”, con lo cual dicha conducta no parece ser encuadrable en los artículos 80 u 86. Por otra parte, el hecho de que la palabra “distintos” pueda alcanzar más de un supuesto no justifica encuadrarlos en un artículo contemplado para operadores no registrados. En todo caso, la CNRT podría valerse de la escala establecida en el propio artículo 86 para sancionar los distintos incumplimientos a los permisos otorgados.



Auditoría General de la Nación

Por último, cabe concluir que el criterio aplicado por la CNRT podría derivar en la existencia de casos en los que no se aplique sanción de suspensión o caducidad por encuadrarlos en el artículo 80 que no prevé ese tipo de sanción como accesoria y permite al operador acceder al pago voluntario obteniendo una quita del 40% del monto de la multa correspondiente.

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.

La Disposición CNRT N° 101/2019 tiene por objeto la implementación de un nuevo sistema de recepción, tratamiento y resolución de los reclamos de los usuarios, estableciendo las pautas y procedimientos que regularán la recepción, el tratamiento y la resolución de los reclamos de los usuarios, por parte de los operadores de los servicios de transporte automotor de Jurisdicción Nacional, a través de la unificación de la base de denuncias recibidas por los transportistas con las recepcionadas en el ámbito de la CNRT.

En dicho marco, el art. 7° de la mencionada disposición, establece que las empresas de Oferta Libre deberán obtener los usuarios informáticos en un plazo de ciento ochenta (180 días) desde la publicación de esta norma en el B.O.¹²³ A continuación, el art. 8° establece que su incumplimiento dará lugar a las sanciones previstas en el Régimen de Penalidades por Decreto N° 253/95.

A su vez, el Reglamento del Usuario del Transporte Automotor de Pasajeros de Jurisdicción Nacional (Anexo de la Disp. 101/2019) dispone que: *"...los operadores de turismo y/o de oferta libre deberán obtener los usuarios informáticos necesarios para efectuar la carga de la documentación que la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE les requiera a los fines de dar tramitación y respuesta a los reclamos presentados por los usuarios, en el sistema informático que se disponga, solicitando los mismos a la GERENCIA DE CALIDAD Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS, desde la casilla de correo institucional declarada conforme lo estipulado en la Resolución C.N.R.T. N° 386/2017, modificada por la Disposición C.N.R.T. N° 822/2018."*

Teniendo en cuenta estas prescripciones, se solicitó a la CNRT que informe el grado de implementación de los Usuarios Informáticos y, en su caso, si se iniciaron sumarios o se aplicaron sanciones por el incumplimiento de la norma.

¹²³ B.O. N° 34058 del 18/02/2019.



Auditoría General de la Nación

Al respecto, la CNRT informó que “...a la fecha de la entrada en vigencia de la Disposición CNRT N°101/19, de los 499 operadores habilitados de Oferta Libre, tenían su usuario informático 279, representando el 56% del universo. Asimismo, y producto de encontrarse abierto el Registro de Operadores de Oferta Libre, se informa que, al 31 de diciembre pasado¹²⁴, se encontraban habilitados 631 operadores de la modalidad, de los cuales 364 poseían su usuario informático correspondiente, representando el 58% del total”¹²⁵. Agregando posteriormente que en 2019 “no se iniciaron actuaciones sumariales” y que al momento de la respuesta¹²⁶ se encontraban “a la espera del levantamiento de la suspensión de los plazos administrativos decretados por el PEN (...) en el marco de la Emergencia Sanitaria COVID-19, para iniciar las mismas”. Con independencia de esto último, cabe destacar que desde el cumplimiento del plazo de 180 días establecido por la norma hasta la finalización del período auditado transcurrieron 136 días durante los cuáles no existió impedimento para el inicio de las actuaciones sumariales.

Es dable resaltar que la falta de implementación de los usuarios informáticos impide gestionar los reclamos de los usuarios en las condiciones previstas por la DI-2019-101-APN-CNRT#MTR.

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.

Por medio de la Resolución CNRT N° 6015/2007 se estableció la obligatoriedad de identificación exterior a los vehículos destinados al traslado de más de cinco (5) personas, afectados a la prestación de Servicios de Oferta Libre, estableciéndose que los carteles identificatorios serán entregados con cargo a los transportistas en la Sede Central del Organismo. Dicha exigencia tiene por objeto, según los considerandos de resolución citada, aportar “elementos conducentes a facilitar y optimizar las tareas de fiscalización”. Asimismo, se dispone que el incumplimiento de esta norma será susceptible de sanción de acuerdo a lo dispuesto por el Régimen de Penalidades vigente¹²⁷.

Al respecto, se solicitó a la CNRT el detalle de la señalización entregada por la CNRT a empresas de Oferta Libre en 2018 y 2019, a lo cual el organismo respondió que no tiene un registro

¹²⁴ 31/12/2019

¹²⁵ NO-2020-76527204-APN-GCYPS#CNRT

¹²⁶ 09/11/2020

¹²⁷ Resolución CNRT N° 6015/2007, art. 4°.



Auditoría General de la Nación

de lo entregado en dicho período¹²⁸. Por otra parte, consultada sobre la aplicación de sanciones o tramitación de sumarios por esta causa, la CNRT informó que *“en octubre de 2018 se dictó la NO-2018-48837781-APN-CNRT#MTR, mediante la cual el Director Ejecutivo instruyó a ‘archivar’ todos aquellos expedientes sustanciados por esta falencia, entre otras, motivo por el cual las Actas de Comprobación labradas por dicho incumplimiento no son susceptibles de sanción alguna”*¹²⁹.

Cabe destacar, al respecto, que la NO-2018-48837781-APN-CNRT#MTR mencionada en la respuesta de CNRT, se refiere a una mesa de trabajo entre la CNRT y las cámaras que aglutinan a las empresas del transporte de pasajeros, en la que se acordó *“una serie de medidas tendientes a eficientizar la labor del cuerpo de fiscalización, orientando los recursos a aquellos aspectos que tienen mayor relevancia a la hora de garantizar un transporte de pasajeros seguro”*¹³⁰. Entre dichas medidas, se consensuó la implementación de la Orden de Servicio (“OS”) en sustitución de las Actas de Comprobación, para infracciones menores, entre las cuáles se encuentran, según el cuadro que se adjunta a la nota citada, las que tienen que ver con las “Leyendas Reglamentarias” ubicadas en el exterior de los vehículos. En función de esto, como ya se mencionó, se instruyó al equipo de sumarios de la CNRT para que se desestimen aquellos cargos cuyas conductas encuadren en los supuestos a los que resultan aplicables las OS en sustitución de las Actas de Comprobación.

Por último, la falta de medidas efectivas para controlar y sancionar la falta de cartelería en los vehículos de Oferta Libre no promueve el cumplimiento de esta exigencia dificultando la optimización de las tareas de fiscalización y generando desinformación para los usuarios de los servicios.

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.

El artículo 114 del Decreto 253/1995 prevé la aplicación de sanción de multa para aquellos transportistas que prestaren servicios *“...valiéndose de personal de conducción que no revista relación de dependencia con el operador o que desarrolle su actividad sin estar debidamente*

¹²⁸ NO-2022-79463671-APN-GFPTA#CNRT, Punto 1. a).

¹²⁹ NO-2022-78829678-APN-SSYL#CNRT, Punto 1. b).

¹³⁰ NO-2018-48837781-APN-CNRT#MTR



Auditoría General de la Nación

inscripto en los organismos previsionales”. Agrega posteriormente que cuando esta infracción sea cometida por operadores de tráfico libre, de **oferta libre** o ejecutivos, serán inhabilitados para solicitar nuevos servicios por el término de un año.

Sin embargo, por Nota NO-2019-05734800-APN-CNRT#MTR el Director Ejecutivo de la CNRT le encomendó al Gerente de Asuntos Jurídicos *“el desistimiento de aquellos cargos por presunta afectación del art. 114 del Régimen de Penalidades del Transporte Automotor de Pasajeros, en todos aquellos sumarios en los que se acredite que el conductor del servicio fiscalizado reviste relación de dependencia con algún operador registrado, independientemente de su modalidad o carácter...el presente criterio será de aplicación a todos los procesos sumariales¹³¹”*.

Motiva el criterio planteado la nota NO-2019-04771186-APN-ECGT#MTR de fecha 24/01/2019, emitida por el Secretario de Gestión de Transporte en el marco del Expediente EX-2019-00472862-APN-SECGT#MTR. El expediente en cuestión versa sobre una presentación efectuada por la empresa VIA BARILOCHE S.A. por la que hace saber que junto con las empresas EXPRESO TIGRE-IGUAZÚ S.R.L., RUTAMAR S.R.L., GONZÁLEZ TARABELLI S.A., DON OTTO S.A. y ALBUS S.R.L., ha suscripto con la UNIÓN TRANVIARIOS AUTOMOTOR (UTA) un “Acuerdo de Coordinación Empresaria”. En dicha presentación informa que el acuerdo de marras fue homologado por la Dirección Nacional de Relaciones y Regulaciones del Trabajo, a partir de lo cual pone en conocimiento a la Secretaría de Gestión de Transporte y solicita se le informe a la CNRT en razón de su rol de fiscalizador.

La nota del Secretario de Gestión de Transporte referida anteriormente, se limita a efectuar esa comunicación, a los fines de que se tenga en cuenta el acuerdo concreto a la hora de aplicar o no cargos por artículo 114 del Decreto 253/95. Al respecto señala que *“...debe estarse a que la autorización peticionada ha sido ponderada por la autoridad competente en materia de relaciones laborales, con participación de la representación sindical correspondiente; concluyéndose que la misma se ajusta a derecho; homologando a tal efecto el acuerdo de marras.”¹³²*.

Cabe aclarar que las empresas en cuestión son en ese caso concreto de transporte de pasajeros de larga distancia y se encuentran abarcadas por la Resolución MTR N° 117/2018, la cual habilita a

¹³¹ El resaltado pertenece al Informe.

¹³² NO-2019-04771186-APN-SECGT#MTR.



Auditoría General de la Nación

celebrar acuerdos de coordinación empresaria para operadores de transporte automotor de pasajeros de carácter interurbano de Jurisdicción Nacional, no así para los operadores de Oferta Libre.

A raíz de esto, se consultó a la CNRT sobre la justificación para que, a partir de un caso concreto y excepcional, se generalice la aplicación de un criterio de archivo abarcando todas las modalidades y operadores, sin siquiera exigir un acuerdo como el que fuera presentado en este caso específico¹³³.

En su respuesta, el organismo refiere que el origen del criterio cuestionado es el ya mencionado acuerdo, citando distintos informes que surgen del expediente en el cual tramitó y en los que el mismo es mencionado específicamente. Finalmente manifiestan que *“la aplicación del criterio impartido encuentra su justificación en el principio de igualdad de trato y en el principio in dubio pro administrado. En consecuencia, su implementación conlleva a que todos los transportistas habilitados ante este organismo sean sometidos al mismo tratamiento, evitando que se resuelvan de modo contradictorio situaciones análogas”*¹³⁴.

Al respecto, se debe señalar que no resultaría aplicable el principio de igualdad toda vez que se plantean como análogas situaciones que presentan diferencias significativas. Así, en el caso concreto que motiva el mencionado desistimiento de cargos, hay un grupo de empresas de transporte de larga distancia (a las cuales les resulta aplicable la Res. MTR N° 117/2018) que junto con la Unión Tranviarios Automotor (UTA) celebran un acuerdo de coordinación. Este Acuerdo es sometido ante la autoridad laboral correspondiente obteniendo su homologación y, una vez cumplimentados esos pasos, se pone en conocimiento tanto a la SGT como a la CNRT. Resulta entonces razonable que, para este caso puntual se desestimen los cargos del artículo 114 del Régimen de Penalidades.

Sin embargo, el auditado no aportó elementos que permitan observar la misma razonabilidad en la extensión de dicho criterio a otros casos en los que se acredite relación de dependencia con cualquier operador registrado, sin considerar la modalidad de transporte de que se trata, sin exigir la existencia de un acuerdo como el descripto, máxime cuando el propio artículo 114 en su segundo párrafo establece una sanción accesoria cuando se verifique dicha infracción en ciertas modalidades, entre las cuales está oferta libre.

¹³³ NOTA N° 46/22 - AG7 / NOTA N° 27/22 – DCST – Pto 1.

¹³⁴ NO-2022-70634587-APN-SSYL#CNRT



Auditoría General de la Nación

En definitiva, la extensión de la aplicación de este criterio a supuestos no previstos podría generar riesgos a la seguridad y confiabilidad en la prestación de los servicios, al no regularse suficientemente la utilización de personal de conducción que no reviste relación de dependencia con el respectivo operador.

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.

En el marco del Plan de Modernización del Estado, aprobado por Decreto 434/2016, se comenzó con la progresiva implementación del Sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE), cuyo ámbito de aplicación comprende a la administración central, los organismos descentralizados y las entidades autárquicas.

La Resolución 355-E/2016 del Ministerio de Modernización establece la obligatoriedad del uso del módulo “EXPEDIENTE ELECTRÓNICO” (EE) del sistema de GESTIÓN DOCUMENTAL ELECTRÓNICA (GDE) a partir del 1º de octubre del 2016 para una serie de organismos entre los cuales se encuentran aquellos en la órbita del Ministerio de Transporte.

Posteriormente, a través del Decreto 733/2018¹³⁵, se ordena que la totalidad de los documentos, comunicaciones, expedientes, actuaciones, legajos, notificaciones, actos administrativos y procedimientos en general, deberán instrumentarse en el sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) a partir del 15 de agosto de 2018 en aquellas jurisdicciones en las que no exista una norma particular previa que así lo establezca.

Así, la CNRT debe tramitar sus expedientes a través del módulo “Expedientes Electrónicos” del GDE, únicos documentos con validez legal, mientras que los expedientes y documentos generados en SIFAM son “...*simples guías de seguimiento para la instrucción del sumario.*”¹³⁶

¹³⁵ BO 9/8/2018.

¹³⁶ NO-2021-118835192-APN-GALYJ#CNRT, punto 7- c).



Auditoría General de la Nación

En lo que hace a la situación encontrada, teniendo en cuenta que los sistemas GDE y SIFAM no se encuentran vinculados informáticamente¹³⁷, con el riesgo que ello implica en materia de registración¹³⁸, se estableció la necesidad de evaluar la tramitación de los expedientes en ambos sistemas.

Para ello se relevó, en primer lugar, la planilla Excel “REPORTE OFERTA LIBRE” enviada por la Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos de la CNRT¹³⁹. Esta planilla contiene información de los sumarios generados a operadores de oferta libre a partir de actas de infracción, para los años 2018, 2019 y 2020, en la que se identifica para cada sumario: número y fecha de acta, razón social, modalidad, número de expediente SIFAM, último estado del expediente (fecha corte 23/08/21) y número de expediente electrónico GDE.

La fuente de información con la que se elaboró el “REPORTE OFERTA LIBRE” es el SIFAM, Sistema informático interno de la CNRT aprobado por Resolución 696/2015 de esa Comisión, que permite crear expedientes a partir de las actas registradas por el sistema de fiscalización, como así también su seguimiento y resolución.

Analizada esa información, surge que el total de sumarios a transportistas de oferta libre iniciados entre el 01/01/2018 y el 31/12/2019 es de 188; que en 2018 se iniciaron 54 sumarios, 16 a partir de actas de 2017 y 38 a partir de actas de 2018 y, por último, que en 2019 se iniciaron 134 sumarios, 43 a partir de actas del 2018 y 91 a partir de actas de 2019, como puede apreciarse en el siguiente cuadro:

¹³⁷ Tal como se reconoce en la NO-2021-118835192-APN-GALYJ#CNRT, puntos 7 b y d, recibida en respuesta a la Nota N°107/2021 - AG7.

¹³⁸ Como consecuencia de la necesidad de realizar una doble carga de la información, por ejemplo, respecto de la registración del grado de avances de los expedientes.

