

AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN
Índice del Informe de Auditoría
- Actuación AGN N° 17/03 -

1. OBJETO DE AUDITORÍA:	1
1.1.- MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD OPERATIVA.	2
1.2.- SEGURIDAD PÚBLICA.....	2
1.3.- ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.....	2
2. ALCANCE DEL EXAMEN:	3
2.1.- MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD OPERATIVA.	3
2.2.- SEGURIDAD PÚBLICA.....	5
2.3.- ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.....	6
2.4.- LIMITACIÓN ALCANCE DEL OBJETO.....	8
3. ACLARACIONES PREVIAS:	8
3.1.- MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD OPERATIVA.	8
3.1.1.- OBLIGACIONES DE MANTENIMIENTO A CARGO DEL CONCESIONARIO, SEGÚN CONTRATO DE CONCESIÓN.....	8
3.1.2.- OBLIGACIONES SEGÚN ADDENDA APROBADA POR DECRETO N° 104/01.....	10
3.1.3.- OBLIGACIONES SEGÚN LA RESOLUCIÓN CONJUNTA N° 61/02-M.E. Y N°11/02-M.PROD.	10
3.1.4.- OBLIGACIONES SEGÚN DECRETO N° 2075/02.....	11
3.1.5.- OBLIGACIONES SEGÚN RESOLUCIÓN N° 115/02-M.PROD.	11
3.1.6.- OBLIGACIÓN SEGÚN RESOLUCIÓN N° 126/03-M.PROD.....	12
3.1.7.- OBLIGACIONES DE SEGURIDAD OPERATIVA A CARGO DEL CONCESIONARIO.	13
3.1.8.- OBLIGACIONES CONTABLES A CARGO DEL CONCESIONARIO.....	13
3.1.8.1.- ESTRUCTURA DE COSTOS E INFORMACIÓN.....	13
3.1.8.2.- MEMORIAS Y BALANCES.....	14
3.1.9.- CONTROL DE OBLIGACIONES.	15
3.2.- SEGURIDAD PÚBLICA.	16
3.2.1.- SEGURIDAD DEL SERVICIO Y DE LOS PASAJEROS.....	16

3.2.2.- SERVICIO DE SEGURIDAD PUBLICA ADICIONAL.....	17
3.2.2.1- FINANCIAMIENTO:	17
3.2.2.2.- ESQUEMAS DE SEGURIDAD:	18
3.2.2.3.- PROCEDIMIENTOS Y SISTEMAS DE CONTROL:.....	19
3.3.- ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.....	19
3.3.1.- CONSTITUCIÓN NACIONAL:.....	19
3.3.2.- LEY N° 22.43.1.....	20
3.3.3.- LEY N° 24.314.....	20
3.3.4.- DECRETO N° 914/97.	22
3.3.5.- PROBLEMÁTICA:.....	22
3.4.- PENALIDADES/SANCIONES.....	23
3.4.1.- RÉGIMEN DE PENALIDADES.....	23
3.4.2.- PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES.	24
3.4.3.- DECRETO DE NECESIDAD Y URGENCIA N° 2075/02.	24
3.4.4.- RESOLUCIÓN N° 115/02-M.PROD.	24
4. COMENTARIOS Y OBSERVACIONES:.....	25
4.1.- MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD OPERATIVA.....	25
4.1.1.- <i>PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO</i>	25
4.1.2.- <i>CUMPLIMIENTO DE LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO</i>	27
4.1.2.1.- SISTEMA DE SEÑALAMIENTO - PASOS A NIVEL.....	27
4.1.2.2.- INFRAESTRUCTURA (VÍAS Y ESTACIONES).	28
4.1.2.3.- MATERIAL RODANTE.....	38
4.1.3.- <i>PLANES DE MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE CONFORT Y DE SEGURIDAD ESTABLECIDOS POR LA RESOLUCIÓN N°126/03-M.PROD.</i>	39
4.1.4.- <i>OBLIGACIONES CONTABLES DEL CONCESIONARIO</i>	42
4.1.5.- <i>EVOLUCIÓN DE LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO</i>	42
4.1.6.- <i>PENALIDADES</i>	47
4.1.6.1.- ORDENES DE SERVICIO GENERADAS POR LA CNRT.....	47
4.1.6.2.- RÉGIMEN SANCIONATORIO.	49
4.2.- SEGURIDAD PÚBLICA.	50
4.3.- ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.....	55

5. COMUNICACIÓN DEL INFORME AL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS:	65
6. RECOMENDACIONES:	65
7. CONCLUSIONES:	68
8. LUGAR Y FECHA DE EMISIÓN DEL INFORME:	71
9. FIRMA:	71

Gerencia de Control de Entes Reguladores y Privatizaciones
Departamento de Control del Sector Transporte

- Año 2003 -

INFORME DE AUDITORÍA

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

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

1. Objeto de Auditoría:

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

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

1.1.- Mantenimiento y Seguridad Operativa.

1.1.1.- Verificar el grado de cumplimiento de los Programas de Mantenimiento previstos contractualmente para los sistemas de infraestructura de vías, material rodante y señalamiento para los años 2001, 2002 y 2003.

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

1.1.3.- Verificar la aplicación del Régimen Sancionatorio vigente.

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

1.2.- Seguridad Pública.

1.2.1.- Detectar aquellos aspectos deficitarios que, en relación con los temas tratados en el presente informe, atentan contra la seguridad pública de los usuarios del servicio.

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

1.3.- Accesibilidad para personas con discapacidad.

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

2. Alcance del examen:

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

2.1.- Mantenimiento y Seguridad Operativa.

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

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

- Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

- Empresa Trenes de Buenos Aires S.A..

2.1.3.- Confección de cuestionarios de comprobación cursados a:

- Secretaría de Transporte.

- Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

- Empresa Trenes de Buenos Aires S.A..

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

2.1.5.- Relevamiento y análisis de los Expedientes y Legajos que se sustanciaron en la CNRT, referidos al seguimiento y control de las obligaciones de mantenimiento.

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

2.1.7.- Verificaciones in situ a efectos de constatar el grado de cumplimiento de las obligaciones asumidas por el Concesionario y el estado de los componentes del sistema.

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

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

2.1.10.- Confrontación entre la información entregada por el Concesionario como adicional a los Estados Contables (referida a los costos de mantenimiento) y la información obrante en el Órgano de Control, exigida contractualmente.

2.1.11.- Análisis de la evolución de los Costos de Mantenimiento y Gastos de Administración y Comercialización. A tal efecto se ha solicitado al Concesionario las aclaraciones necesarias para detectar las causas que han originado las variaciones más significativas dentro del período auditado.

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

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

2.2.- Seguridad Pública.

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

(ver Anexo I - Detalle de las normas consultadas)

2.2.2.- Entrevistas con personal responsable y actuantes de:

- Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
- Empresa Trenes de Buenos Aires S.A..
- Funcionarios de los Organismos de Seguridad, Policía Federal Argentina (en adelante PFA) y Gendarmería Nacional (en adelante GN).

2.2.3.- Confección de cuestionarios de comprobación a:

- Secretaría de Transporte.
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
- Empresa Trenes de Buenos Aires S.A..

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

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

2.3.- Accesibilidad para personas con discapacidad.

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

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

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

2.3.4.- Relevamiento de las condiciones de accesibilidad, comunicación y seguridad en las estaciones remodeladas y no remodeladas que componen el sistema concesionado a TBA, mediante el diseño de una muestra.

El criterio de selección utilizado para obtener la muestra ha sido:

a)- Estaciones remodeladas: se verificó el 100 %.

b)- Estaciones no remodeladas: se verificaron las estaciones cabeceras de cada ramal, conjuntamente con las estaciones que, a criterio del grupo auditor, se consideran más importantes por la localidad en la cual están emplazadas.

Sobre un total de 96 estaciones que posee el sistema concesionado a TBA, se han verificado 54 estaciones, según el siguiente detalle:

- Verificación de Estaciones -

	Línea Mitre		Línea Sarmiento	
	Total	% sobre el total	Total	% sobre el total
Estaciones por línea.	56	100.00 %	40	100.00 %
Estaciones verificadas por línea.	35	62.50%	19	47.50%

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

2.3.4.1.- Relevamiento de todas las estaciones que la empresa TBA informó que han sido remodeladas y adaptadas conforme a la normativa, las que suman un total de 13 estaciones que son:

Línea Mitre: Vicente López, Olivos, La Lucila, Martínez, San Isidro, Urquiza, Migueletes, Chilavert y Cetrángolo.

Línea Sarmiento: Floresta, Villa Luro, Ciudadela y Paso del Rey.

- Estaciones que componen las líneas concesionadas a TBA -

	Línea Mitre		Línea Sarmiento	
	Total	% sobre el total	Total	% sobre el total
Estaciones por línea	56	100.00 %	40	100.00 %
Estaciones remodeladas	9	16.07 %	4	10.00%
Estaciones no remodeladas	47	83.93 %	36	90.00%

2.3.4.2.- Realización de un estudio tendiente a determinar si las obras realizadas en las estaciones remodeladas, responden a las verdaderas necesidades de servicios para discapacitados, verificando el 100 % de las mismas (13 estaciones según la información brindada por TBA).

2.3.4.3.- Verificación del grado de accesibilidad, comunicación y seguridad en las estaciones no remodeladas de las Líneas Mitre y Sarmiento. Se ha constatado el estado en 26 estaciones de la Línea Mitre sobre un total de 47 y 15 estaciones de la Línea Sarmiento sobre un total de 36.

- Estaciones verificadas según estado -

	Línea Mitre		Línea Sarmiento	
	Total	% sobre el total	Total	% sobre el total
Estaciones no remodeladas	47	100 %	36	100 %
Estaciones no remodeladas Verificadas	26	55.32 %	15	41.66 %

2.4.- El alcance del objeto enunciado en el punto 1.1.3. se ha visto limitado por la siguiente circunstancia:

- Falta de información de la Secretaría de Transporte en referencia a los montos establecidos en el Acta Acuerdo “Penalidades Aplicadas a los Concesionarios” - Anexo IV - Resolución N° 115/02 M.Prod. solicitados por la Nota N° 94/03-AGN de fecha 20 de junio, reiterada por Nota N° 107/03-AGN del 7 de julio de 2003. Dicha solicitud fue respondida formalmente por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios mediante NOTA S.S.T.F. N°0218 del 22 de agosto de 2003; y cuyo contenido no se ajusta a lo solicitado oportunamente por esta AGN. Por lo tanto, no ha sido posible analizar la metodología aplicada por la Secretaría de Transporte para la fijación de los referidos montos.

Las tareas de campo propias del objeto de examen han sido desarrolladas entre el 5 de marzo y el 26 de agosto de 2003.

3. Aclaraciones previas:

3.1.- Mantenimiento y Seguridad Operativa.

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

El Concesionario deberá realizar el Programa de Mantenimiento para cada una de las categorías principales de los Bienes afectados al servicio, tanto los recibidos como los

incorporados durante el transcurso de la concesión, ejecutando el Programa de Mantenimiento previsto en su Oferta, de acuerdo a las normas e instrucciones que se indican en el Anexo XXV del Contrato, según el siguiente detalle:

- Cuadro síntesis del Anexo XXV -

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

Además, en dicho Anexo se determinan las siguientes especificaciones:

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

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

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

3.1.2.- Obligaciones según Addenda aprobada por Decreto N° 104/01. (B.O. 31/01/01)

El punto 4.2.2. del Apartado 4.2 “ALCANCE” del Contrato de Concesión, sustituido por el artículo 1° de la Addenda, establece que:

“...La Concesión también incluye: la realización por parte del Concesionario de las tareas de mantenimiento de la totalidad de los bienes inmuebles y bienes muebles que estén afectados a la Concesión ... con el alcance establecido en el Pliego de Bases y Condiciones Generales, en el Contrato de Concesión y su Addenda...”

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

La presente resolución establece la asignación de recursos (subsidios de explotación) al Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires.

El artículo 8° establece que, para acceder y mantener el derecho a la percepción de los bienes fideicomitidos del modo y por el plazo normado en esta resolución, los concesionarios deberán observar, entre otras, las siguientes condiciones:

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

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

3.1.4.- Obligaciones según Decreto N° 2075/02. (B.O. 17/10/02)

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

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

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

Con referencia a los alcances del presente trabajo de auditoria, la Resolución aprueba en su artículo 4°, el Acta Acuerdo de fecha 6 de diciembre de 2002 suscrita entre la Secretaría de Transporte y las Empresas Concesionarias, que forman parte de la resolución como Anexo IV.

A su vez, se encomienda a la Secretaría de Transporte la elaboración del Reglamento General de Penalidades, de aplicación a las Concesiones de los Servicio Ferroviarios de Pasajeros - de superficie y subterráneos - del Área Metropolitana de Buenos Aires, durante la emergencia declarada por el Decreto N° 2075/02.

El 27 de febrero de 2003, se firma un Acta entre los Concesionarios y el Sr. Jefe de Gabinete de Ministros por la que se obliga a los mismos a entregar un programa de obras y servicios.

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

Respecto del material rodante, el programa está planteado en dos etapas a saber:

La primera incluye, la adecuación de la totalidad de los asientos dañados, se completará íntegramente el sistema de iluminación de los coches y se procederá a la reposición de la totalidad de los vidrios faltantes en las ventanillas. El plazo para estos trabajos es de 40 días desde el 3 de marzo de 2003.

La segunda etapa, con un plazo de 12 meses, incluye el recambio completo del sistema de iluminación por artefactos de carácter unitario y luz blanca con protección contra vandalismo, y modificación del sistema portante de ventanillas.

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

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

Planes de Confort y Seguridad:

El artículo 5° - Complemento de Planes de Mejoramiento – determina “... ComPLEMENTÁNSE los Programas de Emergencia de Prestación del Servicio aprobados por el Art. 3° de la Resolución N° 115/02, con los planes tendientes al mejoramiento de las condiciones de confort y seguridad de los usuarios, que los concesionarios deberán desarrollar, de manera de prestar un servicio digno y eficiente.

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

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

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

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

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

3.1.8.- Obligaciones Contables a cargo del Concesionario.

3.1.8.1.- Estructura de Costos e Información.

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

Artículo 14.2.- El Concesionario deberá mantener los sistemas de información que permitan a la Autoridad de Aplicación medir el desempeño y el cumplimiento de las

obligaciones a su cargo. Esos sistemas estarán siempre disponibles para su consulta por la Autoridad de Aplicación o por los auditores que ella designe.

Artículo 14.2.1- El Concesionario, con periodicidad trimestral, y no más allá de los sesenta (60) días de finalizado el período correspondiente, deberá poner a disposición de la Autoridad de Aplicación, y de acuerdo a las instrucciones que ésta le imparta, sendas planillas de “Fluir de Fondos” y de “Estado de Tesorería”, a fin de exhibir la aplicación de los recursos provenientes de sus ingresos, según Anexos XXVIII/1 y XXVIII/2 del Contrato de Concesión.

Asimismo, con periodicidad trimestral, y no más allá de los sesenta (60) días de finalizado el período correspondiente, deberá presentar la información contable, según modelo del Anexo XXVIII/3.

3.1.8.2.- Memorias y Balances.

En las Memorias Anuales del Directorio de TBA, correspondientes a los ejercicios económicos finalizados el 31 de diciembre de 2001 y el 31 de diciembre de 2002, se exponen cuestiones específicas relativas a mantenimiento:

a)- En la Memoria al 31 de diciembre de 2001 se expresa "...Los problemas recesivos citados anteriormente, conjuntamente con los incumplimientos por parte del Estado respecto de las obras de inversión, lógicamente han derivado en acentuadas reducciones en la recaudación de la Empresa, y en un importante aumento en los costos de mantenimiento, que limitaron notablemente la capacidad financiera para afrontar las tareas de mantenimiento de Material Rodante..."

b)- En la memoria anual al 31 de diciembre de 2002, se expresa "...Si bien la mayoría de los servicios demorados y/o cancelados fueron originados por causas que están fuera del alcance de la responsabilidad directa de la Empresa, entre los cuales podemos citar los conflictos sociales (por ejemplo: piquetes que obstruyen las vías), los accidentes

vehiculares y peatonales en pasos a nivel y los problemas climáticos, de todos modos se ha verificado una mayor incidencia de causas internas por la fuerte suba en los precios de los insumos y servicios que afectó el mantenimiento de los equipos e instalaciones..."

Más adelante, en el mismo documento se menciona: "...Las consecuencias de la recesión económica, la devaluación del peso y los incumplimientos por parte del Estado respecto del pago de las obras de inversión han derivado en un deterioro en el mantenimiento del material rodante de la Compañía. Junto con la caída en los ingresos por venta de pasajes de la Empresa y el importante aumento en los costos de mantenimiento, se ha limitado notablemente la capacidad financiera para afrontar las tareas de mantenimiento de Material Rodante ..."

3.1.9.- Control de Obligaciones.

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

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

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

Los controles, cuyo costo estará a cargo de la Autoridad de Aplicación, serán ejercidos en forma sistemática o circunstancial, según convenga a la naturaleza de las obligaciones a fiscalizar. Dicha función podrá ser llevada a cabo en forma directa por la

propia Autoridad de Aplicación, por quien ella designe, o a través del Organismo de Control en quien se delegue tal cometido (CNRT), de acuerdo a lo previsto en el apartado 6.4 del Contrato de Concesión.

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

3.2.- Seguridad Pública.

3.2.1.- Seguridad del Servicio y de los Pasajeros.

El artículo 8.3. del Contrato de Concesión en su acápite DE LA SEGURIDAD DEL SERVICIO Y DE LOS PASAJEROS expresa: "...La seguridad del servicio, la de los pasajeros y terceros y, la del propio personal del Concesionario es un objetivo del Concedente al que deberá contribuir aquél, disponiendo los medios apropiados en su organización y previendo en sus presupuestos anuales los recursos necesarios para dar cumplimiento a la legislación vigente. Se entiende que la cotización efectuada por el Concesionario en la oferta ha incluido todo lo necesario a esta finalidad, y que la adjudicación de la Concesión no exime al Concesionario de ninguna obligación en cuanto a ese cumplimiento.

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

3.2.2.- Servicio de Seguridad Publica Adicional.

3.2.2.1- Financiamiento:

El Anexo XII de la Addenda aprobada por Decreto N° 104/01, referido a Servicios de Policía Adicional determina que el Concesionario se compromete a utilizar anualmente el monto de pesos cuatro millones setecientos treinta mil cuatrocientos (\$ 4.730.400) para pagar dichos servicios.

Posteriormente, mediante la Resolución Conjunta N° 61/02 del Ministerio de Economía y N° 11/02 del Ministerio de la Producción, de fecha 5 de junio de 2002, se determina que las empresas concesionarias serían beneficiarias de las compensaciones indemnizatorias no tarifarias con fondos del Sistema Integrado Ferroviario (en adelante SIFER). Esto, previo cumplimiento de las obligaciones a las que se refiere dicha resolución, entre ellas, la de tomar a su cargo las erogaciones correspondientes a los servicios de policía adicional, en todo el ámbito de la Red Ferroviaria Metropolitana concesionada de acuerdo a los requerimientos establecidos, normativa o contractualmente, o los que, de acuerdo a las necesidades del sistema, fijare la Secretaría de Transporte.

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

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

En el año 2003, y considerando las normas precedentemente citadas se dicta la Resolución N° 126/03-M.Prod. que, entre otros tópicos, refiere a los complementos de

seguridad adicional y sus pertinentes alcances. En ella se determina, complementar los Programas de Emergencia de Prestación del Servicio aprobados por el art. 3° de la Resolución N° 115/02-M.Prod., con el sistema de seguridad pública adicional, cumplido por la Policía Federal Argentina y la Gendarmería Nacional, de manera estática por ambas fuerzas de seguridad en estaciones de Capital Federal y Provincia respectivamente y dinámica (en formaciones) por PFA.

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

3.2.2.2.- Esquemas de Seguridad:

El Anexo XII de la Addenda del año 2001, establece que: "...La distribución de los efectivos será diagramada por el concesionario y la Policía Federal adecuando la prestación del servicio según la identificación de las necesidades que oportunamente se realicen...".

"... Las partes establecerán una diagramación básica anual que responda a las necesidades de seguridad vigentes, en atención al resguardo del público usuario y de las personas y bienes de la concesión, la cuál será elevada a la Autoridad de Control para su aprobación antes de los treinta (30) días de su entrada en vigencia.

Esta diagramación básica podrá ser readecuada por razones operativas y de seguridad coyunturales que así justifiquen su razonabilidad...".

Con posterioridad, en el marco de lo establecido por el art. 8° inc. d) de la Resolución Conjunta N° 61/02-M.E. y N° 11/02-M.Prod., y con fecha 22 de Julio de 2002, los concesionarios celebran conjuntamente con la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, Policía Federal Argentina y Gendarmería Nacional convenios para la prestación del servicio de policía adicional a cargo de cada una de las empresas concesionarias. Como anexos a los mismos, se determinaron los pertinentes diagramas de prestación de servicios.

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

3.2.2.3.- Procedimientos y Sistemas de Control:

El Anexo XII de la Addenda aprobada en el 2001, determina que la fiscalización del cumplimiento del esquema de seguridad antes mencionado estará a cargo de la Autoridad de Control (CNRT), indicando las multas que ésta deberá aplicar en caso de incumplimientos - imputables a la concesionaria- en la ejecución de la programación de seguridad aprobada.

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

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

3.3.- Accesibilidad para personas con discapacidad.