¹³⁹ En adelante “REPORTE OFERTA LIBRE”, remitida por email de la Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos de la CNRT el 26-08-2021.



Auditoría General de la Nación

Cuadro 7 - Actas vs Sumarios iniciados

Actas de Infracción labradas		Sumarios iniciados	
Año	Actas	Año	Sumarios
Actas 2017	16	2018	54
Actas 2018	38		
	43	2019	134
Actas 2019	91		
Totales	188		188

Fuente: CNRT¹⁴⁰.

También sobre datos del SIFAM, se obtiene que el 31% (58/188) de los sumarios iniciados en el período 2018-2019 habrían sido resueltos, 33 por contar con disposición firme y 25 con plan de pago abonado.

Ahora bien, cuando se analiza el grado de avance de esos expedientes en GDE, el porcentaje de resueltos desciende a 23% (44/188), 19 por disposición sancionatoria y 25 por plan de pago voluntario.

Cabe aclarar que aquellos resueltos por pago voluntario, presentan igual cantidad (25) en ambos sistemas, toda vez que en estos casos el operador de Oferta Libre se presenta apenas notificado de la infracción, resolviéndose el expediente en el inicio de su tramitación.

Más allá de la inconsistencia cuantitativa descripta entre los datos de ambos sistemas (GDE-SIFAM), como se dijo anteriormente, el SIFAM es un sistema propio de la CNRT y los expedientes generados dentro del mismo, aun cuando pueden tener utilidad como herramienta de uso interno, carecen de valor jurídico. Por tal razón, se profundizó en el análisis del tratamiento de los sumarios a transportistas de Oferta Libre dentro del GDE, a fin de corroborar fehacientemente su grado de avance.

A esos fines, se circunscribió el análisis a aquellos que según el “REPORTE OFERTA LIBRE”, contaban con una disposición generada, sea firmada o a la espera de firma¹⁴¹. Así, de

¹⁴⁰ “REPORTE OFERTA LIBRE”, remitida por email de la Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos de la CNRT el 26-08-2021.

¹⁴¹ Esto se debe a que aquellos expedientes que se encuentren en dicha etapa, habrán tenido un mayor desarrollo en su tramitación, permitiendo observar más acabadamente el proceso y los tiempos insumidos, toda vez que, para arribar a una



Auditoría General de la Nación

acuerdo a esos datos obtenidos en base al SIFAM, los sumarios a transportistas de oferta libre que contaban con una disposición generada era 54, teniendo en cuenta que 8 de ellos no pudieron consultarse por ser expedientes físicos no digitalizados, se analizaron los 46 restantes.

Relevados estos últimos en su totalidad, se observa nuevamente la existencia de discrepancias entre la información reportada por ambos sistemas.

En efecto, en el 59% de los expedientes GDE analizados, el estado de situación no se condice con lo informado por el SIFAM. De esta manera, 27 de los 46 expedientes que deberían contar con una disposición generada, se encontraban en etapas anteriores del proceso. Asimismo, 21 de los 46 sumarios bajo análisis (45,6%), no solo no cuentan con una disposición generada, sino que han tenido escaso movimiento, encontrándose al inicio del proceso sumarial, ya sea en la carga del acta de infracción o en la vista de cargos.

Al valerse entonces del relevamiento de los expedientes en GDE, se observa que de los 188 sumarios iniciados en 2018 y 2019, únicamente 44 han sido efectivamente resueltos, 23% del total. Si en cambio, el análisis se basa en los expedientes SIFAM, los que carecen de valor jurídico, el porcentaje de sumarios resueltos ascendía a 31%. A su vez, se destaca que a la fecha de corte del “REPORTE OFERTA LIBRE” (23/08/21) el 48% de los sumarios iniciados entre 2018 y 2019 se encontraba aún en etapas iniciales de su tramitación, con riesgo para la gestión eficaz de los procedimientos aplicados.

Por último, se debe señalar que las demoras en la tramitación y resolución de los sumarios puede implicar la pérdida de eficacia de las medidas adoptadas, desnaturalizando el régimen de penalidades y permitiendo que existan operadores que continúan prestando servicios con irregularidades durante el tiempo que demande el procedimiento.

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.

disposición, resulta necesario que el expediente cuente previamente con un informe de clausura y un dictamen jurídico; a diferencia de los resueltos por pago voluntario como se dijo previamente.



Auditoría General de la Nación

De la información analizada de los ciento ochenta y ocho (188) sumarios iniciados a transportistas de oferta libre entre el 01/01/2018 y el 31/12/2019 se detectó que 40 de ellos (21%) finalizaron con el archivo de las actuaciones¹⁴², porcentaje similar al de los sumarios efectivamente resueltos (23%). Asimismo, del análisis de los expedientes por los que tramitaron dichos sumarios, surge que la totalidad de los archivos se determinan mediante una “providencia de pase”¹⁴³, es decir, sin el pertinente acto administrativo, sin motivación o con motivación insuficiente y sin control o revisión posterior.

A continuación, se describen las falencias detectadas:

a) Ausencia de Acto Administrativo:

La necesidad de archivar los sumarios a través de un acto administrativo surge en primer lugar de la Ley 19.549 y su Decreto Reglamentario, entendiendo al archivo como un modo anormal de terminación del proceso que debe ser realizado cumpliendo con todas las formalidades y requisitos previstos en los arts. 7 y 8 de la LPA¹⁴⁴.

En el mismo sentido, la Disposición CNRT 124/2018¹⁴⁵ establece en su artículo 1º inc. b) que el archivo por una razón distinta al pago voluntario deberá llevarse a cabo a través de un acto administrativo suscripto por funcionario competente.

A su vez, el manual de procedimiento de la Gerencia de Asuntos Jurídicos¹⁴⁶ contempla la confección de informe de clausura, dictamen y acto administrativo a los fines de determinar el archivo del sumario, en línea con la normativa precedentemente citada¹⁴⁷.

¹⁴² La información, que tiene las características descriptas en el hallazgo anterior, surge del “REPORTE OFERTA LIBRE” suministrado por la Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos de la CNRT el 26-08-2021. Teniendo en cuenta el elevado número de actuaciones finalizadas mediante archivo, se determinó relevar el 100% de dichos expedientes electrónicos, a los fines de analizar los motivos a los que responde la cuestión observada.

¹⁴³ Gestión Documental Electrónica - Manual de usuario - Módulo Expediente Electrónico - 2. Glosario: “*Providencia: es la intervención administrativa de remisión y/o elevación asentada en un expediente o documento. Se utilizan para intervenciones sin fundamentos o cuestiones de mero trámite. La providencia no puede originarse por sí sola, sino que debe responder a un trámite previo. Se debe aclarar cuál es el documento que da origen al escrito.*”

¹⁴⁴ “...en los casos de desistimiento, caducidad o archivo se produce una resolución; por ello no cabe duda de que los requisitos enumerados en los arts. 7º y 8º de la LPA son también aplicables...”. HUTCHINSON, Tomás, Régimen de Procedimientos Administrativos Ley 19.549 comentado, ASTREA, 2013.

¹⁴⁵ Modificatoria de la Resolución CNRT 941/2000.

¹⁴⁶ Aprobado por Resolución CNRT N° 288/2010.

¹⁴⁷ Cabe resaltar que en el Decreto 253/1995 (Régimen de Penalidades) no es aleatorio que el Archivo se encuentre regulado en el capítulo denominado “*Del Informe de Clausura*”.



Auditoría General de la Nación

Habiendo analizado la totalidad de los archivos efectuados durante el período auditado, se verificó que ninguno de ellos fue realizado a través de un Acto Administrativo, incumpliendo la normativa aplicable en la materia.

b) Ausencia de motivación, discrecionalidad y falta de uniformidad de criterio:

Por otra parte, solo el 4% de los archivos analizados se encuentran motivados. En los restantes, el 63% carecen de motivación, en el 33% la misma resulta insuficiente. A los fines de fundamentar la decisión, esta se suele limitar a mencionar alguna de las fórmulas genéricas contenidas en la Disposición CNRT 124/2018, tales como: “Constatación de un hecho no tipificado normativamente en el régimen sancionatorio vigente” o “Acta con deficiencias formales que impiden la tramitación del sumario”, sin un análisis del caso concreto que dé cuenta de las deficiencias que motivaron el archivo de las actuaciones.

Se aprecia más claramente esta situación en aquellos casos en los que, realizada la vista de cargos, el transportista presenta un descargo y el archivo se decide sin un informe que merite los argumentos vertidos en este último, utilizando simplemente la leyenda “Descargo Aceptado”. A su vez, se han detectado casos en los que ante una misma infracción se ha continuado la sustanciación del sumario hasta arribar a una disposición sancionatoria, mientras que en otro se determinó el archivo por no estar tipificada la conducta¹⁴⁸.

Consultada sobre los criterios aplicables para proponer el archivo de las actuaciones, la CNRT respondió que: “...*el Instructor Sumariante es quien tiene la potestad de investigar los hechos, reunir pruebas, encuadrar la falta y determinar responsables, si los hubiere (Art. 15 a) del Decreto N° 253/1997) por lo que en este sentido es quien puede determinar el archivo de las actuaciones al entender que no se constituye una infracción a la luz de la normativa vigente, o que la misma no contiene la información suficiente para encuadrar la sanción en un tipo sancionatorio, entre otras cuestiones.*”¹⁴⁹.

Se advierte entonces algún grado de discrecionalidad por parte de los instructores sumariantes a la hora de determinar un archivo. Dicho margen de discrecionalidad, en principio

¹⁴⁸ EX-2018-27080121- -APN-MESYA#CNRT.

¹⁴⁹ NO-2021-118835192-APN-GALYJ#CNRT, p 11.



Auditoría General de la Nación

legítimo, exige entonces un mayor énfasis en el elemento de la motivación y en el control de lo actuado, toda vez que serán estos los que determinen el límite entre lo discrecional y lo arbitrario.

Finalmente, se advierte que en 2019 el organismo dictó la Disposición 4131/19¹⁵⁰, a través de la cual se encomienda a los Instructores Sumariantes de la Subgerencia de Sumarios y Liberaciones de la Gerencia de Asuntos Jurídicos y Legales “...*el análisis, la determinación y la suscripción del acto por el que se decida el archivo de actuaciones, en los casos y por los motivos establecidos en el artículo 1º, inciso b) de la Resolución N° 941/00...*”.

El organismo informó que “*la tarea encomendada encuentra asidero en la Disposición CNRT N° 124/2018, la cual establece expresamente que el entonces Gerente de Asuntos Jurídicos cuenta con la facultad de delegar la función que le fue encomendada. Por ese motivo, a través de su decisorio –la mencionada Disposición N° 4131/2019- se determinó como debe materializarse la tarea.*”¹⁵¹.

Más allá de esta respuesta, el hecho de que la Disposición N° 4131/2019 en su artículo 1º se refiera a la “suscripción del acto” omitiendo la palabra “administrativo” no modifica la necesidad de que los archivos se dispongan respetando los requisitos establecidos normativamente.

Por lo expuesto, cabe concluir que los archivos considerados en el presente hallazgo, son llevados a cabo sin observar pormenorizadamente las normas y procedimientos específicos que regulan la materia. En efecto, la exigencia expresa de un Acto Administrativo opera como un límite al margen de discrecionalidad del organismo, toda vez que necesariamente deberá estar motivado y sujeto a mayores controles al requerir, en los términos del artículo 7 de la LPA, el respeto a los elementos esenciales que lo componen. Por el contrario, el hecho de que la clausura del sumario por archivo se determine mediante una providencia de pase, remitiéndose a fórmulas genéricas, sin un control posterior, aumenta el riesgo asociado a la aplicación de este instituto.

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.

La CNTySV tuvo durante gran parte del período analizado la competencia para el dictado de cursos de capacitación para conductores de transporte automotor de pasajeros y, entre estos, los de

¹⁵⁰ DI-2019-4131-APN-GAJ#CNRT, art. 1º.

¹⁵¹ NO-2022-70634587-APN-SSYL#CNRT – Pto 4.



Auditoría General de la Nación

Oferta Libre¹⁵². Como se adelantó en Aclaraciones Previas, esa Comisión informó que en ejercicio de dicha competencia tuvo a su cargo el dictado de los siguientes cursos:

- Cursos de “*Reeducación para el Correcto Uso de la Vía Pública*” estaban destinados a conductores procesados por la Justicia Penal y se realizan en el marco de la medida judicial de suspensión de juicio a prueba (Probation).
- Cursos para “*Conductores Profesionales de Oferta Libre*”, pertenecen al ámbito del Transporte Urbano Metropolitano y asumen dos modalidades: “*Básico*” (destinados a quienes van a acceder a la Licencia Nacional Habilitante por primera vez) y “*Complementario*” de Actualización (de renovación bianual).

Al respecto, se han detectado los hallazgos que se describen a continuación:

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.

La CNTySV informó que en el período auditado se dictaron cuarenta y nueve (49) cursos en materia de Oferta Libre, distribuidos de la siguiente manera:

Cuadro 7 – Cursos dictados

Período	Cursos de Reeducación para el correcto uso de la vía pública	Cursos de Oferta Libre	Total
2018	10	22	32
2018	7	10	17
Total	17	32	49

Fuente: CNTySV.

En cuanto a la cantidad de conductores que participaron en dichos cursos, el organismo informó lo siguiente, detallando aprobados y desaprobados:

¹⁵² Anexo T del Decreto N° 779/1995, modificado por el Decreto N° 1716/2008, apartado 9.8. Por otra parte, el Artículo 9° del Decreto N° 26/2019, deroga los apartados 9.6, 9.7, 9.8, 9.9 y 9.13 del Anexo T del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 y sus modificatorios, de forma tal que se excluyó a la CNTySV de dichas competencias, trasladando a la ANSV las competencias relativas a la capacitación de los conductores de transporte de pasajeros.



Auditoría General de la Nación

Cuadro 8 – Inscriptos en cursos vs resultados de la evaluación

Período	Inscriptos	Aprobados	Desaprobados
2018	362	314	48
2019	201	152	49

Fuente: CNTySV

Ante la consulta efectuada a la CNTySV con respecto a las entidades que dictan los cursos, el organismo respondió que no había entidades a cargo de dicha tarea, sino que los cursos eran realizados por la CNTySV mediante la contratación de profesores “ad hoc”, quienes percibían sus honorarios a través de la modalidad de contratos renovables extendidos por la UTN. Al respecto, agregó que se trataba de un cuerpo estable de docentes *“integrado por cuatro (4) profesionales con sólida experiencia en la materia”*¹⁵³. Detalló asimismo el nombre de cada docente, las materias que dictaban y los pagos mensuales realizados por la UTN a cada uno de ellos.

Al ser consultada por los instrumentos a través de los cuáles fueron contratados los docentes, la CNTySV informó que no contaba con los mismos, ya que la contratación de los docentes la realizaba la UTN a través de la CENT y la función ejercida por la CNTySV *“...se limitaba a certificar la asistencia mensual de los docentes a la actividad designada”*.

Teniendo en cuenta esa respuesta, se solicitaron a la CENT los contratos de los docentes y el detalle de los procedimientos a través de los cuáles se llevaron a cabo dichas contrataciones.

Al respecto, la CENT informó que *“...ésta Consultora no seleccionaba o elegía las personas que realizaban las labores señaladas, y tampoco tenía a su cargo el dictado de dichos cursos de capacitación, limitándose a dar trámite administrativo y la UTN a ejecutar, las solicitudes de contratación de personas que emanen de la Unidad Gabinete de Asesores del Ministerio de Transporte de la Nación en la actualidad, y anteriormente de la Secretaría de Gestión del Transporte. Por esta razón, y a los fines de posibilitar la respuesta antes señalada, hemos dirigido una nota a la CNTySV, requiriendo dicha información...”*¹⁵⁴.