3.3.1.- Constitución Nacional:

En el Capítulo IV -Atribuciones del Congreso-, el artículo 75 establece: "Corresponde al Congreso: ... inc 23. Legislar y promover medidas de acción positiva que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato, y el goce y ejercicio de los derechos

reconocidos por esta Constitución y por los tratados internacionales vigentes sobre derechos humanos, en particular respecto de los niños, las mujeres, los ancianos y las personas con discapacidad..."

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

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

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

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

A los fines de la presente ley, entiéndese por accesibilidad la posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria sin restricciones derivadas del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte, para su integración y equiparación de oportunidades.

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

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

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

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

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

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

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

b)- Estaciones de transportes: Itinerario peatonal (con las características señaladas en el art. 20 apartado a) en toda su extensión; bordes de andenes con textura reconocible y

antideslizante; paso alternativo a molinetes; sistemas de avisos por parlantes y servicios sanitarios adaptados.

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

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

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

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

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

3.3.5.- Problemática:

No sólo son afectadas las personas con discapacidades físicas y/o movilidad reducida (permanente o transitoria), sino que a estas se le deben sumar a los ancianos, embarazadas, personas con enfermedades que provocan alteraciones en la movilidad, visión o audición; que

llevan niños pequeños o que portan grandes y/o pesados objetos, etc.; todos los cuales no son calificados como personas con discapacidad, pero presentan limitaciones que requieren similares requisitos de accesibilidad que las personas con discapacidad.

3.4.- Penalidades/Sanciones.

3.4.1.- Régimen de penalidades:

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

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

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

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

Artículo 16.2. Los incumplimientos a las obligaciones impuestas al Concesionario estarán sujetas a las penalidades indicadas en los Anexos XXX/1 - M, XXX/1 S y XXX/2.

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

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

3.4.2.- Pliego de Condiciones Generales:

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

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

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

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

3.4.4.- Resolución N° 115/02-M.Prod.:

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

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

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

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

4. Comentarios y Observaciones:

4.1.- Mantenimiento y Seguridad Operativa.

4.1.1.- Programas de Mantenimiento.

4.1.1.1.- El Concesionario, no ha presentado los programas de mantenimiento anuales correspondientes a los años 2001, 2002 y 2003, en los rubros señalamiento e infraestructura (vías y estaciones). A su vez, la CNRT, a través de su accionar, no ha logrado revertir esta situación.

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

4.1.1.1.2.- El programa de mantenimiento del material rodante presentado por TBA para el año 2001 fue reiteradamente rechazado por la CNRT, quien solicitara adecuarlo al cumplimiento del régimen de rutinas establecidas contractualmente.

El kilometraje fijado contractualmente para las reparaciones generales de los coches eléctricos es de 741.000 Km, contemplando una tolerancia del 15% en concepto de elasticidad de ingreso de los coches, con el objeto de no resentir el servicio, no pudiendo superarse dicho límite en ningún caso.

De la documentación analizada se desprende el reconocimiento, por parte del Concesionario, de diferimientos de kilometraje ocurridos en los años 1999 y 2000 para los coches Toshiba que ascienden al orden de los 15.800.000 Km de reparación general al finalizar el año 2000, y de 5.083.000 Km diferidos de reparaciones numerales para el total de la flota (rutinas de mantenimiento específicas previstas contractualmente).

En una segunda presentación del programa anual 2001 el Concesionario adoptó, para las reparaciones generales, un kilometraje tope de 875.000 Km, que representan los 741.000 Km fijados contractualmente más el 15% de tolerancia. Esta tolerancia fue utilizada en forma sistemática. Además, 45 unidades superaban el kilometraje tope fijado por la Empresa.

La CNRT solicitó adecuar los programas de mantenimiento reduciendo los kilometrajes de las 45 unidades que superaban el kilometraje tope. No obstante, aceptó el nuevo parámetro (875.000 Km) como medida límite de ingreso a reparación general.

Posteriormente a dichas actuaciones, se constató la falta de una nueva presentación del programa de mantenimiento del material rodante para el año 2001 con los ajustes indicados por la CNRT.

4.1.1.1.3.- Los programas de mantenimiento correspondientes a material rodante para los años 2002 y 2003 no fueron presentados por el Concesionario. Por su parte la CNRT no ha utilizado sus facultades para exigir dicha presentación.

Si bien los informes de avance mensual de las tareas ejecutadas son presentados regularmente por TBA, la CNRT, habida cuenta la inexistencia de un programa de mantenimiento, se ve imposibilitada de verificar el cumplimiento de las rutinas de mantenimiento y de establecer sus desvíos, objeto de estos informes.

En este sentido, no existen constancias en los expedientes relevados de que la CNRT exigiera al Concesionario el cumplimiento de esta obligación.

4.1.2.- Cumplimiento de las Tareas de Mantenimiento.

Si bien la inexistencia de programas de mantenimiento anuales aprobados limita la acción del órgano de control, el mismo evalúa la gestión del Concesionario a partir del estado real de cada elemento que conforma la concesión a su cargo, mediante procedimientos alternativos. Del análisis de dicha actuación surgen las siguientes deficiencias:

4.1.2.1.- Sistema de Señalamiento - Pasos a Nivel.

4.1.2.1.1.- TBA no proporciona la respuesta técnica suficiente para efectuar las reparaciones de las deficiencias constatadas por la CNRT.

De las inspecciones realizadas por la CNRT en ambas líneas, se constató un significativo número de deficiencias. Los resultados de las verificaciones se resumen en los siguientes cuadros:

Línea Sarmiento					
Ramal/Tramo	Año	Deficiencias detectadas	Deficiencias reparadas	Porcentaje de deficiencias reparadas	Nuevas (*) deficiencias detectadas
Once/Moreno	2001	242	49	20 %	37
	2002	231	39	17 %	164

(*) Nuevas deficiencias detectadas en posteriores inspecciones.

Línea Mitre					
Ramal/Tramo	Año	Deficiencias detectadas	Deficiencias reparadas	Porcentaje de deficiencias reparadas	Nuevas (*) deficiencias detectadas
Todos los Ramales	2001	449	63	14 %	61
	2002	684	113	16 %	203

(*) Nuevas deficiencias detectadas en posteriores inspecciones.

En estos cuadros se puede observar el bajo porcentaje de deficiencias reparadas por TBA, con el agravante de que en nuevas inspecciones, además de constatarse la no-reparación total de las deficiencias ya observadas, surgen otras que incrementan la cantidad de fallas sin solución, otorgando al problema un carácter creciente y acumulativo, siendo esta situación de mayor envergadura para la Línea Sarmiento.

La falta de respuesta técnica a las deficiencias observadas, acelera el proceso de deterioro.

4.1.2.2.- Infraestructura (Vías y Estaciones).

4.1.2.2.1.- Los distintos componentes del sistema de vía a cargo de TBA se encuentran en estado deficitario.

Del análisis de las actuaciones de la CNRT y verificaciones in situ realizadas por el grupo de auditoría conjuntamente con personal de la CNRT (en los tramos 3 de Febrero/Retiro de la Línea Mitre y Castelar/Ituzaingó de la Línea Sarmiento), surge la constatación del estado deficitario en que se encuentra el mencionado sistema.

En dichos procedimientos se detectaron las siguientes deficiencias en los elementos componentes de la vía:

a)- Sectores con desgaste lateral del riel que superan las tolerancias de seguridad. Los ángulos de desgastes, en vastos sectores de vía superan los 30° (valor máximo admisible).

b)- Sectores que a simple vista presentan fuertes desalineaciones longitudinales.

c)- Excesivas deformaciones del hongo de riel, presentando síntomas de agotamiento estructural del material (por encontrarse al final de su vida útil), con aplastamiento (o deformaciones verticales) y desgaste lateral de ambos lados, puesto que los rieles ya han sido invertidos para su mejor aprovechamiento.

d)- Elementos de unión y fijación sueltos, y en algunos casos faltantes.

e)- Rieles fisurados en diversos sectores.

f)- El balasto es insuficiente en vastos sectores, y el paso de trenes, produce un efecto de bombeo u oscilaciones verticales de los componentes de la vía.

g)- Juntas en mal estado, vencidas o saltadas (algunas de ellas soldadas).

h)- Aparatos de vía con fisuras en corazón de cambio y aplastamiento de piezas.

i)- Los valores resultantes de mediciones de los parámetros geométricos de la vía exceden, en muchos casos, las tolerancias de conservación en trocha, nivelación transversal y luces de dilatación. Lo mismo ocurre en los aparatos de vía

j)- Existen sectores donde la protección del tercer riel es inexistente o deficitaria. (ver punto 4.2.4.)

(ver Anexo V - Relevamiento Fotográfico)

El deficiente estado de la infraestructura de vías denota una ineficaz gestión técnica de mantenimiento ejercida por el Concesionario, situación agravada por la postergación de la ejecución de obras del Plan Básico de Inversión.

4.1.2.2.2.- Las deficiencias en el mantenimiento de vías inciden directamente en la seguridad operativa del sistema ferroviario y en la calidad del servicio.

Para contrarrestar los efectos negativos del déficit de mantenimiento, el Concesionario TBA ha reducido las velocidades máximas de circulación de trenes, restricción que implica, entre otros efectos, un mayor tiempo de viaje, afectando en forma directa la calidad de prestación del servicio.

4.1.2.2.3.- El estado general de mantenimiento edilicio de las estaciones que forman parte de las Líneas Mitre y Sarmiento es deficitario.

Con el fin de determinar el estado general, se realizó (mediante inspecciones in situ) el relevamiento sobre las condiciones de mantenimiento edilicio que presenta cada estación, pretendiendo ejemplificar la situación a la que se encuentra sometido un usuario a lo largo del ramal que utiliza, ya sea en Línea Mitre o Sarmiento, en un momento y situación determinada, en forma “puntual”.

Para tal fin, se relevaron distintas estaciones, a saber:

Línea Mitre: Nuñez, Rivadavia, San Isidro, Victoria, 3 de Febrero, M. Carranza, Colegiales, Belgrano R., Coghlan, Saavedra, Juan B. Justo, Florida, Centrángolo, B. Mitre, Urquiza, Pueyrredón, Migueletes, V. Ballester, Chilavert, J. L. Suarez, Escobar y Zárate. (un total de 22 estaciones)

Cantidad de estaciones que componen la línea	Cantidad de estaciones verificadas	Porcentaje verificado sobre el total
56	22	39,29 %

Línea Sarmiento: Once, Caballito, Flores, Floresta, V. Luro, Liniers, Ciudadela, R. Mejías, Haedo, Morón, Castelar, Ituzaingó, San Antonio de Padua, Merlo, Paso del Rey y Moreno. (un total de 16 estaciones).