Ante dicha consulta, la CNTySV informó que: *“los docentes mencionados han venido desarrollando su actividad desde antes del año 2000, atento lo cual se han revisado registros y se ha*

¹⁵³ NO-2020-71371826-APN-SSTA#MTR

¹⁵⁴ Nota CENT N°0078/21 del 23/04/2021.



Auditoría General de la Nación

consultado al personal más antiguo que conforma en la actualidad la CNTYSV, sin encontrar antecedentes de como fue el proceso de selección de dicho personal, habida cuenta que los agentes que conforman la dependencia fueron incorporados en forma posterior al ingreso de los docentes”¹⁵⁵.

La situación expuesta impide constatar la existencia de procedimientos formales para la selección de los docentes, condición necesaria para alcanzar la calidad en el ejercicio de esas funciones.

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.).

Según los Informes de Gestión remitidos por la CNTySV¹⁵⁶, en el período auditado se implementaron diferentes procedimientos relacionados con los cursos de capacitación en materia de Oferta Libre. De acuerdo con dichos informes, entre las tareas que presupone la implementación de los cursos se encuentran las siguientes:

- Dictado de los mismos.
- Carga de datos correspondientes a los cursos.
- Carga de la identidad de cada uno de los conductores.
- Validación de datos.
- Emisión de certificados.
- Recepción de oficios de los juzgados.
- Digitalización de documentación.
- Envío a la CNRT del reporte con la totalidad de los conductores validados para que se emita la LNH y puedan circular.
- Carga y análisis de datos de canon de los cursos de Oferta Libre y Reeducción para el Correcto Uso de la Vía Pública, con la correspondiente validación de los mismos.
- Envío a la CENT del reporte con la totalidad de los pagos validados y de los participantes eximidos.

¹⁵⁵ NO-2021-56153271-APN-DNTAC#MTR (IF-2021-54176872-APN-CNTYSV#MTR), Punto 2.b).

¹⁵⁶ NO-2020-71371826-APN-SSTA#MTR, Punto 5.



Auditoría General de la Nación

- Auditoría interna de todos los cursos¹⁵⁷.
- Auditoría pedagógica a los docentes.
- Evaluación a la totalidad de los participantes de los cursos.
- Actualización anual de los contenidos de los cursos de Oferta Libre y Reeducción para el Correcto Uso de la Vía Pública.
- Desarrollo de programas, evaluaciones y modalidades pedagógicas.
- Realización de Informes de gestión semanal, indicando cantidad de cursos y exámenes efectuados, en sus distintas modalidades.
- Implementación y procesamiento de datos en encuestas de calidad educativa, realizada de manera aleatoria a los participantes de los cursos de Oferta Libre y Reeducción para el Correcto Uso de la Vía Pública.

En función de esto, se consultó a la CNTySV sobre los resultados de la implementación de algunos de estos procedimientos vinculados a garantizar o controlar la calidad de los cursos dictados. De la respuesta recibida, se advierte cierta informalidad en la aplicación de dichos procedimientos, no habiendo aportado el organismo respaldo documental de los controles o evaluaciones realizadas.

Así, por ejemplo, el control del desenvolvimiento de los cursos se circunscribe, en la respuesta, al hecho de que los mismos eran dictados en el mismo espacio físico en que se encontraba el personal administrativo y jerárquico de la comisión, con lo cual se generaba un “control natural”. Agregando, asimismo, que *“era habitual que el personal directivo y el administrativo mantuviera charlas con los alumnos, antes de iniciar las clases o en los intervalos, en consecuencia, esas interacciones permitían conocer el grado de satisfacción respecto a los contenidos y al dictado de los cursos”*¹⁵⁸. También se hace referencia a la presencia del personal jerárquico durante las clases *“como parte de un proceso de mejora continua”*. En función de esto, la CNTySV consideró que no era necesaria la realización de auditorías internas y pedagógicas formales, a pesar de que dichos procedimientos se encuentran enumerados en los informes de gestión del propio organismo.

La falta de implementación de los procedimientos y controles mencionados, más las debilidades señaladas en 4.8.1 respecto a la documentación de respaldo de los procedimientos de contratación de los docentes, puede redundar en que los cursos dictados no alcancen los estándares

¹⁵⁷ Este resaltado y el que sigue, son propios del presente Informe.

¹⁵⁸ IF-2021-92358516-APN-CNTYSV#MTR, punto 1 a), b) y c).



Auditoría General de la Nación

de calidad necesarios para que los conductores de Oferta Libre cuenten con una adecuada capacitación, con los riesgos que ello puede implicar para los usuarios de los servicios y para la seguridad vial en general.

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.

La norma que establecía los cursos¹⁵⁹ disponía que los mismos podían ser arancelados y que los ingresos obtenidos serían destinados a la investigación y prevención de siniestros del Transporte Automotor de Pasajeros y Cargas de carácter Interjurisdiccional.

En función de esto, mediante la Resolución S.T. N° 105/2003 se dispuso dicho arancelamiento, estableciéndose, asimismo, que lo abonado debía ser depositado en la Cuenta de la Universidad Tecnológica Nacional – Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (UTN-CENT) N° 3201/20 del Banco de la Nación Argentina.

Al respecto, la CENT informó los ingresos obtenidos en tal concepto desde 2016 hasta julio de 2019 inclusive (ver Cuadro 10), momento en el cuál la competencia por los cursos pasó a la ANSV.

¹⁵⁹ Anexo T del Decreto N° 779/95, modificado por el Decreto N° 1716/2008, apartado 9.8.



Auditoría General de la Nación

Cuadro 9 – Ingresos por cursos

CUADRO DE INGRESOS - CURSOS DE OFERTA LIBRE Y PROBATION (REEDUCACION)				
	2016	2017	2018	2019
ENERO	\$ 3.995,00	\$ 10.386,00	\$ 8.790,00	\$ 798,00
FEBRERO	\$ 5.160,00	\$ 13.182,00	\$ 6.792,00	\$ 7.584,00
MARZO	\$ 7.655,00	\$ 21.948,00	\$ 15.984,00	\$ 5.586,00
ABRIL	\$ 8.323,00	\$ 11.184,00	\$ 14.808,00	\$ 6.384,00
MAYO	\$ 7.650,00	\$ 9.588,00	\$ 7.992,00	\$ 6.384,00
JUNIO	\$ 9.825,00	\$ 11.178,00	\$ 9.990,00	\$ 17.556,00
JULIO	\$ 12.150,00	\$ 23.202,00	\$ 9.990,00	\$ 6.384,00
AGOSTO	\$ 18.378,00	\$ 15.198,00	\$ 19.164,00	
SEPTIEMBRE	\$ 21.972,00	\$ 7.596,00	\$ 12.372,00	
OCTUBRE	\$ 13.578,00	\$ 11.982,00	\$ 6.792,00	
NOVIEMBRE	\$ 19.572,00	\$ 15.972,00	\$ 7.980,00	
DICIEMBRE	\$ 6.006,00	\$ 5.988,00	\$ 8.778,00	
TOTAL	\$ 134.264,00	\$ 157.404,00	\$ 129.432,00	\$ 50.676,00

Fuente: CENT

Ante la solicitud a la CENT de los presupuestos anuales en los que conste la previsión de dichos ingresos, respondió que “...los ingresos por el rubro consultado no se encuentran dentro del cálculo de recursos de la Consultora, dado que son ingresos no previstos en razón de que no dependen de la actuación de la misma, y sumamente aleatorios. Los mismos dejaron de ingresar en el mes de junio de 2019”¹⁶⁰. Por otra parte, consultada sobre el destino de dichos ingresos, la entidad no pudo dar precisiones al respecto, alegando que dichas erogaciones eran dispuestas por la Secretaría de Gestión del Transporte y que la CENT se limita a “dar trámite administrativo a dichas requisitorias”¹⁶¹.

Más allá de la escasa significatividad de los montos informados, la falta de previsión presupuestaria y de información sobre las erogaciones realizadas, sumadas a la imprecisa delimitación de funciones de cada organismo, implican un riesgo para la eficiencia y transparencia de su

¹⁶⁰ Nota CENT N° 0103/20 del 29/11/2020.

¹⁶¹ Nota CENT N° 0103/20 del 29/11/2020.



Auditoría General de la Nación

administración financiera, sobre todo teniendo en cuenta que existía un destino específico¹⁶² previsto por la norma para los ingresos obtenidos por los aranceles de esos cursos.

4.10. El Ministerio de Transporte informó que no se han adoptado metas de ODS relacionadas con el Transporte Automotor de Oferta Libre.

En cuanto a la vinculación del objeto de auditoría con algún Objetivo de Desarrollo Sostenible se consultó al ex-Ministerio de Transporte si en el ámbito nacional se adoptaron Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que involucren metas asociadas con algún aspecto del transporte automotor de Oferta Libre. Al respecto, el MTR, a través de la Subsecretaría de Transporte Automotor, respondió que no se han adoptado metas de ODS relacionadas con dicho modo de transporte¹⁶³.

No obstante, del análisis realizado respecto de los ODS previstos en la Agenda 2030, surge que el transporte de pasajeros de Oferta Libre se encuentra relacionado con el ODS 11¹⁶⁴ cuyo responsable era el Ministerio de Transporte. En efecto, la Meta 11.2 consiste en “...proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

A su vez, el Indicador previsto para la evaluación del cumplimiento de esta Meta es el Indicador 11.2.1. que consiste en la “proporción de la población que tiene acceso conveniente al transporte público, desglosada por grupo de edad, sexo y personas con discapacidad”.

Al respecto, en el Informe de País 2021 se manifiesta que “la forma de medición estipulada para este indicador es el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda (CNPVyH) que se realiza en nuestro país aproximadamente cada diez años. El último se realizó en el año 2010, por lo cual el siguiente sería en el 2020 –que serviría asimismo como meta intermedia-. Sin embargo, debido a la pandemia por COVID-19, el mismo debió aplazarse. Se estima que podrá realizarse nuevamente en

¹⁶² Decreto 1716/2008, Anexo VIII, puntos 9.8 y 9.4 (derogado por el artículo 9° del Decreto N° 26/2019 del 07/01/2019): “...destinando dichos recursos a la investigación y prevención de siniestros de transporte automotor de pasajeros y de cargas de carácter interjurisdiccional...”

¹⁶³ NO-2020-53608659-APN-DNTAP#MTR, Punto 10.

¹⁶⁴ Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11: “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.



Auditoría General de la Nación

el año 2022. La meta intermedia de la evolución de la proporción de población que tiene acceso conveniente al transporte deberá adaptarse a esta definición”.

Consultado el Ministerio de Transporte en relación con el grado de avance en la implementación de este ODS, se nos suministró la Matriz II de intervenciones vinculadas a las Metas ODS 40 en las cuáles tiene responsabilidad dicho organismo. En esa matriz se informa el tipo de intervención, el responsable de la misma, los destinatarios, los distintos componentes u objetivos específicos, el alcance y los bienes o servicios que provee. Aun así, no constan los avances logrados en cada caso.

Por último, cabe destacar que el Informe de País 2023, se indica que “...actualmente, el indicador se encuentra en un proceso avanzado de reformulación. Aunque existen relevamientos, todavía no cumple con un alcance nacional. En un primer momento, la forma de medición estipulada para este indicador era el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (CNPVyH) que se realiza en nuestro país aproximadamente cada diez años, con el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) como organismo responsable. Para el Censo del año 2022 se informó que el CNPVyH ya no proporcionará la información que requiere el Indicador dado que las preguntas vinculadas han sido eliminadas.

Desde entonces, el Ministerio de Transporte se encuentra en una etapa de análisis para evaluar la nueva modalidad de medida y seguimiento. La definición del indicador para todo el territorio presenta la dificultad que la información del servicio de transporte no está centralizada en una base única y depende de distintas jurisdicciones. En el camino por definir un método de medición exhaustivo para todo el territorio nacional se articularon vínculos con empresas de información sobre movilidad e instituciones universitarias especialistas en el tema en cuestión, quienes formularon proyectos para trabajar sobre esta medición. También se organizó una mesa de trabajo dentro del ministerio para avanzar en la definición de un indicador a partir de los datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE). Si bien esta información no tiene alcance nacional porque el sistema no está extendido en todo el territorio, esta fuente puede proveer en el futuro información con gran nivel de detalle sobre el sistema de transporte público y su uso diario por parte de la población. En una primera etapa se presentará información correspondiente a la Región



Auditoría General de la Nación

Metropolitana de Buenos Aires, área cubierta por el sistema y que representa cerca del 25 por ciento de la población del país”¹⁶⁵.

La situación expuesta pone en evidencia las dificultades existentes para la medición y evaluación de los avances obtenidos en relación a la Meta ODS 11.2, comprometiendo su logro.

5. COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME AL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y A LA COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.

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.

En el Anexo VI se incorporan las notas adjuntas, no transcritas en el cuadro del Anexo VII, correspondientes a las consideraciones realizadas por la Subsecretaría de Transporte Automotor del Ministerio de Economía mediante IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024¹⁶⁶ y por la CNRT por NO-2024-108699037-APN-CNRT#MEC del 04/10/2024.

El análisis y conclusión de los comentarios efectuados por ambos organismos se expone en el Anexo VII del presente documento.

¹⁶⁵ “Informe de País. Argentina 2023. Agenda 2030”, Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales. Primera edición. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, julio de 2023.

¹⁶⁶ 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)



Auditoría General de la Nación

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)¹⁶⁷

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)

¹⁶⁷ Tal lo detallado en el Anexo VII 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.



Auditoría General de la Nación

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)

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.: Tal lo indicado en la NP 167, esta recomendación se modifica y se dirige al ME. Por un tema de orden y para respetar las consideraciones de los auditados, se elimina de esta sección pero se mantiene la numeración original.***

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.)



Auditoría General de la Nación

- 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



Auditoría General de la Nación

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.



Auditoría General de la Nación

8. LUGAR Y FECHA

Buenos Aires 24 de octubre de 2024.

9. FIRMA



ANEXO I

MARCO JURÍDICO APLICABLE

DECRETOS:

- **Decreto 1842/73, Decreto 2658/79** y sus modificatorias. CREACIÓN DE LA COMISIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.
- **Decreto 656/1994** (modif. Dec 427/17): MARCO NORMATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE PERMISO DE EXPLOTACION. ASPECTOS GENERALES. REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR DE CARACTER URBANO Y SUBURBANO. SERVICIOS DE OFERTA LIBRE.
- **Decreto 253/1995**: REGIMEN DE PENALIDADES POR INFRACCIONES A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE JURISDICCION NACIONAL.
- **Decreto 1388/96**, y sus modificatorias. ESTABLÉCESE LA INTEGRACIÓN DE LA COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE. APRUÉBASE SU ESTATUTO.

RESOLUCIONES:

- **Resolución 45/2016**, Secretaria De Gestión De Transporte: DEFINICIÓN DE UNIDADES ADMINISTRATIVAS.
- **Resolución 314/2016**, Comisión Nacional de Regulación del Transporte: MEDIDAS PREVENTIVAS, SUBSANACIÓN, RÉGIMEN DE PENALIDADES.
- **Resolución E 91/2017**, Secretaria De Gestión De Transporte: REGIMEN NORMATIVO ESPECIFICO PARA LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE OFERTA LIBRE DE PASAJEROS DE CARACTER URBANO Y SUBURBANO DE JURISDICCION NACIONAL



Auditoría General de la Nación

- **Resolución 85/2018**, Secretaria De Gestión De Transporte: MODIFICACIÓN RESOL. 91/17, OFERTA LIBRE GESTIÓN ESTATAL CONTRATACIÓN POR CONCURSO.
- **Resolución 205/2018**, Secretaria De Gestión De Transporte: MODIFICACIÓN RESOL. 91/17, INSCRIPCIÓN REGISTRO DE PERSONA HUMANA.
- **Resolución 46/2019**, Secretaria De Gestión De Transporte: SE ADMITIRÁ A LOS OPERADORES INSCRIPTOS COMO PERSONAS JURÍDICAS LA SUBCONTRATACIÓN DE VEHÍCULOS DE OTROS OPERADORES INSCRIPTOS.



ANEXO II

Las Unidades Administrativas (U.A.) son las siguientes¹⁶⁸:

U.A. N° 1: Integrada por los partidos de San Nicolás de los Arroyos y Ramallo en la provincia de Buenos Aires y los departamentos de Rosario y Constitución en la provincia de Santa Fe.

U.A. N° 2: Integrada por los departamentos de Confluencia y Añelo en la provincia del Neuquén y los departamentos de General Roca y el Cuy en la provincia de Río Negro.

U.A. N° 3: Integrada por el departamento de la Capital en la provincia de Santa Fe y el departamento de Paraná en la provincia de Entre Ríos.

U.A. N° 4: Integrada por el departamento de Adolfo Alsina en la provincia de Río Negro y el partido de Patagones en la provincia de Buenos Aires.

U.A. N° 5: Integrada por los departamentos de Capital, Empedrado, Itatí, San Cosme y San Luis del Palmar, en la provincia de Corrientes y los departamentos de San Fernando, Libertad, General Donovan y 1° de Mayo en la provincia del Chaco.

U.A. N° 6: Integrada por el departamento de Apóstoles en la provincia de Misiones y el departamento de Ituzaingó en la provincia de Corrientes.

U.A. N° 7¹⁶⁹: Integrada por el departamento de Bariloche en la provincia de Río Negro y el Departamento de Cushamen en la Provincia del Chubut.

¹⁶⁸ Res. SGT N° 45-E/2016, del 25/08/2016. En la información remitida por Nota NO-2020-79379699-APN-GFTAU#CNRT se incluía la “U.A. N° 8: Integrada por el DEPARTAMENTO de APOSTOLES en la PROVINCIA de MISIONES y el DEPARTAMENTO de ITUZAINGO en la PROVINCIA de CORRIENTES”. Dicha información es errónea ya que si bien esa U.A. estaba incluida en la Disposición 8/97, la misma fue excluida por Res SGT 45-E/2016.

¹⁶⁹ Esta U.A. fue incorporada por Resolución SGT N° 66/2019 (RESOL-2019-66-APN-SECGT#MTR) del 08/05/2019.



Auditoría General de la Nación

ANEXO III

Ejemplo de Acta de Comprobación de un control realizado a Operador no Habilitado (Hallazgo 4.5.2.a).

CNRT		CONTROL DEL TRANSPORTE	ACTA DE COMPROBACIÓN	
ACTA T N° 803410000000002121				
DATOS DE LA EMPRESA				
Cod. Emp. 60345	Línea 0	RAZÓN SOCIAL BANFIELD-BUS S.R.L.		
DNI/CUIT 30711777225		DOMICILIO VENEZUELA 634 Piso 4 Depto. 16 (C1095AAN), CIUDAD AUTONOMA BUENOS AIRES, ARGENTINA		
DATOS DEL VEHÍCULO N° 1				
TIPO M2	DOMINIO NIC769	INTERNO 10	NÚMERO R.U.T.A. VENCIMIENTO 145806	R.T.O. VENCIMIENTO 22/12/2019
ASEGURADORA FEDERACION PATRONAL SEGUROS S.A		SEGURO POLIZA 7432307		VENCIMIENTO 12/07/2019
PROPIETARIO DEL VEHÍCULO N° 1 SEGUN CÉDULA VERDE				
DATOS DEL VEHÍCULO N° 2				
TIPO	DOMINIO	NÚMERO R.U.T.A. VENCIMIENTO	NÚMERO R.T.O. VENCIMIENTO	
ASEGURADORA		SEGURO POLIZA		VENCIMIENTO
PROPIETARIO DEL VEHÍCULO N° 2 SEGUN CÉDULA VERDE				



Auditoría General de la Nación

CNRT | CONTROL DEL TRANSPORTE ACTA DE COMPROBACIÓN

ACTA T N° 80341000000002121

DATOS DEL SERVICIO		
AMBITO URBANO	CLASE / MODALIDAD OFERTA LIBRE - AEROPORTUARIO DEC. 656/94	JURISDICCION NACIONAL
ORIGEN ARGENTINA, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES,	DESTINO ARGENTINA, BUENOS AIRES, LOMAS DE ZAMORA	
INFRACCIONES		
NIC769 - Omitir portar la libreta de trabajo o control horario, Artículo 112 del Decreto N° 1395/1998.		
OBSERVACIONES		
Carece de libreta de trabajo. : LIBRETA DE TRABAJO Conductor 1: Carece de libreta de trabajo.		

El acta de comprobación constituye plena prueba de la responsabilidad del infractor, mientras no sea enervada por otras pruebas, constituyendo formulación de cargo con todos sus efectos. Otórgase el plazo de CINCO(5) días hábiles administrativos para ejercer su derecho de defensa (conforme el Artículo 24 y 25 del RÉGIMEN DE PENALIDADES POR INFRACCIONES A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE JURISDICCION NACIONAL, aprobado por Decreto N° 253/95 modificado por su similar 1395/98).

Lugar Terminal 9 de julio

Fecha 25/06/2019 Hora 11:04

MENDOZA ROCIO

INSPECTOR



Auditoría General de la Nación

ANEXO IV

FORMULARIO CNRT F.01

CNRT CONTROL DEL TRANSPORTE	COMISION NACIONAL DEREGULACION DEL TRANSPORTE	Nº DE EMPRESA: Fecha de Recepción:
--------------------------------------	---	--

F.01	DATOS BASICOS DE EMPRESAS DE TRANSPORTE -- DECLARACION JURADA --
-------------	---

RUBRO 1 - EMPRESAS O ENTES JURIDICOS					
Denominación o Razón Social				Código:	
Nombre de Fantasía					
C.U.I.T.			Tipo de Sociedad (1):		
RUBRO 2 - DOMICILIO SOCIAL O REAL					
Calle y Número:					
Localidad:		Provincia:		C.P.:	
Código de área:		Teléfono:		Fax:	
RUBRO 3 - DOMICILIO CONSTITUIDO					
Calle y Número:					
Localidad:	CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES			C.P.:	
Código de área:		Teléfono:		Fax:	
RUBRO 4 - CORREO ELECTRONICO					
Correo Electrónico:					
RUBRO 5 - PERMISOS NACIONALES, PROVINCIALES Y/ MUNICIPALES					
Posee Permisos de Servicios Públicos	SI ☐ NO ☐				
Especifique cuales:					
El que suscribe, Dn/Dña..... en su carácter de..... (2), afirma que los datos consignados en este formulario son correctos y completos, y que se ha confeccionado esta declaración jurada sin omitir ni falsear dato alguno que deba contener, siendo fiel expresión de la verdad.				Lugar y Fecha	
				Firma	
Certificación de firma:					



Auditoría General de la Nación

INSTRUCCIONES

RUBRO 1 - SOCIEDADES O ENTES JURIDICOS

Debe completarse con la *denominación social* que figura en el *estatuto o contrato social* inscripto en el *Registro Público de Comercio* sin usar abreviaturas; Completar con el *nombre de fantasía* correspondiente. Completar el Número de Clave Única de Identificación Tributaria (CUIT) ante la Dirección General Impositiva (DGI).

(1) Indicar en el casillero el Número de tipo de sociedad constituida según las opciones 0 a 7 de la tabla siguiente:

- 0 – Sociedad de Responsabilidad Limitada
- 1 - Colectiva 5 - Sociedad por Acciones Simplificada
- 2 - Sociedad en Comandita Simple 6 - Sociedad en Comandita por Acciones
- 3 - Capital e Industrial 7 - Cooperativa
- 4 – Sociedad Anónima

RUBRO 2 - DOMICILIO SOCIAL O REAL

Completar con el domicilio indicado en el instrumento de constitución de la sociedad (Contrato Social). Completar luego el código de telediscado nacional, número telefónico y de fax.

RUBRO 3 - DOMICILIO CONSTITUIDO

Completar con el domicilio constituido en **Ciudad Autónoma de Buenos Aires** a los efectos de actuar frente a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
Completar con el número de teléfono en Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de fax.

RUBRO 4 - CORREO ELECTRONICO

Completar con la dirección de correo electrónico que posea la empresa.

RUBRO 5 - PERMISOS NACIONALES, PROVINCIALES Y/ MUNICIPALES

En caso de contestar SI, deberá especificar qué permisos de Servicio Público Nacional, Provincial y/o Municipal que posee.

(2) **FIRMAS o ENTES JURIDICOS:** Debe firmar el representante que de acuerdo con el contrato por disposición de la ley tenga la representación de la sociedad.

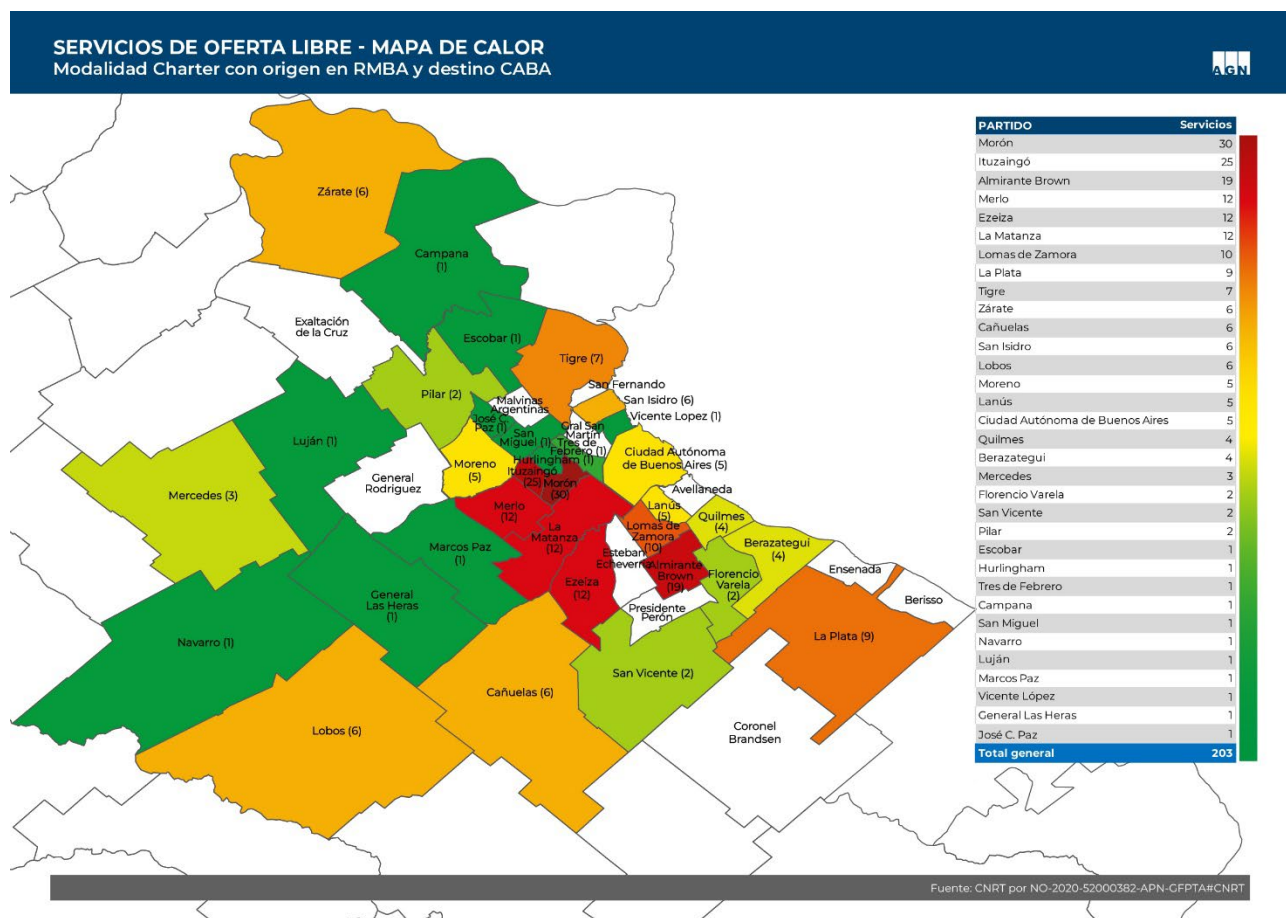
Complétese el formulario digitalmente, imprímase y firme.



ANEXO V

MAPA DE CALOR

Servicios de la modalidad Chárter por orígenes de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) con destino en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA):





Auditoría General de la Nación

ANEXO VI

Opiniones de las área con competencia específica con relación a los hallazgos enumerados previamente

Consideraciones realizadas por la Subsecretaría de Transporte Automotor del Ministerio de Economía y por la CNRT, con relación a los hallazgos enumerados a lo largo del proyecto de auditoría, tal lo indicado en el apartado 5.



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Nota

Número: NO-2024-112087186-APN-ST#MEC

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Lunes 14 de Octubre de 2024

Referencia: EX-2024-102973471- -APN-DGDA#MEC – Opinión del Auditado en relación al Proyecto de Informe de Auditoría N° 266/20 AGN

A: Auditoría General de la Nación (.),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN

Tengo el agrado de dirigirme en el marco de las actuaciones de referencia, por las que tramita el Proyecto de Informe de Auditoría N° 266/20 AGN sobre “Ministerio de Transporte - Secretaría Gestión del Transporte, Comisión Nacional de Regulación del Transporte – Transporte automotor pasajeros – Modalidad Oferta Libre”, con periodo auditado desde 01/01/2018 al 31/12/2019.

Al respecto, ha tomado oportuna intervención la Subsecretaría de Transporte Automotor, la cual ha elaborado el documento registrado en el sistema de gestión documental electrónica bajo el IF-2024-111905531-APN- SSTAU#MEC, obrante en el orden 19, donde constan las opiniones del área con competencia específica en la materia, con relación a los hallazgos enumerados a lo largo del proyecto de auditoría, a las cuales cabe estarse.



Auditoría General de la Nación

En atención a lo expuesto, se remite por los canales indicados el informe reseñado para su conocimiento e intervención de su competencia, sirviendo la presente de atenta nota de envío.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE Date: 2024.10.14
19:40:19 -03:00

Franco MOGETTA
SecretarioSecretaría de
Transporte Ministerio
de Economía

Digitally signed by GESTION
DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2024.10.14 19:40:19 -
03:00



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Nota

Número: NO-2024-108699037-APN-CNRT#MEC

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Viernes 4 de Octubre de 2024

Referencia: Respuesta a la Nota N° 18/24 - DCST Ref. Proyecto de Informe - Act. N° 266/20 AGN - COMISIÓN NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT)

A: Franciso Javier FERNANDEZ (Privada) (privadafernandez@agn.gov.ar), Gerencia de Entes AGN (gerenciadeentes@agn.gov.ar), Damián Staffa (dstaffa@agn.gov.ar), Auditoría General de La Nación (H. IRIGOYEN N° 1236),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

AL SEÑOR AUDITOR

GENERAL DE LA

AUDITORIA GENERAL DE

LA NACIÓN



Auditoría General de la Nación

Dr. Francisco Javier

FERNÁNDEZ S/_____D.-

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en mi carácter de Director Ejecutivo de esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, con relación a su Nota N° 18/24 – DCST – Ref. Proyecto de Informe – Act. N° 266/20 AGN, a través de la cual nos fuera remitido el proyecto de informe de Auditoría sobre “Ministerio de Transporte – Secretaría Gestión del Transporte, Comisión Nacional de Regulación del Transporte – Transporte Automotor de Pasajeros – Modalidad Oferta Libre”, cuyo período auditado abarcó desde el 01/01/2018 al 31/12/2019 con excepción de las Disposiciones CNRT N° 101/2019 y 645/2019 cuyo análisis se extendió hasta el 30/06/2020, a fin de que esta Comisión Nacional formule las observaciones y/o comentarios que estime pertinentes.