Cantidad de estaciones que componen la línea	Cantidad de estaciones verificadas	Porcentaje verificado sobre el total
40	16	40,00 %

Dichas inspecciones se efectuaron en los días 25 y 26 de junio, 2, 10 y 11 de julio y 7, 12 y 19 de agosto de 2003, relevándose cuatro aspectos principales en cada una de las estaciones (Andenes, Circulaciones y Acceso, Locales Sanitarios y el Estado General de las Escaleras, Rampas, Túneles y Puentes Peatonales según corresponda).

En los cuadros siguientes se expone el estado de mantenimiento que presenta cada Línea, calificado de acuerdo al criterio del grupo de auditoría:

Estado General de Mantenimiento Edificio en la Línea Mitre Andenes, Circulaciones y Accesos, Otros

Estaciones		Andenes										Circulaciones y Accesos (4)							Estado General (5)							
		Tipo		Solado	Bordes	Demarcación	Estado de Luminarias (1)	Cubiertas	Cerramiento Perimetral	Asientos (2)	Retrornos y/o Salas de espera	Señalización (3) Visual/Sonora, Táctil	Puntaje Total por Estación	Revoques y Pinturas	Iluminación	Barandas y Pasamanos	Demarcación Discapacitados	Protección Antideslizante	Solados	Puntaje Total por Estación	Puentes Peatonales	Túneles	Rampas	Escaleras		
Ascendente / Descendente	Isla	Revoques y Pinturas	Iluminación																						Barandas y Pasamanos	Demarcación Discapacitados
Ramales	Fecha del relevamiento de la última inspección	25/06/2003	Núñez	X		3	3	2	3	3	3	3	2	0	2,44	3	0	0	3	3	2	1,83	3	3	3	
		25/06/2003	Rivadavia	X		3	3	2	3	3	3	3	3	0	2,56	3	2	0	3	3	3	2,33	3	3	3	
		25/06/2003	San Isidro (*)	X		3	3	3	3	3	3	3	3	0	2,67	3	4	4	3	3	3	3,33	3	3	3	
		25/06/2003	Victoria	X		3	2	1	3	3	3	3	3	0	2,33	3	0	0	3	2	2	1,67	2	3	3	
Puntaje Total del Ramal						3,00	2,75	2,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,75	0,00	2,50	3,00	1,50	1,00	3,00	2,75	2,50	2,29	2,75	3,00	3,00	3,00
Retiro / J.L. Suárez	Fecha del relevamiento de la última inspección	02/07/2003	3 de Febrero	X		2	1	1	3	1	1	3	1	0	1,44	2	0	0	2	3	4	1,83	2	2	2	
		02/07/2003	Carranza	X		2	1	2	3	3	3	3	0	0	1,89	1	2	0	3	3	3	2,00	2	3	3	
		02/07/2003	Colegiales	X		3	2	1	3	3	3	3	0	0	2,00	3	0	0	3	3	3	2,00	3	3	3	
		02/07/2003	Belgrano R.	X		3	2	1	3	3	3	3	0	0	2,33	3	0	0	3	3	2	1,83	3	3	3	
		01/07/2003	Urquiza (*)	X		3	3	2	3	3	3	3	3	0	2,56	3	2	3	3	3	2	2,67	3	3	3	
		19/08/2003	Pueyrredón	X		1	1	1	3	2	3	3	3	0	1,89	2	2	0	3	3	3	2,17	3	3	2	
		01/07/2003	Miguelete (*)	X		3	3	2	3	3	3	3	2	0	2,44	3	3	3	2	3	3	2,83	3	3	3	
		01/07/2003	Chilavert (*)	X		3	3	2	3	3	3	3	3	0	2,56	3	3	3	3	3	2	2,83	3	3	3	
		01/07/2003	J. L. Suárez	X		3	3	2	3	3	1	3	3	0	2,33	3	3	0	2	3	3	2,33	3	3	3	
	Puntaje Total del Ramal						2,56	2,11	1,56	3,00	2,67	2,56	3,00	2,00	0,00	2,16	2,56	1,67	1,00	2,67	3,00	2,78	2,28	2,60	3,00	2,60
Ballester / Zárate	Fecha del relevamiento de la última inspección	19/08/2003	V. Ballester	X		2	2	1	3	3	3	3	2	0	2,11	2	0	0	3	3	3	1,83	2	3	3	
		24/06/2003	Escobar	X		3	2	1	3	3	0	3	1	0	1,78	2	2	0	No	3	2	1,80	2	3	3	
		24/06/2003	Zárate	X		1	1	1	3	3	0	3	1	0	1,44	3	0	0	No	3	2	1,60	2	3	3	
Puntaje Total del Ramal						2,00	1,67	1,00	3,00	3,00	1,00	3,00	1,33	0,00	1,78	2,33	0,67	0,00	3,00	3,00	2,33	1,74	2,00	3,00	3,00	
Retiro/B. Mitre	Fecha del relevamiento de la última inspección	02/07/2003	3 de Febrero	X		2	1	1	3	1	1	3	1	0	1,44	2	0	0	2	3	4	1,83	2	2	2	
		02/07/2003	Carranza	X		2	1	2	3	3	3	3	0	0	1,89	1	2	0	3	3	3	2,00	2	3	3	
		02/07/2003	Colegiales	X		3	2	1	3	3	3	3	0	0	2,00	3	0	0	3	3	3	2,00	3	3	3	
		02/07/2003	Belgrano R.	X		3	2	1	3	3	3	3	3	0	2,33	3	0	0	3	3	2	1,83	3	3	3	
		02/07/2003	Coghlan	X		3	2	1	3	3	2	3	3	0	2,22	3	0	0	3	3	2	1,83	3	3	3	
		02/07/2003	Saavedra	X		3	3	2	3	3	2	3	1	0	2,22	2	0	0	3	2	1	1,33	3	3	3	
		02/07/2003	J. B. Justo	X		3	3	1	3	3	3	3	3	0	2,44	3	0	0	3	3	4	2,17	3	3	3	
		02/07/2003	Florida	X		3	3	1	3	3	3	3	2	0	2,33	3	0	0	3	3	1	1,67	3	3	3	
		02/07/2003	Catránolo (*)	X		2	3	2	3	2	3	3	3	0	2,33	3	3	3	3	3	3	3,00	3	3	3	
		02/07/2003	B. Mitre	X		2	1	1	3	3	2	3	0	0	1,67	2	0	0	2	3	1	1,33	2	3	3	
Puntaje Total del Ramal						2,60	2,10	1,30	3,00	2,70	2,50	3,00	1,60	0,00	2,09	2,50	0,50	0,30	2,80	2,90	2,40	1,90	2,33	3,00	2,67	3,00

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

- (1) Estado de Luminarias - En el relevamiento sólo se constató su existencia y estado, no se constató su correcto funcionamiento dado que las inspecciones se realizaron en horarios diurnos.
- (2) Asientos - Sólo se constató la existencia y condiciones de uso, no así la cantidad.
- (3) Señalización - Sólo se constató la existencia de carterías indicando las frecuencias de los distintos servicios. No siempre dichas carterías poseen el tamaño de letra adecuado para su correcta lectura, se considera inexistente para el presente relevamiento.
- (4) Circulaciones y Accesos - Se relevaron los datos del Edificio de Estación y/o entorno o aproximación a la misma.
- (5) Según corresponda por su existencia en la Estación.

(*) Estaciones Remodeladas entre los años 1999 y 2001 - Poseen señalización táctil en pasamanos de Rampas.

Estado General de Mantenimiento Edificio en la Línea Sarmiento Sanitarios

Estaciones	Fecha del relevamiento de la última inspección	Sanitarios Damas									Sanitarios Caballeros										
		Puntaje Total por Estación	Instalación para Discapacitados	Ventilación	Aberturas	Iluminación	Instalaciones	Artefactos	Cielorrasos	Revestimientos	Soldados	Puntaje Total por Estación	Instalación para Discapacitados	Ventilación	Aberturas	Iluminación	Instalaciones	Artefactos	Cielorrasos	Revestimientos	Soldados
Once / Moreno	12/08/2003	Once	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	1	1	3	2	0	1,56	
	07/08/2003	Caballitos (1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,89	
	26/06/2003	Flores	3	3	2	1	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	3	2	3	0	2,22
	26/06/2003	Floresta (2)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3,00
	26/06/2003	V. Luro (2) (3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0,33
	07/08/2003	Liniers	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,89
	07/08/2003	Ciudadela (2)	3	3	3	3	3	3	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,89
	07/08/2003	R. Mejias (4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	26/06/2003	Haedo (5)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	26/06/2003	Morón	2	2	2	2	2	3	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,00
	26/06/2003	Castelar (3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	07/08/2003	Ituzaingó (1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	07/08/2003	S. A. de Padua	2	2	0	2	2	3	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,78
	07/08/2003	Merlo	3	3	0	2	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,22
	07/08/2003	Paso del Rey (2)	3	3	3	3	3	3	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,89
07/08/2003	Moreno	1	3	3	3	2	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,33	
Puntaje Total del Ramal		1,50	1,63	1,25	1,44	1,50	1,69	1,44	1,63	0,75	1,42	2,00	1,81	1,88	1,63	1,75	2,38	1,63	2,38	0,75	1,80

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

(1) Caballito - Ituzaingó - El Baño de Damas se encuentra clausurado, se considera como inexistente para el presente relevamiento.

(2) Floresta - V. Luro - Ciudadela - Paso del Rey - Estaciones remodeladas en el año 1999.

(3) V. Luro - Castelar - Baños cerrados con llaves, no disponibles en la Estación, imposibilidad de uso, se considera como inexistente para el presente relevamiento.

(4) R. Mejias - Baño de Damas inexistente

(5) Haedo - Baños Damas/Caballeros inexistentes.

De la lectura de los mismos, surgen las constataciones de las deficiencias que presentan los cuatro aspectos principales relevados, las que se enuncian a continuación:

Andenes: su estado es regular, con deficiencias notorias en los bordes (por roturas) y su demarcación (en la mayoría de los casos no llega a ser satisfactoria, en otros es casi inexistente). Con luminarias en estado aceptable, con algún faltante en la limpieza y tulipas rotas. (sin verificar su funcionamiento y el nivel de iluminación que poseen por horario diurno de la inspección). Con cercos perimetrales, en general, en buen estado, salvo en la Estación Liniers donde se verificó cerco aldaño en zona de vías y vereda pública de la Av. Rivadavia en mal estado con peligro inminente de volcamiento hacia la vía. Deficiencias en Refugios y/o Salas de espera, donde el estado de conservación es regular o malo, con insuficiente mantenimiento y conservación de revoques, pintura, aberturas, limpieza, etc. Ausencia de señalización (visual, táctil y sonora) en todo el ámbito de las estaciones.

Circulaciones y Accesos: se han constatado irregularidades en los solados, donde existen baches o faltantes, con revoque y pinturas en malas condiciones, y ausencia de protecciones antideslizantes (principalmente en escaleras), algunas barandas y/o pasamanos en condiciones regular. Falta de limpieza general en el ámbito de toda la estación.

Locales Sanitarios: en general el estado de conservación y mantenimiento es malo, detectándose deterioros en revestimientos, solados, cielorrasos, con instalaciones y artefacto que superan su vida útil, artefactos faltantes o rotos, instalaciones que funcionan deficientemente o bien no funcionan, con utilización de los espacios como depósitos. Se han detectado baños clausurados o con llaves extraviadas o no disponible en boletería de la estación. Falta de limpieza. Aberturas en mal estado, con faltante de herrajes y vidrios rotos o inexistentes.

Escaleras, Rampas, Túneles y Puentes Peatonales: el estado de conservación y mantenimiento es aceptable para la línea Mitre, siendo medianamente deficitario para la Línea Sarmiento, donde los Túneles son los que mayores falencias presentan en sus solados y

revestimientos, su iluminación, filtraciones en cielorrasos y muros, vidrios rotos en los accesos y falta de limpieza general, seguidos por el estado de las Rampas y Escaleras. Si bien el estado de los Puentes Peatonales es aceptable, presentan deficiencias en la pintura y en el estado de algunos escalones (flojos y con material corroído).

Cabe destacar que lo descripto corresponde principalmente a las Estaciones no remodeladas. Si bien las condiciones en las Estaciones remodeladas son buenas, se detectaron desgastes y roturas en demarcaciones de bordes de andenes, protecciones antideslizantes, y desprendimiento de revoques y pinturas, producto de la falta de un adecuado mantenimiento.

(ver Anexo III - Relevamiento fotográfico - Detalles del estado general de las estaciones)

4.1.2.2.4. - El Directorio de TBA, a través de sus Memorias Anuales, reconoce el deterioro en el mantenimiento de los equipos e instalaciones cedidos en concesión.

En relación con lo expuesto, los fundamentos en que se basa la empresa para justificar el deficitario estado de mantenimiento de los bienes concesionados, son los derivados de la crisis económica (ver punto 3.1.8.2.).

En este sentido, se destaca que esta Auditoría General de la Nación, en el Examen especial de los resultados económicos obtenidos de la aplicación del Contrato de Concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros celebrado con Trenes de Buenos Aires S.A. aprobado por la Resolución AGN N° 92/02 y que abarca un período anterior al auditado en el presente (hasta el ejercicio cerrado el 31-12-99), ya había observado deficiencias en el mantenimiento, evidenciando con ello que la situación de deterioro era preexistente a la mencionada crisis.

4.1.2.3.- Material Rodante.

4.1.2.3.1.- Los coches inspeccionados presentaban deficiencias de mantenimiento que afectan a la seguridad operativa del servicio.

La CNRT efectuó 103 inspecciones en el período 22/11/01 - 25/05/03, en todas se labraron actas de inspección y órdenes de servicio. Las inspecciones se realizaron a 297 coches, 6 formaciones completas y 21 locomotoras.

De las 103 actas se analizaron 93, de las mismas surge que el 100 % de los coches inspeccionados presentaban deficiencias en su mantenimiento, entre las que se destacan: freno de mano inoperable, mecanismo de cierrapuerta anulado, falta del certificado de habilitación técnica (requisito que de no cumplirse impediría la circulación de la unidad).

4.1.2.3.2.- El Concesionario TBA no realiza las reparaciones de las deficiencias detectadas en las inspecciones realizadas por la CNRT.

A modo de ejemplo se menciona que los coches CML 055, CML 059 y CML 307, fueron inspeccionados en ocho oportunidades desde el 18 de marzo al 17 de diciembre de 2002, y en todas las inspecciones se labraron órdenes de servicio, según el siguiente detalle:

Fecha de Inspección	Acta	Orden de Servicio
18/03/02	JCP 455/02	GCF.019
05/02/02	JCP 44502	GCF 1172
09/05/02	HG.08/02	GCF.0085
11/07/02	JCP 478/02	GCF 0181
23/07/02	JCP 481/02	GCF 0205
30/08/02	OJF.019/02	GCF. 0220
23/09/02	GGM 099/02	GCF 0241
17/12/02	HG 122/02	GCF 0401

Otro ejemplo resulta la Locomotora D663 la cual fue objeto de inspecciones en las fechas 4 de abril, 27 de junio y 26 de julio de 2002 (Actas HG079/02, GAZ017/02 y GAZ020/02 respectivamente). En todas ellas se observaron las siguientes deficiencias: a)-

todas las zapatas frenan fuera de banda de rodamiento; b)- encuadre a tornillo capot corto fuera de norma, falta traba antigiro y armado al revés; c)- certificado de habilitación técnica vencido; d)- timonera de freno floja con mucho juego; y e)- hombre muerto no funciona.

4.1.2.3.3.- Las tareas que se realizan en el Taller Victoria de la Línea Mitre (Ramal Retiro/Tigre) no responden a una programación que se ajuste a las rutinas establecidas.

En este taller se realizan parte de las tareas de mantenimiento de coches eléctricos y remolcados de la flota a cargo de TBA.

De la realización de una visita a estos talleres en forma conjunta con personal de la CNRT y de la entrevista mantenida con personal responsable en dichos talleres, se constató que las tareas que se realizan en ellos no surgen de una programación sino que resultan por urgencias o necesidades de reparación detectadas por distintas áreas del Concesionario (denominadas deficiencias eventuales). (ver puntos 4.1.1.1.2. y 4.1.1.1.3.)

Lo expuesto confirma la inexistencia de una programación de tareas de mantenimiento que debería realizar el Concesionario, según establece la normativa vigente.

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

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

4.1.3.1.- Los Planes Trimestrales presentados por TBA sólo enumeran someramente las tareas a ejecutar careciendo de especificaciones técnicas, tanto de trabajos como de materiales a utilizar.

A modo de ejemplo:

- Para el material rodante, se establece que en el transcurso del trimestre se efectuarán modificaciones, entre otras, en los circuitos eléctricos para mejorar el funcionamiento de los ventiladores de techo, se eliminarán las cabinas auxiliares, se reemplazarán las actuales ventanillas por otras de diseño antivandálico, se reemplazarán los vidrios de puertas laterales de cuatro coches del sistema eléctrico por mes, sin especificar las unidades que serán modificadas, la tecnológica a utilizar ni los materiales que se emplearán.

- Para estaciones, se describe un programa de mantenimiento, con la descripción de las tareas a realizar:

- Baños: pintura interior, reposición y/o reparación de artefactos sanitarios (s/corresponda, reparación de iluminación).

- Bordes de andén: reparación y pintura.

- Iluminación de andenes: reemplazo de lámparas y/o equipos auxiliares fuera de servicio, reparación y limpieza de artefactos.

- Túnel (en los casos que corresponda): reparación de iluminación, reposición de vidrios faltantes, reparación de paredes y terminaciones, reparación de solados.

En dicho programa sólo se presenta un cronograma de ejecución por estación a lo largo del trimestre, sin dar precisiones sobre los materiales a utilizar ni características de las tareas a realizar.

La carencia descripta no permite evaluar adecuadamente el cumplimiento de los trabajos comprometidos.

4.1.3.2.- El Concesionario no ha dado cumplimiento, en tiempo y forma, a las obras programadas para el trimestre mayo-julio/03.

El Plan establece que se realizaran tareas de mantenimiento en las estaciones Beccar, San Fernando, Pueyrredón y Villa Ballester de la Línea Mitre y en Caballito, Liniers, Ramos Mejía y Merlo de la Línea Sarmiento.

Esta AGN realizó dos verificaciones in situ por línea con el fin de constatar el cumplimiento del Plan Trimestral correspondiente, el cual había sido presentado por TBA a la Secretaría de Transporte, en cumplimiento del artículo 5° de la Resolución N°126/03 del Ministerio de la Producción, resultando lo siguiente:

Línea Mitre: la primera inspección se realizó el 11 de julio/03 sobre las estaciones Beccar, San Fernando y Pueyrredón constatándose que no se habían realizado las tareas comprometidas según cronograma. La segunda verificación se realizó el día 19 de agosto/03 sobre la totalidad de las estaciones incluidas en el plan, constatándose la realización sólo de algunas tareas menores y en forma deficitaria (a modo de ejemplo: pintura de borde de andén sin cubrir el largo total del mismo y en un ancho de franja que no se ajusta a lo establecido, pintura de baños en forma parcial y sin reparación de revoques existentes, acondicionamiento de túneles en forma parcial).

Línea Sarmiento: la primera inspección se realizó el 10 de julio/03 sobre las estaciones Caballito, Liniers y Ramos Mejía constatándose que no se habían realizado las tareas comprometidas según cronograma. La segunda verificación se realizó el día 7 de agosto/03 sobre la totalidad de las estaciones incluidas en el plan, constatándose idéntica situación a la descripta para la Línea Mitre.

A la fecha de las inspecciones mencionadas precedentemente subsisten significativas deficiencias en las instalaciones sanitarias, andenes, iluminación y túneles de las estaciones de ambas líneas.

4.1.4.- *Obligaciones contables del Concesionario.*

4.1.4.1- El Concesionario ha presentado fuera de término la información contable requerida por el Contrato de Concesión en los períodos 2000, 2001 y 2002.

La obligación del Concesionario se describe en el punto 3.1.8.1. del presente informe.

La presentación extemporánea de esta información limita a la Autoridad de Aplicación a ejercer los controles que considere necesarios sobre la gestión de TBA.

4.1.5.- *Evolución de los costos de mantenimiento.*

4.1.5.1.- La evolución del costo incurrido en mantenimiento, medido en moneda homogénea, muestra una marcada tendencia a la baja.

Las erogaciones de la empresa en tareas de mantenimiento se redujeron, con relación al año anterior, un 18,30 % en el año 2001 y 46,41 % en el año 2002 medidas a precios del año 2001.