Al respecto, y en respuesta a lo requerido, se adjuntan como archivo embebido a la presente las Notas Nros. NO- 2024-108348957-APN-GALYJ#CNRT, NO-2024-108338790-APN-GFPTA#CNRT, NO-2024-108352152-APN- GFTA#CNRT, NO-2024-107238827-APN-GCYPS#CNRT, NO-2024-108318696-APN-ARICYP#CNRT y NO-2024-108670848-APN-GFTAU#CNRT de la GERENCIA DE ASUNTOS LEGALES Y JURÍDICOS, la GERENCIA DE FISCALIZACIÓN DE PERMISOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR, la GERENCIA DE FISCALIZACIÓN TÉCNICA AUTOMOTOR, la GERENCIA DE CALIDAD Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS, el ÁREA DE RELACIONES INSTITUCIONALES, COMUNICACIÓN Y PRENSA, y la GERENCIA DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE, respectivamente, Áreas con responsabilidad primaria en la materia de esta Comisión Nacional.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE Date: 2024.10.04
13:00:23 -03:00

EDGAR RENE PEREZ
Director Ejecutivo
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by GESTION
DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2024.10.04 13:00:24 -
03:00



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

**Hoja Adicional de
Firmas Informe
gráfico**

Número: IF-2024-108213756-APN-ARICYP#CNRT

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Jueves 3 de Octubre de 2024

Referencia: INFORME AGN - ÁREA DE RELACIONES INSTITUCIONALES,
COMUNICACIÓN Y PRENSA - TEMA: CONVENIOS

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE Date: 2024.10.03
14:01:57 -03:00

Walter
Ramirez
Moyano
Gerente
Área de Relaciones Institucionales, Comunicación
y Prensa Comisión Nacional de Regulación del
Transporte

Digitally signed by GESTION
DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2024.10.03 14:01:58 -
03:00



En lo que compete al Área de Relaciones Institucionales, Comunicación y Prensa, se procede a realizar las siguientes observaciones y comentarios en relación al informe preliminar de auditoría elaborado por la Auditoría General de la Nación (AGN), cuyo objeto es *“Ministerio de Transporte – Secretaría de Gestión del Transporte, Comisión Nacional de Regulación del Transporte –Transporte Automotor de Pasajeros – Modalidad Oferta Libre”*, identificado mediante *IF-2024-102970547-APN-DGDA#MEC*.

HALLAZGO 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.” En el marco del relevamiento realizado a efectos de analizar la existencia de cooperación o coordinación interadministrativa y/o interjurisdiccional se ha verificado la suscripción de Convenios específicos entre la CNRT y distintas jurisdicciones o entidades, destinados principalmente a intercambios de información y a la coordinación de acciones en materia de fiscalización de servicios de Oferta Libre o de transporte automotor de pasajeros en general. Se nos indica que *“no surge que los mismos hayan sido efectivamente implementados o que, en su caso, se les haya efectuado el pertinente seguimiento a los fines de evaluar sus resultados”*

En este sentido, desde el año 2020 el Área de Relaciones Institucionales de este organismo, procedió a realizar el siguiente procedimiento a los fines de organizar sus funciones para la suscripción de convenios:

- Se tramita la solicitud de Dirección Ejecutiva, o del área sustantiva en relación a un convenio como así mismo esta área de Relaciones Institucionales propicia la posible suscripción de convenios.
- Dirección Ejecutiva presta conformidad a la continuación del trámite para



Auditoría General de la Nación

suscribir en convenio.

- Se inicia apertura de expediente por GDE.

IF-2024-108213756-APN-ARICYP#CNRT

Página 1 de 4

- Se elabora el proyecto acordando las cláusulas con la contraparte del convenio. (Organismos dependientes del Poder Ejecutivo, Poder Legislativo, Poder Judicial tanto de Nación, Provincias o Municipios, asociaciones o fundaciones civiles, entre otros.
- Se adjunta toda la documental necesaria: designaciones, planos, informes, solicitud de área sustantiva, conformidad de Dirección Ejecutiva, entre otros.
- Se da intervención a las áreas pertinentes: Gerencia de Administración y Recursos Humanos para que informe respecto a la disponibilidad presupuestaria.
- Se da intervención al área sustantiva, es decir al área que tiene injerencia en relación al objeto del convenio.
- Para finalizar se da intervención a la Subgerencia de Dictámenes y Asesoramiento dependiente de la Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos.
- Finalizadas todas las etapas previas, el sector de Relaciones Institucionales se encarga de proceder a la coordinación con la contraparte para la suscripción del Convenio, asimismo procede a notificar a todas las áreas sustantivas.
- Con el expediente que contiene todos los documentos correspondientes, se procede a realizar el pase del expediente al área sustantiva, parte fundamental para el seguimiento del convenio e implementación.

Respecto a este último punto, consideramos que el seguimiento o implementación de cada convenio suscripto, corresponde al área sustantiva, sin perjuicio de que el área de Relaciones Institucionales lleva un relevamiento en determinados documentos de todos los convenios suscriptos por este organismo.



Auditoría General de la Nación

En cuanto a las recomendaciones del hallazgo 4.4 a la CNRT contenidas en el informe de la AGN - ***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*** - y teniendo en cuenta los convenios citados en dicho informe en el ítem referido al HALLAZGO 4.4, los mismos se encuentran vencidos.

En orden a ello, este sector procederá a recomendar y/o propiciar la renovación y/o suscripción de nuevos convenios en lo que respecta al *Transporte de Automotor de Modalidad Oferta Libre*.

IF-2024-108213756-APN-ARICYP#CNRT

Página 2 de 4

Cabe señalar que con fecha 13 de septiembre de 2024 el Poder Ejecutivo Nacional dictó el Decreto N° 830 por el cual se abrogó el Decreto N° 656 del 29 de abril de 1994 y sus modificatorios.

Dicha norma estableció en su artículo 9 que “Constituyen Servicios de Oferta Libre los servicios de transporte automotor de pasajeros urbano y suburbano no comprendidos en los alcances del artículo 8° del presente decreto; dichos servicios son actividades comerciales de transporte que se desarrollan a costo y riesgo del transportista y/o empresa de transporte. Estas prestaciones deberán adecuarse a las modalidades que establezca la Autoridad de Aplicación.” En razón de lo expuesto los futuros convenios quedarán sujetos a los dispuesto por la futura reglamentación.

En relación a la Recomendación ***“Implementar medidas necesarias para la ejecución eficaz de los Convenios de Colaboración vigentes, (Hallazgo 4.4)”***, este sector en lo que compete a sus funciones procederá cada seis meses mediante comunicación oficial por GDE a solicitar que eleven informes sobre el seguimiento y ejecución del convenio, para colaborar con el fin de un correcto seguimiento y una ejecución eficaz.



Auditoría General de la Nación

En cuanto a la recomendación “*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)*”, corresponde al área sustantiva responder.

Considerando el HALLAZGO 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”.

Se señala que “se ha verificado que en el período auditado el mencionado convenio no fue ejecutado de manera efectiva”.

En este sentido, se reitera lo indicado en los puntos anteriores en relación al hallazgo 4.2.

En relación a las recomendaciones de “*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)*” corresponde al área sustantiva responder.

IF-2024-108213756-APN-ARICYP#CNRT

Página 3 de 4

IF-2024-108213756-APN-ARICYP#CNRT

Página 4 de 4



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Nota

Número: NO-2024-108179038-APN-GALYJ#CNRT

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Jueves 3 de Octubre de 2024

Referencia: Criterio de penalización - Artículo 80 y 86 del Decreto 253 y sus modificatorios

A: EDGAR RENE PEREZ (CNRT#MEC),

Con Copia A: Paula M Gnisci (SSYL#CNRT),

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted, a efectos de elevar a su consideración una nueva interpretación del Régimen de Penalidades vigente, ajustada a los hallazgos que la Auditoría General de la Nación ha efectuado en relación a los criterios de penalización que seguidamente se describen.

Mediante la Nota I GAJ N° 291 de fecha 29 de abril de 2016 se elevaron a consideración algunos criterios de interpretación del Régimen de Penalidades establecidos por el Decreto 253/95 y sus modificatorios, los cuales fueron aprobados por Providencia CNRT N° 04/16.



Auditoría General de la Nación

De este modo, se estableció el criterio de aplicación del artículo 80 y el artículo 86 del mencionado Régimen de Penalidades, el cual ha sido objeto de análisis en el punto 4.7.2. del informe titulado como “Actuación AGN N° 266/20” realizado por la Auditoría General de la Nación, por lo cual he decidido revisar la interpretación vigente en miras a aplicar en forma armónica el plexo normativo.

En primer lugar, el artículo 80 sanciona con multa de DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos *“el establecimiento de servicios no autorizados de transporte por automotor de pasajeros.”*

Por otra parte, el artículo 86 reprime con multa de DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos

“la realización de los servicios en violación de las modalidades autorizadas, por acto u omisión del transportista”.

A su vez, este último artículo aclara que *“se considerará violación de las modalidades la prestación de servicios distintos a los autorizados en el respectivo permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiera otorgado”*. Por último, agrega que *“en caso de reincidencia o reiteración de infracciones se podrá aplicar la accesoria de suspensión o caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere otorgado”*.

La interpretación adoptada por esta Comisión hasta el momento, postula que el sujeto pasivo del artículo 80 contempla *“tanto los prestadores de servicios que no se encuentren registrados como aquellos que sí tengan el permiso, pero no lo estén cumpliendo adecuadamente”*. A su vez, se estableció una diferencia en el monto de la multa aplicada, agravando la sanción impuesta al transportista que no tenga ningún tipo de permiso frente al transportista que cuenta con un permiso que no sea el correspondiente, a los fines de realizar el servicio que de hecho se encuentra prestando. Esta diferente graduación de multa, se estableció dentro de los mínimos y máximos legales previstos en la normativa para la infracción descripta en el artículo 80.

Del informe de auditoría mencionado en lo pertinente, se desprende que el supuesto del transportista permisionario pareciera ser precisamente lo que el artículo 86 define en su segundo párrafo como violación a la modalidad *“la prestación de servicios distintos a los autorizados en el respectivo permiso”*.

Atendiendo al hallazgo mencionado en la auditoría, puede interpretarse que el citado artículo 80 se refiere a empresas que no se encuentren registradas, mientras que el artículo 86, se aplicará a aquellos operadores que, teniendo un permiso, realicen un servicio distinto al autorizado.

En tanto a la graduación de la multa prevista en el artículo 80, la base establecida en 20.000 boletos mínimos para no permisionarios se encuentra dentro del mínimo y máximo legal previsto para esa infracción. Resulta razonable, considerando que permite



Auditoría General de la Nación

imponer una multa económica mayor a quien no posee ningún permiso o registración comparado con el transportista permisionario que realiza un servicio distinto al autorizado, quien con el encuadre previsto en el artículo 86 no posee el beneficio del pago voluntario.

En consecuencia, se eleva la presente a su consideración como medida correctiva, propiciando encuadrar en lo sucesivo las faltas de acuerdo a lo descripto en los párrafos precedentes, conjuntamente con los demás cargos que correspondan y sean acreditadas como resultado del sumario.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE Date: 2024.10.03
13:12:52 -03:00

ManuelCaceres Gerente
Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by GESTION
DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2024.10.03 13:12:53 -
03:00



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Nota

Número: NO-2024-108310655-APN-GALYJ#CNRT

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Jueves 3 de Octubre de 2024

Referencia: Criterio de panlización -Articulo 114 del Régimen de Penalidades aprobado por el Decreto 253/95-

A: EDGAR RENE PEREZ (CNRT#MEC),

Con Copia A: Paula M Gnisci (SSYL#CNRT),

De mi mayor consideración:

Me comunico con usted, a los fines de elevar a su consideración una posible interpretación del Régimen de Penalidades vigente –Decreto 253/95 y sus modificatorios- que contemple los hallazgos detallados en el punto 4.7.5. del informe titulado como “*Actuación AGN N° 266/20*” realizado por la Auditoria General de la Nación.

Cabe mencionar que, mediante Nota NO-2019-05734800-APN-CNRT#MTR de fecha 29/01/2019 se impartieron criterios de interpretación del artículo 114 del Régimen de Penalidades a este Gerencia de Asuntos Legales y Juridicos por el entonces Director Ejecutivo, la cual se adjunta como archivo embebido.



Auditoría General de la Nación

El mencionado artículo establece: *“El transportista que, en violación a la normativa vigente, prestare servicios valiéndose de personal de conducción que no revista relación de dependencia con el operador o que desarrolle su actividad sin estar debidamente inscripto en los organismos previsionales, será sancionado, en cada caso, con multa de DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos.*

Cuando dicha infracción sea cometida por operadores de servicios de tráfico libre, de oferta libre o ejecutivos, se inhabilitará a los referidos operadores para solicitar nuevos servicios por el término de UN (1) año.”

Tomando en consideración el informe de auditoría en lo pertinente, el desistimiento de aquellos cargos por presunta afectación del artículo 114 del Régimen de Penalidades del Transporte debe operar exclusivamente cuando se compruebe la existencia de acuerdos de cooperación entre empresas de transporte en los que se haya dado intervención y presten conformidad las autoridades en materia de trabajo y demás áreas estatales que regulan la temática en trato, o bien, cuando una norma faculte tal modo de actuar.

En consecuencia, se eleva la presente a su consideración como medida correctiva, propiciando encuadrar en lo sucesivo las faltas de acuerdo a lo descripto en el párrafo precedente, conjuntamente con los demás cargos que correspondan y sean acreditadas como resultado del sumario.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE Date: 2024.10.03
16:20:47 -03:00

Manuel Caceres Gerente
Gerencia de Asuntos Legales y
Jurídicos Comisión Nacional de
Regulación del Transporte

Digitally signed by GESTION
DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2024.10.03 16:20:47 -
03:00



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Nota

Número: NO-2024-43035902-APN-GFTAU#CNRT

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Viernes 26 de Abril de 2024

Referencia: Traspaso de personal GFTA a GALYJ

A: JESICA DANIELA PARENTE (SRRHH#CNRT),

Con Copia A: Romina Natalia Martin (DARRHH#CNRT), Nadia Scelzo (DARRHH#CNRT),

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente se informa que, a partir del 1° de mayo del corriente, los agentes señalados en la lista adjunta que actualmente prestan funciones en la Gerencia de Fiscalización de Transporte Automotor pasarán a depender de la Subgerencia de Sumarios perteneciente a la Gerencia de Asuntos Legales y Juridicos.

Motivo por el cual, a partir de dicha fecha cumplirán funciones presenciales en el edificio de oficinas de Maipú 88, 6to frente en el horario de 8 a 16 hrs.

AGENTE	LEGAJO	CUIL
--------	--------	------



Auditoría General de la Nación

M. Cecilia Ursino	2054	23-25256512-4
Lorena Duarte	1557	27-26920808-8
Jorge Rodriguez Margale	7055	20-17365477-5
Gustavo Escrofani	1391	20-13774545-4
Nahuel Dalzone	2554	20-40399066-4
Marcelo Vera	2037	20-26997123-2
Marta de Diego	1169	27-17886131-5

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by SARAVIA Jorge Andres Date: 2024.04.25 18:23:55 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

JORGE ANDRES SARAVIA

Gerente

Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE Date: 2024.04.26 13:04:47 -03:00

JAVIER PEREZ

Gerente

Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by GESTION
DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2024.04.26 13:04:48 -
03:00



Auditoría General de la Nación



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

Nota

Número: NO-2019-05734800-APN-CNRT#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Martes 29 de Enero de 2019

Referencia: Tratamiento de cargos por falta de relación de dependencia (art. 114 del Régimen de Penalidades)

A: Martin Cordini Juncos (GAJ#CNRT),

Con Copia A: Alberto Basavilbaso (ISCYF#CNRT), Christian Dominique (ISCYF#CNRT), Daniel Adrian Sanchez (ISCYF#CNRT), Lorena Marsico (SL#CNRT), Evangelina Dandrea (ISCYF#CNRT),

De mi mayor consideración:

Señor Gerente de Asuntos Jurídicos:

Me dirijo a Ud. en virtud de la Nota NO-2019-04771186-APN-SECGT#MTR de fecha 24/01/2019, emitida por el Secretario de Gestión de Transporte en el marco del Expediente EX-2019-00472862-APN- SECGT#MTR, por la cual comunica su conformidad con lo peticionado por un grupo de empresas de transporte automotor de pasajeros de larga distancia, en el sentido de autorizar que puedan celebrar acuerdos entre sí para “mejorar la aplicación de los recursos técnicos y humanos con los que las mismas cuentan”, siempre “respetando las leyes de carácter laboral que hacen al convenio colectivo de trabajo, a la ley de contrato de trabajo y/o acuerdos particulares vigentes”.

Habiendo tomado la intervención de su competencia las áreas estatales que regulan la temática en trato, le encomiendo el desistimiento de aquellos cargos por presunta afectación del art. 114 del Régimen de Penalidades del Transporte Automotor de Pasajeros, en todos aquellos sumarios en



Auditoría General de la Nación

los que se acredite que el conductor del servicio fiscalizado reviste relación de dependencia con algún operador registrado, independientemente de su modalidad o carácter.

En caso contrario, de observarse que el conductor no presenta relación de dependencia con empresa transportista habilitada, deberá continuarse con la tramitación correspondiente.

En atención a la conformidad emitida por la Secretaría de Gobierno de Trabajo y Empleo, que certifica que lo acordado no afecta el régimen normativo laboral, el presente criterio será de aplicación a todos los procesos sumariales.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE
MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.01.29 15:16:10 -03'00'

Pablo Castano
Director Ejecutivo
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by GESTION
DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=MINISTERIO DE
MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE
MODERNIZACION
ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.01.29 15:16:11 -03'00'



Auditoría General de la Nación

ANEXO VII

Análisis de los comentarios de los auditados

En base a lo indicado en el apartado 5, se adjunta cuadro con los comentarios de los organismos auditados, y su correspondiente análisis.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
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. 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)	Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía) 4.1. En relación a la observación realizada, se hace saber que, si bien durante el período auditado la prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano que se desarrolle en el ámbito de la Jurisdicción Nacional, el Decreto 656 del 29 de abril de 1994 y la Resolución 91/2017 de la ex Secretaría de Gestión del Transporte constituían el marco normativo que regulaba la mencionada modalidad de servicios, la misma fue abrogada por el Decreto 830/24. Sobre el particular, en el Decreto de Necesidad y Urgencia 70/23, entre otras cuestiones se dispuso que <i>“El Estado Nacional promoverá y asegurará la vigencia efectiva, en todo el territorio nacional, de un sistema económico basado en decisiones libres, adoptadas en un ámbito de libre competencia, con respeto a la propiedad privada y a los principios constitucionales de libre circulación de bienes, servicios y trabajo. Para cumplir ese fin, se dispondrá la más amplia desregulación del comercio, los servicios y la industria en todo el territorio nacional y quedarán sin efecto todas las restricciones a la oferta de bienes y servicios, así como toda exigencia normativa que distorsione los precios de mercado, impida la libre iniciativa privada o evite la interacción espontánea de la oferta y de la demanda”</i>. En este sentido, en el marco del programa de transformación del sistema nacional de transporte, tendiente al incremento de la competitividad de la economía y al mejoramiento de la calidad de los servicios, se dictó el Decreto 830/2024 (DECTO-2024-830-APN-PTE), por el cual se abroga el Decreto 656/1994 y sus modificatorios y asimismo estableció un nuevo marco normativo para la prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano que se desarrolle en el ámbito de la Jurisdicción	En base al comentario del auditado, se mantiene el texto del hallazgo y las recomendaciones asociadas. En cuanto a las consecuencias de las previsiones del Decreto 830/2024, podrá ser analizado en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	Nacional y asimismo abroga el Decreto 656/1994 y sus modificatorios. Por lo manifestado, es que actualmente las diferentes áreas de la Subsecretaría de Transporte Automotor están laborando a los fines de sancionar las normas pertinentes con el objeto de reglamentar dicho Decreto, donde se tendrán presentes los hallazgos desarrollados a lo largo del Informe de auditoría realizado por la Auditoría General de la Nación (cf., Actuación AGN 266/20).	
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. Recomendaciones dirigidas al Ministerio de Economía 2.1.- Implementar las medidas necesarias a efectos de permitir que el Instituto Argentino del Transporte ejerza de manera efectiva y eficaz las funciones asignadas por la normativa en relación al transporte automotor de pasajeros en general y en su modalidad de oferta libre en particular. (Hallazgo 4.2)	Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía). 4.2. Al respecto es preciso destacar que a través del Decreto 870 del 30 de septiembre de 2024 (DECTO-2024-870-APN-PTE) se disolvió el INSTITUTO ARGENTINO DEL TRANSPORTE (I.A.T.), organismo desconcentrado actuante en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA. Sobre el particular, corresponde mencionar que tal como se manifiesta en el referido Decreto, desde la creación de dicho Instituto se ha observado que muchas de las funciones y tareas se han superpuesto con las responsabilidades de otras áreas de la Administración Pública Nacional tales como la SECRETARÍA DE TRANSPORTE y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, las cuales ya tienen a su cargo la planificación y ejecución de políticas relacionadas con el transporte. Es por ello que en el marco de las políticas de Estado enfocadas a maximizar la eficiencia del gasto público, se llevó a cabo la revisión de aquellas estructuras cuyas funciones pudieran ser redundantes o cuya contribución al interés general sea marginal; y consecuentemente en virtud de los principios de eficiencia y racionalización administrativa, se consideró conveniente proceder a la disolución del INSTITUTO ARGENTINO DEL TRANSPORTE (I.A.T.) con el fin de garantizar una mejor utilización de los recursos del Estado y evitar la duplicación de funciones, contribuyendo a	En base al comentario del auditado se mantiene el texto del hallazgo. Atento lo informado respecto a la disolución del IAT (por Decreto 870/2024), corresponde reformular la recomendación 2.1 la que queda redactada en los siguientes términos: “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)”



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	una mayor eficiencia en la administración del sector del transporte.	
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. Recomendaciones dirigidas al Ministerio de Economía 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)	Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía). 4.3 En este punto en concordancia con lo indicado por ese órgano asesor, esta Secretaría de Transporte considera de vital importancia promover el funcionamiento de la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANA como ente tripartito para coordinar el transporte multimodal en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). En este marco, más allá de los esfuerzos de las partes por mantener su actividad, esta instancia entiende que corresponde impulsar el pleno funcionamiento de la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANA, comprometiendo los mayores esfuerzos a los fines de darle un nuevo impulso, para que a través de la misma se diagramen y coordinen diferentes soluciones a las problemáticas comunes al transporte de la región. Es por ello, que en el marco de las acciones llevadas a cabo por el Ministerio de Economía conjuntamente con la Secretaría de Transporte a los fines del ordenamiento de las competencias ejercidas por cada jurisdicción del Área Metropolitana de Buenos Aires, puso a disposición todas las herramientas y equipos técnicos de esta parte, e instó a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires así como también a la Provincia de Buenos Aires para trabajar de manera conjunta en el ámbito de la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANA y tomar las medidas conducentes para la conformación de una AUTORIDAD DE TRANSPORTE METROPOLITANA, en miras de consolidar la integración de la Región en materia de transporte.	En base al comentario del auditado, se mantiene el texto del hallazgo y las recomendaciones asociadas.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
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. 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)	Por IF-2024-108213756-APN-ARICYP#CNRT del 03/10/2024. (Área de Relaciones Institucionales, Comunicación y Prensa - Comisión Nacional de Regulación del Transporte). En el marco del relevamiento realizado a efectos de analizar la existencia de cooperación o coordinación interadministrativa y/o interjurisdiccional se ha verificado la suscripción de Convenios específicos entre la CNRT y distintas jurisdicciones o entidades, destinados principalmente a intercambios de información y a la coordinación de acciones en materia de fiscalización de servicios de Oferta Libre o de transporte automotor de pasajeros en general. Se nos indica que <i>“no surge que los mismos hayan sido efectivamente implementados o que, en su caso, se les haya efectuado el pertinente seguimiento a los fines de evaluar sus resultados”</i> En este sentido, desde el año 2020 el Área de Relaciones Institucionales de este organismo, procedió a realizar el siguiente procedimiento a los fines de organizar sus funciones para la suscripción de convenios: • Se tramita la solicitud de Dirección Ejecutiva, o del área sustantiva en relación a un convenio como así mismo esta área de Relaciones Institucionales propicia la posible suscripción de convenios. • Dirección Ejecutiva presta conformidad a la continuación del trámite para suscribir en convenio. • Se inicia apertura de expediente por GDE. • Se elabora el proyecto acordando las cláusulas con la contraparte del convenio. (Organismos dependientes del Poder Ejecutivo, Poder Legislativo, Poder Judicial tanto de Nación, Provincias o Municipios, asociaciones o fundaciones civiles, entre otros. • Se adjunta toda la documental necesaria: designaciones, planos, informes, solicitud de área sustantiva, conformidad de Dirección Ejecutiva, entre otros. • Se da intervención a las áreas pertinentes: Gerencia de Administración y Recursos	En base a los comentarios del auditado, se mantiene el texto del hallazgo y las recomendaciones asociadas. La CNRT informa que las recomendaciones se encuentran en proceso de implementación, situación que podrá ser evaluada en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	Humanos para que informe respecto a la disponibilidad presupuestaria. • Se da intervención al área sustantiva, es decir al área que tiene injerencia en relación al objeto del convenio. • Para finalizar se da intervención a la Subgerencia de Dictámenes y Asesoramiento dependiente de la Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos. • Finalizadas todas las etapas previas, el sector de Relaciones Institucionales se encarga de proceder a la coordinación con la contraparte para la suscripción del Convenio, asimismo procede a notificar a todas las áreas sustantivas. • Con el expediente que contiene todos los documentos correspondientes, se procede a realizar el pase del expediente al área sustantiva, parte fundamental para el seguimiento del convenio e implementación. Respecto a este último punto, consideramos que el seguimiento o implementación de cada convenio suscripto, corresponde al área sustantiva, sin perjuicio de que el área de Relaciones Institucionales lleva un relevamiento en determinados documentos de todos los convenios suscriptos por este organismo. En cuanto a las recomendaciones del hallazgo 4.4 a la CNRT contenidas en el informe de la AGN - <i>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</i> - y teniendo en cuenta los convenios citados en dicho informe en el ítem referido al HALLAZGO 4.4, los mismos se encuentran vencidos. En orden a ello, este sector procederá a recomendar y/o propiciar la renovación y/o suscripción de nuevos convenios en lo que respecta al <i>Transporte de Automotor de Modalidad Oferta Libre</i>. Cabe señalar que con fecha 13 de septiembre de 2024 el Poder Ejecutivo Nacional dictó el Decreto N° 830 por el cual se abrogó el Decreto N° 656 del 29 de abril de 1994 y sus modificatorios. Dicha norma estableció en su artículo 9 que “Constituyen Servicios de Oferta Libre los servicios de transporte automotor de	



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	pasajeros urbano y suburbano no comprendidos en los alcances del artículo 8° del presente decreto; dichos servicios son actividades comerciales de transporte que se desarrollan a costo y riesgo del transportista y/o empresa de transporte. Estas prestaciones deberán adecuarse a las modalidades que establezca la Autoridad de Aplicación.” En razón de lo expuesto los futuros convenios quedarán sujetos a los dispuesto por la futura reglamentación. En relación a la Recomendación <i>“Implementar medidas necesarias para la ejecución eficaz de los Convenios de Colaboración vigentes, (Hallazgo 4.4)”</i>, este sector en lo que compete a sus funciones procederá cada seis meses mediante comunicación oficial por GDE a solicitar que eleven informes sobre el seguimiento y ejecución del convenio, para colaborar con el fin de un correcto seguimiento y una ejecución eficaz. En cuanto a la recomendación <i>“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)”</i>, corresponde al área sustantiva responder. Por NO-2024-108670848-APN-GFTAU#CNRT del 04/10/2024 (Gerencia de Fiscalización de Transporte Automotor - CNRT). Esta NOTA debe verse juntamente con lo planteado por la Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor, para los Hallazgos 4.4 / 4.5.2.2 / 4.6.1 / 4.6.2, que en forma parcial se describen en cada uno de los mencionados ítems: A respecto, creo oportuno mencionar que los convenios suscritos son fundamentales para un paso crucial para establecer marcos de colaboración que potencien la fiscalización y lograr establecer alianzas estratégicas que fortalezcan nuestra operatoria diaria. Aunque algunos no alcanzaron su plena aplicación, hemos identificado las causas subyacentes, como la falta de recursos	