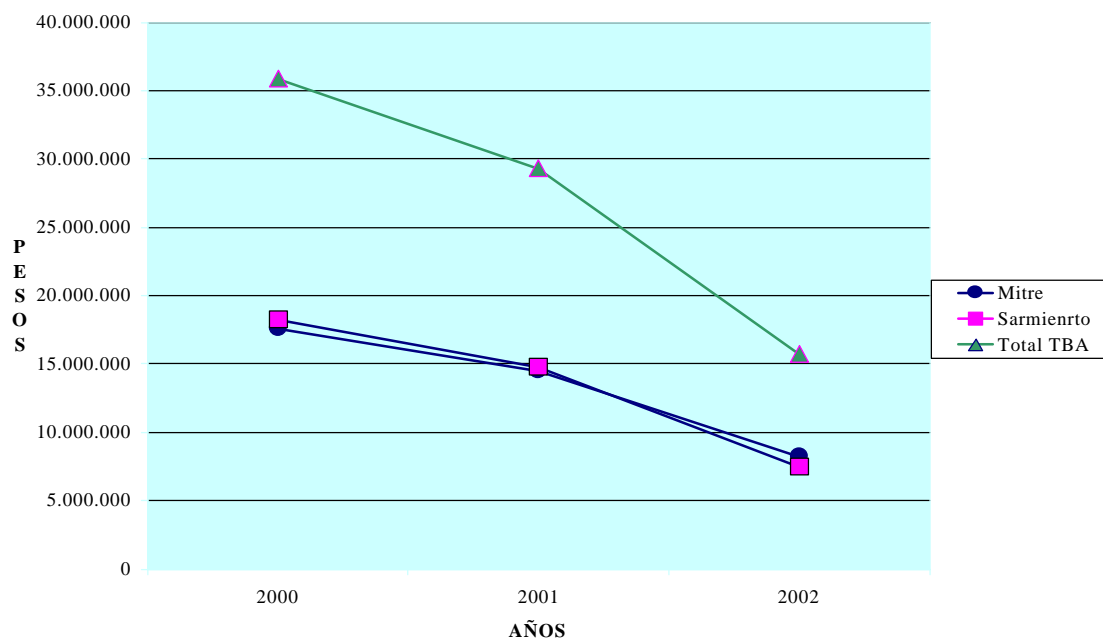
Los Trenes-Kilómetro por su parte se han reducido apenas 1,69 % en el año 2001 y 5,37 % en el año 2002 de modo que el costo de mantenimiento por kilómetro recorrido para toda la empresa TBA S.A., que en el año 2000 fue de 3,69 \$/Km, cayó a 3,07 \$/Km en el año 2001 y a 1,74 \$/Km en el 2002 medido en moneda de igual poder adquisitivo.

Periodo -Año-	Costo de Mantenimiento	Estadística Trenes – Km	Indice (*) \$/Km
2000	\$ 35.865.650	9.716.001	3,69
2001	\$ 29.303.544	9.551.927	3,07
2002	\$ 15.703.105	9.038.860	1,74

(*) Costo de Mantenimiento por Kilómetro Recorrido

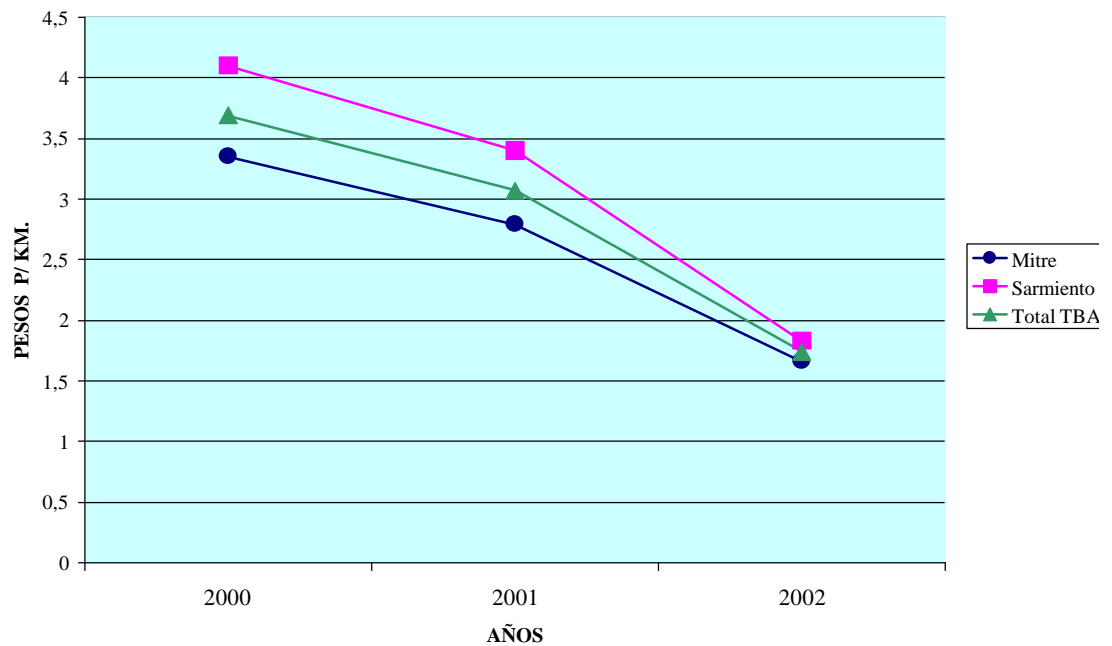
En el gráfico siguiente se observa la caída de los montos erogados por mantenimiento en ambas líneas y el total general de TBA.

- Evolución del Costo de Mantenimiento -
(expresados en moneda de diciembre de 2001)



El costo por kilómetro expuesto en el gráfico siguiente confirma la tendencia negativa de los montos incurridos en mantenimiento para la totalidad del sistema explotado por TBA, para la línea Mitre y para la línea Sarmiento.

- Costo de Mantenimiento por Kilometro -
(expresados en moneda de diciembre de 2001)



	Año		
	2000	2001	2002
Línea Mitre	3,35	2,79	1,66
Línea Sarmiento	4,10	3,40	1,83
Total TBA	3,69	3,07	1,74

Por su parte, el Concesionario ha informado que los costos de mantenimiento se ven disminuidos por una combinación de factores, siendo los más destacados el cambio de tecnología motivado por la realización de obras de inversión, variaciones en el precio de materiales y repuestos y cambios en los diagramas de mantenimiento como consecuencia de la situación financiera de la Compañía.

En este sentido, salvo que el cambio de tecnología aludido resulte de trascendencia tal que permita aseverar lo explicitado precedentemente - circunstancia que no surge del

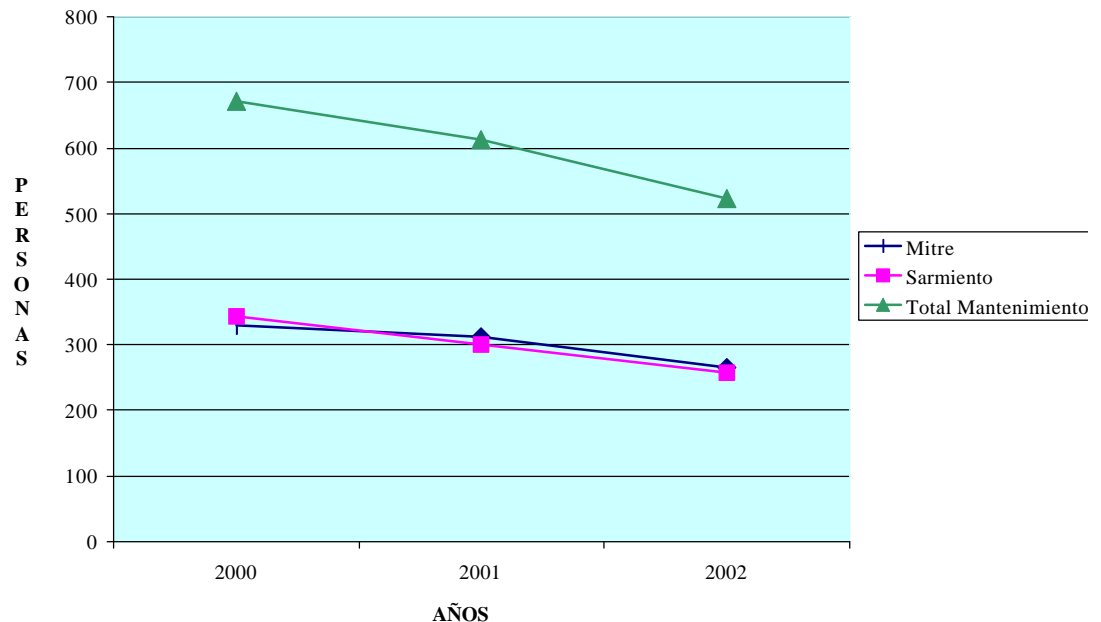
análisis efectuado -, se puede colegir que las cifras expuestas permiten inferir una reducción de las tareas de mantenimiento.

4.1.5.2.- La cantidad de personal de TBA afectado a tareas de mantenimiento ha disminuido significativamente en el período analizado.

El personal afectado a tareas de mantenimiento en TBA era de 672 personas en el año 2000, de 613 en el 2001 y de 523 en el 2002. Esto implica una caída del 22 % entre 2002 y 2000.

El gráfico siguiente muestra la evolución de la cantidad de personal afectado a mantenimiento por cada línea y para el total de la empresa.

- Cantidad de personal afectado a Mantenimiento -



	Año		
	2000	2001	2002
Línea Mitre	329	313	266
Línea Sarmiento	343	300	257
Total TBA	672	613	523

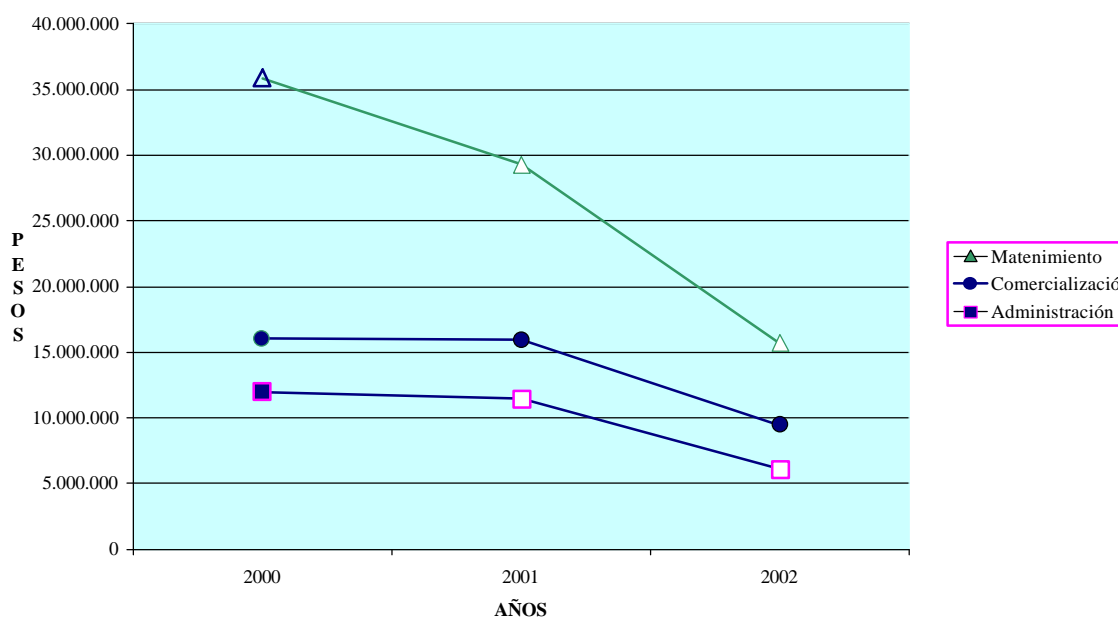
4.1.5.3.- Los gastos de administración y comercialización medidos en moneda homogénea, han evolucionado en idéntico sentido que los costos de mantenimiento, aunque el ajuste ha sido de intensidad algo menor.

Los gastos de administración se han reducido un 4,45% en el año 2001 respecto del año 2000 y en un 47,01% en el año 2002 respecto del año 2001.

Asimismo, los gastos de comercialización se han reducido un 0,50% en el año 2001 respecto del año 2000 y un 40,79% en el año 2002 respecto del año 2001.

En el gráfico siguiente se observa la evolución de los costos de mantenimiento y de los gastos de administración y comercialización para los períodos analizados.

- Costos Anuales -
(expresados en moneda de diciembre de 2001)



4.1.5.4.- La cantidad de personal afectado a las áreas de administración y comercialización ha disminuido durante el período analizado pero no tan significativamente como el afectado a mantenimiento.

El personal administrativo disminuyó aproximadamente un 10 % y el personal de comercialización disminuyó aproximadamente un 3,50 % en todo el período analizado, mientras que el afectado a mantenimiento, como ya se mencionara, ha disminuido un 22 %.

4.1.6.- *Penalidades.*

4.1.6.1.- Ordenes de Servicio generadas por la CNRT.

4.1.6.1.1.- Existen diferencias entre el contenido de las Actas de Inspección y su correspondiente Orden de Servicio comunicada al Concesionario.

A modo de ejemplo, y como un hecho significativo, se puede mencionar la Orden de Servicio GCF N° 0008 de fecha 29 de abril de 2002, resultante de la inspección realizada en fecha 10 de abril de 2002, donde se labró el Acta N° AeI (I)/180/02 complementada por planillas de relevamiento. Entre otras observaciones, en dicha Acta se deja asentado el levantamiento de la vía 3 entre las estaciones Belgrano C y Nuñez (Ramal Tigre/Línea Mitre), con el siguiente desglose: 3.200 metros de riel y aproximadamente 2.750 durmientes con sus fijaciones, eclipsas y bulones. La Orden de Servicio correspondiente omite la inclusión de esta importante observación.

La falta de inclusión de la totalidad de los aspectos deficitarios contemplados en las inspecciones, limita el accionar de la CNRT en cuanto a la aplicación de posibles penalidades por la verificación de eventuales incumplimientos de aspectos no incluidos en la emisión de las mismas. A su vez, impiden o postergan las soluciones que debe brindar el Concesionario a las deficiencias detectadas oportunamente.

4.1.6.1.2.- Se ha constatado que las distintas Áreas de la CNRT no sostienen un mismo criterio con relación a la emisión de Ordenes de Servicio y la correspondiente aplicación de penalidades ante incumplimientos detectados.

En primer término se menciona la Orden de Servicio GCF N° 0182 (23/07/2002), resultado de las inspecciones realizadas por el Área Señalamiento en Pasos a Niveles, que requiere a la Empresa arbitrar los medios para la normalización de las falencias detectadas en dichas inspecciones.

En fecha 18 de diciembre de 2002, se realizó un informe de cumplimiento de la Orden de Servicio en cuestión, que menciona que el Concesionario no envió la documentación relacionada a la misma. Dicho informe contempla que entre los días 18 de noviembre y 5 de diciembre de 2002 se efectuaron verificaciones del cumplimiento de la orden citada, y se emitieron actas de inspección que denotan la no-reparación de las irregularidades observadas.

En consecuencia, el área responsable sugiere a su superior inmediato, mediante nota de fecha 28 de enero de 2003, que habiéndose agotado las instancias para que la empresa TBA subsanara las anomalías y/o incumplimientos contractuales, se le apliquen las penalidades determinadas en el Art. 16 del Contrato, y que para este caso en particular, el monto de la penalidad es del 0.05% de la garantía de cumplimiento contractual (\$30.000.000).

Distinto es el caso del Área Material Rodante, que emite en forma reiterada Ordenes de Servicio para las mismas deficiencias constatadas en sucesivas inspecciones sin iniciar el correspondiente trámite de penalidad por incumplimiento de Orden de Servicio (ver punto 4.1.2.3.2.) según se establece en los artículos 41 y 42 del Pliego de Condiciones Generales (ver punto 3.4.2.).

En correspondencia con la presente deficiencia, la Unidad de Auditoría Interna de la CNRT, en sus informes N° 35/01 y N° 48/01, únicos informes relacionados con el objeto de

auditoría, emite consideraciones sobre el mecanismo utilizado por el Organismo en la generación y seguimiento de las órdenes de servicio:

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

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

4.1.6.2.- Régimen Sancionatorio.

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

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

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

La demora registrada en la emisión del mencionado Reglamento, teniendo en cuenta que desde el dictado de la presente resolución ya han transcurrido más de diez meses, afecta directamente a los controles que se realizan sobre los concesionarios y ha impedido la efectiva aplicación de nuevas sanciones ante los incumplimientos detectados por el órgano de control sobre éstas.

4.2.- Seguridad Pública.

4.2.1.- TBA ha cerrado o anulado accesos preexistentes en distintas estaciones de la Líneas Mitre y Sarmiento.

Esta situación se ha verificado en distintas inspecciones realizadas in situ. Se constató que en estaciones remodeladas se ha procedido a la anulación de accesos preexistentes y al cierre de éstos en las estaciones que no han sido remodeladas por la empresa.

El cierre o anulación de accesos, atenta contra la seguridad pública de los usuarios del servicio dado que las estaciones han quedado desprovistas de medios de escape alternativos que faciliten la evacuación en situaciones de emergencia y la llegada de auxilios. Esta situación se contraviene a lo reglamentado por el Decreto N° 351/79 (Anexo VII - Capítulo 18 - Protección contra incendio - Medios de escapes - B.O. 22/05/79) Reglamentario de la Ley N°19.587 - Higiene y Seguridad en el Trabajo (B.O. 28/04/72).

Se debe considerar que los accesos obstruidos por molinetes no constituyen medios de escape alternativos.

4.2.2.- Se ha detectado la existencia de Pasos a Nivel no habilitados.

La normativa establece que el concesionario debe clausurar los Pasos a Nivel no habilitados en salvaguarda de la seguridad pública, determinando que su habilitación se

deberá tramitar en forma conjunta entre los Municipios y el Concesionario ante el Órgano de Control.

Dichas irregularidades fueron detectadas por la CNRT en los tramos Moreno/Mercedes y Merlo/Lobos (Línea Sarmiento), lo que originó el pedido mediante nota de la solución de dicha situación. Ante la misma, TBA no ha dado respuesta ni solución al requerimiento formulado.

En inspecciones posteriores, se verificó la persistencia de los mismos, en especial los comprendidos entre los tramos Moreno/Las Malvinas, Las Malvinas/La Fraternidad y en Estación Mercedes, agregándose idénticas irregularidades en el tramo Liniers/Moreno.

Estas anomalías representan un alto grado de peligrosidad para las personas que utilizan dichos pasos clandestinos, atentando contra la seguridad pública que se debe resguardar en la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros.

4.2.3.- Deficiencias en el sistema de señalización de Pasos a Nivel.

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

Del análisis de estas fallas (falta de defensas para impedir el ingreso distraído de peatones, campanilla sin funcionamiento, falta de faroles y/o reflectivos en brazo de barrera, visibilidad obstruida, entre otras), surge que las mismas atentan contra la seguridad pública a la que el Concesionario debe contribuir disponiendo los medios y recursos necesarios a ese fin.

4.2.4.- La protección del tercer riel es inexistente o deficitaria.

Este tercer riel, conductor de energía utilizada para alimentar los motores de tracción de las unidades eléctricas, debe estar correctamente protegido.

En distintas recorridas efectuadas por los ramales de ambas líneas se ha verificado la falta de mantenimiento, constatándose faltantes y/o desplazamientos de las protecciones, como así también el estado avanzado de deterioro que presenta en algunos sectores.

La ausencia o deficiente protección sobre el tercer riel pone en riesgo la seguridad, atento a la posibilidad de que se produzcan accidentes mortales por descarga eléctrica.

4.2.5.- Las Prestaciones de Seguridad Adicional establecidas en la Resolución N° 126/03-M.Prod. se cumplen parcialmente.

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

El Servicio de Seguridad Pública Adicional, es cubierto por personal de ambas Fuerzas de Seguridad (PFA y GN) en carácter de servicio adicional, el cual se cumple fuera de sus turnos diarios de servicio.

De la información recabada de la CNRT y de TBA, relacionada con el relevamiento del presentismo de las fuerzas de seguridad afectadas al Servicio de Policía Adicional, en estaciones y formaciones de ambas líneas, se verificó que no se cumple con la totalidad de módulos previstos por la normativa vigente.

Fuerza de Seguridad	Porcentajes de presentismo de los Servicios de Seguridad Adicional (*)							
	Línea Mitre				Línea Sarmiento			
	Abril	Mayo	Junio	Julio	Abril	Mayo	Junio	Julio
Policía Federal Argentina (PFA)	65,69	73,22	82,79	73,32	58,46	65,53	66,61	67,32
Gendarmería Nacional (GN)	82,97	87,96	92,21	97,48	78,88	78,07	93,02	94,82

(*)- Datos suministrados por la Gerencia de Concesiones Ferroviarias – CNRT.

Si bien el nivel de presentismo, denota un incremento gradual, éste no alcanza a cubrir los requerimientos previstos en dicha normativa.

En este sentido TBA mediante Memorándum en respuesta a la Nota N° 51/03-AGN, informa que “... en estos momentos, Policía Federal no está en condiciones de garantizar que puede disponer de los suficientes agentes como para cumplir con la cuota asignada en la Resolución N° 126/03 M.Prod. ...”

La cobertura establecida por esta resolución no alcanza a cubrir la totalidad de las estaciones, asimismo los servicios no se brindan con una cobertura de 24:00hs. Esto se verifica para el servicio de Gendarmería Nacional que sólo cubre algunas estaciones en provincia de Buenos Aires en horarios nocturnos que varían, según el día, de 18:00hs a 6:00hs.

4.2.6.- Los controles de presentismo efectuados sobre la seguridad adicional carecen de una metodología confiable.

Respecto del sistema implementado, el Concesionario expresa:

“... Si bien el servicio de policía adicional se viene prestando regularmente desde la vigencia de la Addenda (enero 2001), el control del mismo por parte del concesionario se vio condicionado por la propia característica organizativa de las instituciones de seguridad.

Sólo en los últimos meses se ha podido instrumentar un mecanismo de control de presentismo del personal de las instituciones de seguridad.

El control que efectúa TBA a través de su Departamento de Seguridad se realiza mediante planillas que deben ser firmadas por los efectivos de las fuerzas. En cada estación donde están asignados se dispone de planillas, las que habitualmente se encuentran en las boleterías.