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	específicos o la necesidad de una mayor claridad en los objetivos. En respuesta, hemos revisado y ajustado los convenios, analizando indicadores de desempeño y mecanismos de seguimiento que aseguren su efectividad, dado que estamos en proceso de desarrollar nuevos convenios y alianzas con entidades estratégicas para nutrirnos de información y coordinar acciones en materia de fiscalización de del transporte automotor de cargas y pasajeros en general. Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía) 4.4. La Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT) a través de la Nota NO-2024-108699037-APN-CNRT#MEC brindó su opinión relativa al Proyecto de Informe de Auditoría AGN N° 266/20, en el marco de sus competencias.	
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.	Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía) 4.5. La Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT) a través de la Nota NO-2024-108699037-APN-CNRT#MEC brindó su opinión relativa al Proyecto de Informe de Auditoría AGN N° 266/20, en el marco de sus competencias.	El auditado presentó sus comentarios a nivel de sub-hallazgos, los que se analizan en cada caso a continuación.
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. Recomendaciones dirigidas a la CNRT.	Por NO-2024-108338790-APN-GFPTA#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Fiscalización de Permisos de Transporte Automotor - CNRT) Con relación a este punto, se remite a lo informado oportunamente por esta Gerencia en NOTA-2021-113511999-APN-GFPTA#CNRT, por medio de la cual se expusieron los motivos por los cuales la implementación del módulo RLM no era viable para su utilización en el organismo. No obstante, con la promulgación del Decreto 830/2024 el día 16 de septiembre de 2024, el cual abroga el Decreto 656/1994 y sus modificatorios, deviene abstracto el tratamiento de este punto; en virtud de su	En base a los comentarios del auditado, y teniendo en cuenta que los Decretos 1306/2016 y 733/2018 se encuentran vigentes, se mantiene el texto del hallazgo y de las recomendaciones asociadas. En cuanto al efecto de las previsiones del Decreto 830/2024 en relación a la cuestión, podrá ser analizado en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
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)	Artículo 10 se crea el nuevo REGISTRO NACIONAL DEL TRASNPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR DE CARÁCTER URBANO Y SUBURBANO, el cual dispondrá de una plataforma digital con el fin de garantizar el adecuado mantenimiento e incorporación de la 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.	Los auditados no formulan comentarios al nivel 2 (ej. 4.5.2) de este sub-hallazgo, pero si a nivel 3 (ej. 4.5.2.1 y siguientes) del mismo.	En función del nivel de hallazgo comentado por el auditado (nivel 3) se procede a continuación a dar respuesta a cada uno de ellos.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
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. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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)	Por NO-2024-108338790-APN-GFPTA#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Fiscalización de Permisos de Transporte Automotor -CNRT) Sobre este apartado, corresponde nuevamente referir a lo expuesto por NOTA-2021-113511999-APNGFPTA#CNRT, por la cual se informó que debido a un error de migración al momento de poner en funcionamiento el sistema SEOP, algunos operadores contaban con vehículos dados de alta pese a no estar habilitados. Al respecto se han tomado en esa oportunidad, las medidas conducentes para la corrección de la situación en trato.	En base al comentario del auditado, se mantiene el texto del hallazgo y la recomendación.
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. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 7.3.- Implementar mecanismos de control y seguimiento permanente de la documentación presentada por las empresas. (Hallazgo 4.5.2.2)	Por NO-2024-108670848-APN-GFTAU#CNRT del 04/10/2024. (Gerencia de Fiscalización de Transporte Automotor -CNRT) Esta NOTA debe verse juntamente con lo planteado por la Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor, para los Hallazgos 4.4 / 4.5.2.2 / 4.6.1 / 4.6.2, que en forma parcial se describen en cada uno de los mencionados ítems: La fiscalización es un proceso complejo que requiere de recursos y tiempo. Es importante reconocer que la fiscalización de los servicios de Pre y Post Embarque es un área compleja que requiere una atención meticulosa a los detalles operativos y a las regulaciones vigentes. La observación de que las fiscalizaciones no detectaron irregularidades en los servicios de Oferta Libre es una preocupación válida que estamos tomando muy en cuenta. El artículo 5° inciso 3 de la Resolución MTR N° 91/2017 establece claramente los requisitos para los servicios de Pre y Post Embarque. Durante el período auditado, la interpretación y aplicación de esta normativa pudo haber enfrentado desafíos debido a la diversidad de operaciones y la complejidad de verificar en tiempo real el cumplimiento de los requisitos de origen y destino. Desde	En base a los comentarios del auditado, se mantiene el texto del hallazgo y la recomendación. Asimismo, el auditado informa que la recomendación se encuentra en proceso de implementación, situación que podrá evaluarse en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	la identificación de esta problemática, hemos implementado mejoras significativas en nuestros procesos de fiscalización. Esto incluye la capacitación intensiva del personal para asegurar una comprensión clara de los requisitos normativos y la implementación de protocolos más estrictos para verificar el cumplimiento de los mismos. Además, hemos introducido herramientas tecnológicas como la actualización del sistema utilizado en los dispositivos PDA que permiten una verificación más precisa y rápida de los datos de origen y destino durante las inspecciones. Además estamos trabajando en estrecha colaboración con otras entidades de transporte y autoridades locales para mejorar la coordinación y el intercambio de información. Esto nos permite tener un panorama más claro de las operaciones de transporte y asegurar que las fiscalizaciones sean más efectivas y alineadas con los requisitos legales.	
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. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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)	Por NO-2024-108352152-APN-GFTA#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor - CNRT) <i>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)</i> Respecto a esta recomendación se informa que, de acuerdo con lo establecido por el Artículo 10° de la Resolución M.T.R. N° 91/2017 ante las solicitudes de inscripción o renovación de la habilitación de los operadores de Oferta Libre, la Subsecretaría de Transporte Automotor, constatará el cumplimiento de lo prescripto en el artículo 8° de la misma, entre los cuales se encuentra la exigencia de acreditar, mediante informe profesional de contador público, como Patrimonio Mínimo la cantidad de vehículos que surjan del último balance de cierre o especial, el que deberá ser igual o inferior a la cantidad de conductores de la nómina de la empresa a la misma fecha. Por lo expuesto, es esa autoridad de aplicación la encargada de constatar el cumplimiento y de denegar las solicitudes de	La respuesta del auditado en relación con la recomendación 7.4. no es completa, ya que refiere únicamente al art. 10 de la Resolución MTR. N° 91/2017, sin mencionar el art. 9 de la misma. Por este artículo se atribuye a la CNRT la función de recibir las solicitudes de inscripción o renovación en el Registro. Junto con dichas solicitudes el operador debe presentar ante la CNRT determinada documentación entre la cual se encuentra expresamente la acreditación del Patrimonio Mínimo. En función de esto, se mantienen los términos del Hallazgo y de las recomendaciones asociadas. Por otra parte, en cuanto a los efectos del Decreto 830/2024 en relación con esta cuestión, los mismos podrán ser analizado en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	inscripción o renovación, ante la ausencia de los requisitos exigidos. No obstante, cabe mencionar que la Resolución de la ex-SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE N° 91/17 creó el régimen normativo específico para la prestación de los Servicios de Transporte de Oferta Libre, no obstante con fecha 13 de septiembre del presente, se ha dictado el Decreto N° 830/2024, que estableció las pautas para la prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano que se desarrolle en el ámbito de la Jurisdicción Nacional, el que aún no se encuentra reglamentado, razón por la cual no se han determinado los requerimientos para las solicitudes enunciadas en el futuro.	
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. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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, considerando lo establecido por el Decreto 1388/96 (Anexo I, Art. 3, Inc. b). (Hallazgo 4.5.2.4)	Por NO-2024-108338790-APN-GFPTA#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Fiscalización de Permisos del Transporte Automotor - CNRT) En relación a esta observación, corresponde reiterar lo informado mediante Nota NO-2022-79463671-APN/GFPTA#CNRT, por la cual se aclaró oportunamente que el nombre de fantasía de las empresas no es exigible normativamente. No obstante, como fuera expuesto anteriormente, con la implementación del Decreto 830/2024, la Autoridad de Aplicación – a saber, la Secretaría de Transporte – será la encargada de poner en funcionamiento el nuevo REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR DE CARÁCTER URBANO Y SUBURBANO e implementar el régimen creado.	En base a los comentarios del auditado, se mantiene el texto de hallazgo y de la recomendación 7.6. Asimismo, se reformula la redacción de la Recomendación 7.7. en los siguientes términos: “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). Respecto a las eventuales consecuencia del Decreto 830/2024 en relación a este punto, podrán ser analizadas en futuras labores de auditoría.
4.6. La fiscalización por parte de la CNRT de los operadores de Oferta Libre presentaba debilidades, con riesgo para garantizar la	Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía)	El auditado, CNRT, presentó sus comentarios a nivel de subhallazgos, los que se analizan en cada caso a continuación.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
calidad, seguridad y confiabilidad de los servicios.	4.6. La Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT) a través de la Nota NO-2024-108699037-APN-CNRT#MEC brindó su opinión relativa al Proyecto de Informe de Auditoría AGN N° 266/20, en el marco de sus competencias.	
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 Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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)	Por NO-2024-108670848-APN-GFTAU#CNRT del 04/10/2024. (Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor - CNRT) Esta NOTA debe verse juntamente con lo planteado por la Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor, para los Hallazgos 4.4 / 4.5.2.2 / 4.6.1 / 4.6.2, que en forma parcial se describen en cada uno de los mencionados ítems: La planificación estratégica de la fiscalización se realiza considerando cuidadosamente los recursos disponibles y las distintas modalidades que debemos fiscalizar. Hemos rediseñado el área de programación para tener una mejor evaluación de riesgos y realizar la asignación de manera más eficiente de recursos humanos, tecnológicos, rodados y demás elementos necesarios. Este enfoque nos permite priorizar las áreas críticas y programar operativos de manera que maximicen el impacto de la fiscalización. También adaptamos nuestras estrategias para abordar las particularidades de cada modalidad de transporte. Estamos en constante análisis de resultados y para refinar continuamente nuestras estrategias, asegurando que sean adaptativas a los cambios del entorno y efectivas en el cumplimiento de las normativas vigentes.	En base a los comentarios del auditado, se mantiene el texto del hallazgo y las recomendaciones. Estas últimas, de acuerdo al comentario en análisis, se encuentran en proceso de implementación, situación que podrá evaluarse en futuras labores de auditoría.
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.	Por IF-2024-108213756-APN-ARICYP#CNRT del 03/10/2024. (Área de Relaciones Institucionales, Comunicación y Prensa - CNRT) Considerando el HALLAZGO 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”.	En base a los comentarios del auditado, se mantiene el texto del hallazgo y las recomendaciones 1.1. y 8.4. Asimismo, teniendo consideración las consecuencias del Decreto 830/2024 en relación a la Resolución 91/2017 SGT se modifica la recomendación 8.5., dirigiéndola al ME en lugar de la CNRT, en los siguientes términos:



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
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) 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) Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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)	Se señala que “se ha verificado que en el período auditado el mencionado convenio no fue ejecutado de manera efectiva”. En este sentido, se reitera lo indicado en los puntos anteriores en relación al hallazgo 4.2. En relación a las recomendaciones de <i>“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)”</i> corresponde al área sustantiva responder. Por NO-2024-108352152-APN-GFTA#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor - CNRT) 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) Al respecto se informa que la Resolución de la ex-SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE N° 91/17 creó el régimen normativo específico para la prestación de los Servicios de Transporte de Oferta Libre, no obstante con fecha 13 de septiembre del presente, se ha dictado el Decreto N° 830/2024, que estableció las pautas para la prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano que se desarrolle en el ámbito de la Jurisdicción Nacional, el que aún no se encuentra reglamentado, razón por la cual se entiende que la recomendación planteada pierde pertinencia hasta tanto se establezcan las nuevas condiciones para la prestación de los servicios.	“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.” En cuanto a las consecuencias adicionales del Decreto 830/2024 en relación a la cuestión, podrán ser analizadas en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	Por NO-2024-108670848-APN-GFTAU#CNRT del 04/10/2024. (Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor – CNRT) Esta NOTA debe verse juntamente con lo planteado por la Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor, para los Hallazgos 4.4 / 4.5.2.2 / 4.6.1 / 4.6.2, que en forma parcial se describen en cada uno de los mencionados ítems: En cuanto a la tecnología, creemos que es un pilar en la modernización de la fiscalización. Hemos iniciado un proceso de transformación digital que incluye la no utilización de soporte papel en conjunto con la implementación de plataformas de gestión de datos en tiempo real y herramientas de análisis predictivo. Estas tecnologías no solo mejoran la eficiencia de la fiscalización, sino que también permiten una respuesta más rápida y precisa a las irregularidades detectadas. Estamos comprometidos a seguir proponiendo la invirtiendo de tecnología de punta para mantenernos a la vanguardia en la supervisión del transporte automotor. CNRT está comprometida con la transparencia y la mejora continua de sus procesos. Esta gerencia junto a la Unidad de Auditoría Interna colaboramos en la implementación de un sistema de auditoría que revisa regularmente las prácticas de fiscalización y asegura que cualquier irregularidad sea detectada y corregida de manera oportuna. Además, estamos abiertos a recibir retroalimentación y trabajar en conjunto con la Auditoría General de la Nación para fortalecer nuestras capacidades y asegurar el cumplimiento de las normativas vigentes.	
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.	Hallazgo sin comentarios por parte de la CNRT.	Al no recibirse comentarios en relación al hallazgo 4.6.3, se mantiene su redacción y la de la recomendación asociada.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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.)		
Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 4.6.4. El Programa de Fiscalización Técnica Rápida no fue aplicado a los vehículos afectados al transporte automotor de Oferta Libre. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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.)	Por NO-2024-108352152-APN-GFTA#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor – CNRT) Respecto a los puntos 8.7. y 8.8., en el mismo sentido que lo expresado en puntos anteriores, se entiende que la recomendación carecerá de pertinencia hasta tanto no se encuentre reglamentado el nuevo régimen establecido por el mencionado Decreto. <i>NOTA DE LA AGN: refiere al Decreto N° 830/2024</i>	En base a los comentarios del auditado, se mantiene el texto del hallazgo y la recomendación asociada, toda vez que la Disposición 645/2019, en principio, no se ve afectada por el Decreto 830/2024.
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.	Por NO-2024-108348957-APN-GALYJ#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos - CNRT) Por la Ley N° 21.844 se estableció que las transgresiones o infracciones a las disposiciones legales y reglamentarias en que incurran los prestatarios de servicios públicos de autotransporte sometidos al contralor y fiscalización de la autoridad nacional, serán pasibles de las penalidades establecidas en la reglamentación (art. 1°). Dicha norma fue reglamentada por el	Los comentarios del auditado, se tratarán individualmente en cada uno de los respectivos sub-hallazgos.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	Decreto N° 253/95, por el cual se aprobó el Régimen de Penalidades por Infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en materia de Transporte por Automotor de Jurisdicción Nacional, el cual establece el procedimiento aplicable ante hechos, acciones u omisiones que puedan significar la comisión de una infracción. Teniendo en cuenta que la CNRT es la Autoridad de Aplicación de dicho régimen de penalidades, se realizaron procedimientos a efectos de verificar la eficacia y eficiencia de su gestión, de los cuáles surgieron los siguientes hallazgos. <i>NOTA DE LA AGN: este último párrafo hace referencia a los subhallazgos 4.7.1 al 4.7.7., a excepción del 4.7.3.</i> Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía) 4.7. La Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT) a través de la Nota NO-2024-108699037-APN-CNRT#MEC brindó su opinión relativa al Proyecto de Informe de Auditoría AGN N° 266/20, en el marco de sus competencias.	
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. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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	Por NO-2024-108348957-APN-GALYJ#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos - CNRT) En relación a la aplicación de sanciones accesorias de suspensión o caducidad de permisos, es dable señalar que desde la CNRT, se han propiciado e informado estas medidas mediante NO-2021-118835192-APN-GALYJ#CNRT de fecha 7/12/2021, sin perjuicio de ello se proponen como acciones tendientes a la aplicación de diversas sanciones: 1.- Evaluar y proponer a la DIRECCIÓN EJECUTIVA, un procedimiento de subsanación de faltas consideradas leves que puedan ser pasibles de la sanción de apercibimiento. 2.- Aplicación de criterios de graduación de las sanciones y parámetros de reincidencia,	En base a los comentarios del auditado, se mantienen el texto del hallazgo y las recomendaciones asociadas. En cuanto el efecto de las previsiones del Decreto 830/2024 en relación a la cuestión, podrá ser analizado en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
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.)	utilizando como oportunidad la posible sanción de un nuevo régimen de penalidades. Cabe mencionar que, mediante el dictado del Decreto 830/2024 de fecha 13 de septiembre de 2024 se establecen nuevos mecanismos de inscripción de transportistas, obligaciones a su cargo, condiciones de prestación y causales de revocación o suspensión para los servicios de Oferta Libre, por lo que será objeto de una nueva evaluación. A su vez, se abroga el Decreto N° 656 del 29 de abril de 1994 y sus modificatorios, "bajo el principio de la máxima simplificación de exigencias", conf. uno de sus considerandos. Asimismo, el art. 30 estipula: "LIBERTAD DE CONDICIONES. Los transportistas y/o empresas de transporte que presten Servicios de Oferta Libre podrán establecer libremente los recorridos, horarios, precios, modalidades y vehículos, dentro de los estándares mínimos en materia de seguridad establecidos por la Autoridad de Aplicación. Este cambio normativo, conlleva a un análisis de compatibilidad con el actual régimen de penalidades, aprobado por el Decreto 253/95 y sus modificatorios, que se está modificando en la actualidad".	
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. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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.)	Por NO-2024-108348957-APN-GALYJ#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos - CNRT) En virtud del hallazgo señalado, esta Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos ha tomado la acción correctiva de elevar una nota a la Dirección Ejecutiva de la Comisión identificada como NO-2024-108179038-APNGALYJ#CNRT y fechada el 3 de octubre de 2024, por la cual se efectuó una propuesta de nueva interpretación respecto de aplicación normativa en el marco de la observación efectuada y, que se ha compartido. Se acompaña como archivo embebido la comunicación oficial referida. <i>NOTA DE LA AGN: La documentación de respaldo señalada por el auditado se adjuntó como Anexo VI.</i>	En base a lo comentado por el auditado, se mantiene el texto del hallazgo y la recomendación asociada. Los eventuales efectos de la aplicación del curso de acción propuesto por NO-2024-108179038-APNGALYJ#CNRT podrá ser analizados en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
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. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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)	Por NO-2024-107238827-APN-GCYPS#CNRT del 01/10/2024. (Gerencia de Calidad y Prestación de Servicios - CNRT) -Ampliando lo informado en la NO-2020-76527204-APN-GCYPS#CNRT, y en virtud del dictado del Decreto N°876/20 el que en su art. 4° reanudó el curso de los plazos administrativos, la Gerencia de Calidad y Prestación de Servicios confeccionó los 267 expedientes que alcanzan a todos los operadores que no contaban con el usuario informático, remitiendo los mismos a la Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos, a fin que analice, en el marco de sus competencias, el incumplimiento detectado, adjuntándose el detalle de las actuaciones como archivos embebidos en la presente -Asimismo, y también ampliando lo informado en la NO-2020-76527204-APN-GCYPS#CNRT, es dable señalar que mediante la Disposición CNRT N° 297/2021 se aprobó el MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA GERENCIA DE CALIDAD Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE - Versión 3.0/abril 2021 -, el que incluye el procedimiento para la RECEPCIÓN, GESTIÓN Y RESOLUCIÓN DE RECLAMOS DE USUARIOS. -Por otra parte, y habida cuenta de la obligatoriedad digital de los trámites de solicitudes de permisos y modalidades, así como también de alta, baja y modificación del parque móvil para los servicios de Oferta Libre, establecido por las disposiciones CNRT nros. 94/19 y 487/19, en el marco de la Resolución SGT N° 91/17 y sus modificatorias, los operadores de los servicios debieron efectuar sus presentaciones por la plataforma de Trámites a Distancia, permitiendo a esta Gerencia realizar por dicha vía, las notificaciones electrónicas administrativas correspondientes,	En base a los comentarios del auditado se mantienen el texto del hallazgo y la recomendación asociada. La CNRT informa que aquello que fuera recomendado se encuentra en curso, toda vez que se iniciaron expedientes a los 267 operadores que no contaban con usuario informático y los mismos fueron remitidos a la Gerencia de Asuntos Jurídicos. Dicha situación podrá ser evaluada en futuras labores de auditoría. Se mantiene el texto del hallazgo. En cuanto a las eventuales consecuencias del Decreto 830/2024 en la cuestión, podrá ser analizada en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	adjuntándose los expedientes caratulados originados en reclamos de personas usuarias de estos servicios, como archivo embebido en la presente. -En este sentido, desde la puesta en marcha del aplicativo Atención Ciudadano, el día 17 de diciembre de 2018 y hasta el día 29 de septiembre de 2024, se recibieron 263 reclamos, de los cuales, al momento, se concluyeron su tramitación en 243 casos, representando el 92% de los mismos. Es oportuno indicar que, en todos los casos, las acciones realizadas en cada solicitud se encuentran registradas en el aplicativo encontrándose disponibles para la consulta por parte de la persona denunciante, además de señalar que el aplicativo dispara correos electrónicos informativos al causante a la dirección que hubiera ingresado al momento de hacer su petición, del que se embebe una tabla resumen con las solicitudes existentes. En este marco, y sin perjuicio de la opinión del Órgano de Control, es dable indicar que la ausencia del usuario informático no impidió a esta Gerencia gestionar los reclamos, en el marco de sus competencias, así como, en todos los casos ya cerrados (92%), se brindaron las respuestas pertinentes a las personas denunciantes, todo lo cual consta registrado en el sistema Atención Ciudadano. Por último, y tomando como recomendación la permanente búsqueda de mejoras en los procedimientos de modo de brindar un mejor servicio a la ciudadanía, es que, en el marco de lo establecido en el recientemente dictado Decreto N°830/24, una vez cumplido lo instruido en su art. 33°, se avanzará en el análisis de las modificaciones y adecuaciones normativas y procedimentales necesarias para su cumplimiento.	



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
4.7.4. La CNRT no aplicó sanciones a los operadores de oferta libre por la falta de cartelera exterior exigida por el art. 4 de la Resolución CNRT N° 6015/2007. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 9.6. Exigir, registrar y controlar la utilización de la cartelera exterior establecida en la normativa por parte de los operadores, aplicando las sanciones previstas en caso de incumplimiento. (Hallazgo 4.7.4)	Por NO-2024-108348957-APN-GALYJ#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos - CNRT) Como acción correctiva para el hallazgo, se pretende instar a la subsanación de dichas faltas y, ante irregularidades que no hayan sido subsanadas, proceder a la aplicación de la sanción de apercibimiento o multa según el incumplimiento constatado. Es importante destacar que el reciente Decreto N° 830/2024, publicado el 13 de septiembre de 2024, establece nuevos parámetros de operación, derogando el Decreto N° 656/94 y su reglamentación. Este cambio normativo, junto con el nuevo régimen de penalidades, tendrá un impacto significativo en el proceso de análisis y aplicación de las sanciones, y se evaluará la situación a la luz de la nueva normativa vigente.	En base a los comentarios del Auditado, se mantienen el texto del hallazgo y de la recomendación asociada. Las consecuencias del Decreto 830/2024 sobre la cuestión en trato, podrán ser analizadas en futuras labores de auditoría.
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. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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)	Por NO-2024-108348957-APN-GALYJ#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos - CNRT) Para abordar el hallazgo mencionado, se ha desarrollado una nueva interpretación que aclara y restringe el desistimiento de cargos en relación con el artículo 114 del Régimen de Penalidades del Transporte Automotor de Pasajeros. El objetivo es asegurar que el desistimiento se aplique únicamente en aquellos casos en los que exista un acuerdo o normativa que autorice de manera explícita el uso indistinto del personal de conducción. Así, se pretende asegurar el cumplimiento de las regulaciones vigentes, promoviendo una interpretación clara y coherente de la normativa. Esto contribuirá a una gestión más efectiva y transparente en el ámbito del transporte automotor de pasajeros. Se acompaña como archivo embebido la NO-2024-108310655-APN-GALYJ#CNRT <i>NOTA DE LA AGN: La documentación de respaldo señalada por el auditado se adjuntó como Anexo VI.</i>	En base a los comentarios del auditado, se mantiene el texto del hallazgo y la recomendación asociada. La CNRT indica que la recomendación se encuentra en proceso de implementación, situación que podrá ser evaluada en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
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. Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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.)	Por NO-2024-108348957-APN-GALYJ#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos – CNRT) Se señala el impacto en los procedimientos administrativos en curso y a iniciarse en el período auditado desde el 1/1/2018 hasta el 31/12/2019- que tuvo el Decreto 298/2020, dictado en el marco de la emergencia sanitaria establecida por la Ley N.º 27541 y ampliada por el Decreto 260/2020, con motivo de la pandemia de COVID-19, que dispuso suspender el curso de los plazos, dentro de los procedimientos administrativos regulados por la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N.º 19549 y por otros procedimientos especiales, a partir del 20 de marzo de 2020. Suspensión de plazos que fue prorrogada hasta el 29 de noviembre de 2020 inclusive, por el Decreto 876/2020. También se menciona que el plazo para sustanciar el proceso sumarial es de 5 (cinco) años contados desde la comisión del acto u omisión que pudiese configurar infracción, conforme se estipula en el art 77 del régimen de penalidades. Para mitigar demoras en la sustanciación del sumario, a comienzos de 2024, se implementó una reorganización en la gestión de los procesos, incorporando el área de carga de las Actas de Infracción, perteneciente a la Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor. Este sector encargado de la caratulación de las Actas de Infracción fue trasladado a la Subgerencia de Sumarios y Liberaciones, asumiendo funciones adicionales como la notificación de Vistas, Informes de Clausura y Disposiciones, entre otras tareas. El cambio buscó facilitar la carga de trabajo del instructor sumariante, permitiendo una tramitación más ágil de los expedientes y una mejor producción en menor tiempo. Se adjunta como archivo embebido la NO-2024-43035902-APN-GFTAU#CNRT suscripta de manera conjunta entre la GERENCIA DE ASUNTOS LEGALES Y JURÍDICOS y la GERENCIA DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR.	En base a los comentarios del auditado se mantienen el texto del hallazgo y las recomendaciones asociadas. Se informa que la recomendación 9.8 se encuentra en proceso de implementación, situación que podrá ser verificada en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	<i>NOTA DE LA AGN: La documentación de respaldo señalada por el auditado se adjuntó como Anexo VI.</i>	
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 Recomendaciones dirigidas a la CNRT. 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.)	Por NO-2024-108348957-APN-GALYJ#CNRT del 03/10/2024. (Gerencia de Asuntos Legales y Jurídicos - CNRT) Esta observación se comparte por ésta Gerencia por lo cual se ha instruido para la creación de un expediente - EX-2024-108277752-APN-SSYL#CNRT-, cuyo objetivo es propiciar la modificación o derogación de las disposiciones DI-2018-124-APN-CNRT#MTR y DI-2019-4131-APN-GAJ#CNRT y establecer un nuevo procedimiento que regule la formalización del archivo por acto administrativo que disponga la máxima autoridad del Organismo. Esta medida busca asegurar que el proceso de archivo se realice de manera adecuada y conforme a las normativas vigentes.	En base a los comentarios del auditado se mantiene el texto del hallazgo y la recomendación asociada. La CNRT informa medidas tendientes a la implementación de la recomendación, situación que podrá verificarse en futuras labores de auditoría.
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.	Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía) 4.8. Al respecto, es oportuno señalar que mediante el Decreto 26 del 7 de enero de 2019 se sustituyó el primer párrafo y el inciso b) del artículo 14 del Título III del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 y sus modificatorios, por lo que se estableció que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) otorgue la Licencia para Conducir Vehículos de Transporte de Pasajeros y Cargas de Carácter Interjurisdiccional y se la facultó para establecer y percibir los aranceles correspondientes. Asimismo, se dispuso que la ANSV “...establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos, determinando los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos a tal fin; como así también tendrá la función de administrar,	En base a los comentarios del auditado se mantiene el texto del hallazgo y las recomendaciones asociadas. Si bien las funciones le corresponden a la ANSV a partir del dictado del Decreto 26/2019, no obsta a que dichas funciones sean cumplidas respetando los procedimientos formales que garanticen la transparencia y calidad. El rol de la ANSV en esta cuestión podrá ser evaluada en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	<i>coordinar y controlar el Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores, debiendo supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo y en caso de inobservancia podrá suspender o retirar la autorización conferida a los establecimientos autorizados para el dictado de cursos o para la realización de los exámenes psicofísicos”.</i> A tal efecto, la ANSV estableció el “Sistema de Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional” que regula los distintos aspectos y procedimientos necesarios para el otorgamiento de las licencias que habiliten a conducir vehículos de transporte de pasajeros y de carga de carácter interjurisdiccional. Asimismo, cabe mencionar que el Decreto 656 del 29 de abril de 1994 constituía el régimen normativo específico para la prestación de los Servicios de Transporte de Oferta Libre de Pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional y el mismo ha sido abrogado mediante el Decreto 830 del 16 de septiembre de 2024 en el marco del principio de la máxima simplificación de las exigencias. Asimismo, corresponde citar que, mediante el Decreto 870 del 1 de octubre de 2024, se disolvió el INSTITUTO ARGENTINO DEL TRANSPORTE (I.A.T.), organismo desconcentrado actuante en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, transfiriendo la totalidad de los recursos materiales y financieros del Instituto a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA. En virtud de todo lo expuesto, y en razón de la evolución normativa descrita, la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CNTySV), actualmente no posee incumbencias para entender en el dictado, elaboración o supervisión de las capacitaciones señaladas en los	



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	hallazgos planteados en el mentado informe, motivo por el que carecemos de competencia para expedirnos sobre lo solicitado.	
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. Recomendaciones dirigidas al Ministerio de Economía 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) 4.8.2. No se implementaron procedimientos o controles formales para garantizar la calidad pedagógica de los cursos (evaluaciones, auditorías pedagógicas, capacitaciones, matrículas habilitantes, etc.). Recomendaciones dirigidas al Ministerio de Economía 4.2. Implementar mecanismos eficaces de control, seguimiento y evaluación del dictado de los cursos y de su calidad pedagógica. (Hallazgo 4.8.2)	Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía) 4.8. Al respecto, es oportuno señalar que mediante el Decreto 26 del 7 de enero de 2019 se sustituyó el primer párrafo y el inciso b) del artículo 14 del Título III del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 y sus modificatorios, por lo que se estableció que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) otorgue la Licencia para Conducir Vehículos de Transporte de Pasajeros y Cargas de Carácter Interjurisdiccional y se la facultó para establecer y percibir los aranceles correspondientes. Asimismo, se dispuso que la ANSV “...establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos, determinando los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos a tal fin; como así también tendrá la función de administrar, coordinar y controlar el Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores, debiendo supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo y en caso de inobservancia podrá suspender o retirar la autorización conferida a los establecimientos autorizados para el dictado de cursos o para la realización de los exámenes psicofísicos”. A tal efecto, la ANSV estableció el “Sistema de Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional” que regula los distintos aspectos y procedimientos necesarios para el otorgamiento de las licencias que habiliten a conducir vehículos de transporte de pasajeros y de carga de carácter interjurisdiccional.	En base a los comentarios del auditado se mantiene el texto del hallazgo y las recomendaciones asociadas. Si bien las funciones le corresponden a la ANSV a partir del dictado del Decreto 26/2019, no obsta a que dichas funciones sean cumplidas respetando los procedimientos formales que garanticen la transparencia y calidad. El rol de la ANSV en esta cuestión podrá ser evaluada en futuras labores de auditoría.



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
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. Recomendaciones dirigidas al Ministerio de Economía 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)	Asimismo, cabe mencionar que el Decreto 656 del 29 de abril de 1994 constituía el régimen normativo específico para la prestación de los Servicios de Transporte de Oferta Libre de Pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional y el mismo ha sido abrogado mediante el Decreto 830 del 16 de septiembre de 2024 en el marco del principio de la máxima simplificación de las exigencias. Asimismo, corresponde citar que, mediante el Decreto 870 del 1 de octubre de 2024, se disolvió el INSTITUTO ARGENTINO DEL TRANSPORTE (I.A.T.), organismo desconcentrado actuante en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, transfiriendo la totalidad de los recursos materiales y financieros del Instituto a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA. En virtud de todo lo expuesto, y en razón de la evolución normativa descrita, la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CNTySV), actualmente no posee incumbencias para entender en el dictado, elaboración o supervisión de las capacitaciones señaladas en los hallazgos planteados en el mentado informe, motivo por el que carecemos de competencia para expedirnos sobre lo solicitado. Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía) 4.9. En relación con ello, es dable señalar que por Decreto 26 del 7 de enero de 2019 se reformó el Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 reglamentario de la ley de tránsito, y se transfirió a la órbita de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) la responsabilidad de emitir la licencia interjurisdiccional de transporte de pasajeros y cargas.	



Auditoría General de la Nación

Comentarios / Observaciones / Recomendaciones	DESCARGO DEL AUDITADO	Análisis del descargo
	En consecuencia, la ANSV organizó el sistema por Disposición n° 48/19, y los cursos de capacitación oferta libre comenzaron a ser ofrecidos por la ANSV, en una primera etapa en forma presencial, y en la actualidad (post pandemia) en forma virtual. Por su parte, el canon que se abona por dichos servicios, tal como se encuentra informado en el sitio web oficial de la ANSV, ingresa por las plataformas de mercado pago o pago fácil y es administrado por ACARA, en virtud del convenio marco suscripto entre dicha entidad y la ANSV, aquélla descuenta los gastos y sus honorarios por la gestión, y finalmente liquida los montos correspondientes a la prestación educativa.	
4.10. El Ministerio de Transporte informó que no se han adoptado metas de ODS relacionadas con el Transporte Automotor de Oferta Libre. 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)	Por IF-2024-111905531-APN-SSTAU#MEC del 14/10/2024. (Subsecretaría de Transporte Automotor - Ministerio de Economía) 4.10. Se toma conocimiento de la observación realizada y asimismo, se tendrá en cuenta lo manifestado durante el proceso de elaboración de las normas reglamentarias del nuevo régimen para la prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano que se desarrolle en el ámbito de la Jurisdicción Nacional establecido por el Decreto 830/24.	En base a los comentarios del auditado se mantiene el texto del hallazgo y su recomendación asociada. En cuanto a las eventuales consecuencias de las previsiones del Decreto 830/2024 en relación a la cuestión, podrá ser analizado en futuras labores de auditoría.