Para las brigadas que patrullan sobre los trenes, la misma planilla se encuentra en la cabecera de la línea...”

Según se constató por intermedio de información suministrada por TBA y de las verificaciones realizadas in situ, las planillas de presentismo referidas se confeccionan de una manera irregular.

En ellas se han verificado falencias en su confección y contenido, entre las que se mencionan, a modo de ejemplo, las siguientes: falta de datos inherentes a la jerarquía y al N° de legajo personal del agente, falta de identificación de la planilla con la estación correspondiente y falta de intervención, en tiempo y forma, por parte de responsables de TBA.

Sobre este último aspecto debe destacarse que, si bien las planillas de asistencia se encuentran en las boleterías de cada estación, el personal de TBA sito en éstas, no ejerce intervención alguna en las planillas, por lo que los horarios de ingreso y egreso carecen del control de la empresa.

La CNRT, mediante Nota G.CF. N° 02076/03, reconoce su obligación de constatar los servicios cuyo pago asume el Estado Nacional. Dicha obligación deriva del art. 4° in fine de la Resolución N°126/03-M. Prod.

Con posterioridad, por Nota CNRT (I) N° 775/03, manifiesta que efectúa, en coordinación con las Concesionarias, un control administrativo de los esquemas de seguridad implementados. Asimismo, expresa que dicha Autoridad de Control realiza inspecciones periódicas in situ a los efectos de constatar la presencia de personal de seguridad en los lugares predeterminados.

Los controles que realiza la Comisión, se basan en el cruce de información que proviene de TBA y las respectivas Fuerzas de Seguridad, apoyadas por las eventuales inspecciones que realiza con personal propio. Cabe destacar que a la fecha, no se ha originado un instructivo a tal fin.

Sin embargo, las debilidades en el control de TBA y las limitaciones en la estructura de control con que cuenta el órgano de control, impiden acceder a un conocimiento certero del número y ubicación de los agentes de PFA y GN afectados al servicio de seguridad adicional.

A instancia de esta AGN, y con el objeto de optimizar el control de presentismo, en fecha 20 de agosto de 2003 por Nota CNRT (I) N° 1027/03, se encomienda a la concesionaria a cumplimentar una serie de requerimientos a efectos de optimizar la coordinación entre ambas. Entre la información a elevar (por notas oficiales) a la Autoridad de Contralor se exige: reportes diario y mensual de presentismo de PFA y GN (detallando puestos fijos y formaciones); cantidad de módulos cumplimentados y pagados mensualmente a cada fuerza de seguridad y diagramas de cobertura de seguridad.

4.3.- Accesibilidad para personas con discapacidad.

4.3.1.- TBA no ha dado cumplimiento a la normativa vigente, tendiente a facilitar la accesibilidad a personas con discapacidad física a las estaciones y al material rodante.

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

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

De la Información brindada por TBA surge que la empresa ha remodelado parcialmente (adaptando sus instalaciones para el uso de personas con discapacidades) estaciones y coches eléctricos:

Estaciones: 9 estaciones de la Línea Mitre, entre los años 1999 y 2001 y 4 de la Línea Sarmiento en el año 1999.

- Estaciones remodeladas por Línea-

	Línea Mitre		Línea Sarmiento	
	Total	% sobre el total	Total	% sobre el total
Estaciones por línea	56	100.00 %	40	100.00 %
Estaciones remodeladas	9	16.07 %	4	10.00%

b) Coches eléctricos: De un total de 383 que prestan servicio han sido adaptados 147. De los cuales 99 prestan servicios en la Línea Mitre y 48 en la Línea Sarmiento.

- Coches eléctricos adaptados -

	Concesionaria TBA S.A. Líneas Mitre y Sarmiento			
	Total		% sobre el total	
Coches eléctricos que prestan servicio. (*)	383		100.00 %	
Coches eléctricos adaptados.	147		38,38 %	
	Mitre		Sarmiento	
	Total	% sobre el total de coches adaptados	Total	% sobre el total de coches adaptados
Coches eléctricos adaptados que prestan servicio por línea.	99	67,35 %	48	32,65 %

(*) - Para el cómputo se han tenido en cuenta los 344 coches en servicio y los 39 coches en reparación o reconstrucción, haciendo un total de 383 coches.

Según la información referente a la composición de las formaciones, en distintos días de los meses de junio, julio y agosto, conforme a las fechas de los Partes Diarios de los talleres, se puede constatar que de los 139 coches que cubrieron los servicios de la Línea Mitre solamente 79 coches adaptados estaban efectivamente en servicio, los restantes 20 coches adaptados no fueron utilizados. En la Línea Sarmiento, de los 176 coches que estaban cubriendo los servicios, solamente 23 coches adaptados prestaban servicio, los otros 25 coches no fueron utilizados.

- Coches eléctricos adaptados en servicio efectivo -

	Línea Mitre		Línea Sarmiento	
	Total	% sobre el total	Total	% sobre el total
Coches eléctricos en servicio. (*)	139	100.00 %	176	100.00 %
Coches eléctricos Adaptados.	99	71.22 %	48	27.27 %
Coches eléctricos adaptados en servicio efectivo. (*)	79	56.83 %	23	13.07 %
Coches eléctricos adaptados no utilizados.	20	14.38 %	25	14.20%

(*) - Los datos corresponden a la información referente a la composición de las formaciones, según el Parte Diario de los talleres de Suárez, Victoria y Castelar, que cubrieron los servicios de los días 05/06/03, 12/06/03, 19/06/03, 26/06/03, 04/07/03, 10/07/03, 18/07/03, 01/08/03, 08/08/03 y 15/08/03, manteniéndose el promedio de coches en todos los Partes Diarios. No se tienen en cuenta los coches denominados cartoneros.

4.3.2.- Las remodelaciones de estaciones efectuadas por TBA no cumplen con la normativa vigente, al no facilitar la accesibilidad y posibilidad de desplazamiento, en forma autónoma, a personas con discapacidades.

Según la Información brindada por TBA se han remodelado:

- 9 estaciones de la Línea Mitre: Vicente López, Olivos, La Lucila, Martínez, San Isidro, Urquiza, Miguelete, Chilavert y Cetrángolo.

- 4 estaciones de la Línea Sarmiento: Floresta, Villa Luro, Ciudadela y Paso del Rey.

De las constataciones realizadas in situ surge que existen irregularidades que impiden la accesibilidad en las siguientes estaciones:

- Línea Mitre, 3 estaciones: La Lucila, Chilavert y Cetrángolo. (ver Anexo IV-1)

- Línea Sarmiento, 2 estaciones: Floresta y Paso del Rey. (ver Anexo IV-2)

Como ejemplo se exponen en el siguiente cuadro los resultados del análisis efectuado a las estaciones:

	Línea Mitre		Línea Sarmiento	
	Total	% sobre el total	Total	% sobre el total
Estaciones por línea	56	100.00 %	40	100.00 %
Estaciones remodeladas según informa TBA	9	16,07 %	4	10,00 %
Estaciones accesibles que cumplen con la normativa.	6	10,71 %	2	5,00 %
Estaciones no accesibles (remodeladas y no remodeladas)	50	89,29 %	38	95,00 %

A su vez, en todas las estaciones remodeladas se constataron anomalías que dificultan y/o impiden el uso del sistema:

- Anulación de accesos: al remodelar las estaciones, TBA ha anulado distintos accesos preexistentes, prolongando los recorridos internos que superan los 40 metros establecidos por las normativas vigentes, lo que aumenta las dificultades de desplazamiento para las personas con discapacidad. (ver punto 4.2.1.)

- Boleterías construidas para ser usadas por personas discapacitadas que no poseen el espacio libre debajo del mostrador de 0.50 x 0.65 metro, encontrándose en desuso en la mayoría de las estaciones, sean remodeladas o no; boleterías con sus vidrios espejados que impiden la comunicación por parte de personas con discapacidad auditiva.

- Colocación de máquinas automáticas expendedoras de boletos que no responden a las dimensiones solicitadas por la reglamentación en vigencia, 0.80 a 1.30 metro hasta la boca o mecanismos de accionamiento, lo que dificulta aún más la accesibilidad al sistema.

4.3.3.- Las estaciones no remodeladas de ambas líneas presentan dificultades e impedimentos para la accesibilidad, comunicación y seguridad de las personas con movilidad reducida (especialmente usuarios de sillas de ruedas) o con cualquier otra limitación.

De la totalidad de las estaciones no remodeladas de la Línea Mitre se realizaron verificaciones in situ en 26, que son: Tigre, Carupá, San Fernando, Virreyes, Victoria, Beccar, Acassuso, Rivadavia, Nuñez, Belgrano C., Lisandro de La Torre, Retiro, Zárate, Escobar, Villa Ballester, J. L. Suárez, Pueyrredón, 3 de febrero, Ministro Carranza, Colegiales, Belgrano R., Coghlan, Saavedra, J. B. Justo, Florida y B. Mitre.

Por su parte se realizaron 15 verificaciones en estaciones no remodeladas de la Línea Sarmiento, que son: Once, Caballito, Flores, Liniers, Ramos Mejía, Haedo, Morón, Castelar, Ituzaingó, San Antonio de Padua, Merlo, Moreno, General Rodríguez, Luján y Mercedes.

	Línea Mitre		Línea Sarmiento	
	Total	% sobre el total	Total	% sobre el total
Estaciones por línea	56	100.00 %	40	100.00 %
Estaciones no remodeladas	47	83.93 %	36	90.00 %
Estaciones no remodeladas verificadas	26	46.43 %	15	37.50 %
Estaciones no remodeladas verificadas, adaptadas conforme al Decreto N°914/97.	0	0.00%	0	0.00%

Del análisis realizado resulta:

Estaciones de los ramales diesel:

A la fecha, según la información y las constataciones realizadas in situ, TBA no ha adaptado las estaciones y el parque móvil con el que presta el servicio en estos ramales. Las estaciones verificadas han sido: para la Línea Mitre: V. Ballester, Escobar y Zárate; para la Línea Sarmiento: Moreno, General Rodríguez, Luján y Mercedes.

La falta de adaptación genera la imposibilidad de prestar un servicio acorde a las necesidades que requiere una persona con discapacidad, especialmente con problemas de desplazamiento, situación que se agrava cuando el usuarios se desplaza en silla de ruedas.

Estaciones de los ramales eléctricos:

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

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

- Los cierres de accesos prolongan los recorridos para los usuarios del servicio, aumentando las dificultades para personas con estas características. Estos cierres hacen que las distancias hasta cualquier punto de ingreso o egreso superen los 40 metros establecidos por la normativa.

- Las boleterías y máquinas automáticas expendedoras de boletos presentan las mismas dificultades que las mencionadas en el análisis de las estaciones remodeladas (ver punto 4.3.2).

- Los accesos, las circulaciones y los andenes no cuentan con la señalización e información visuales, auditivas y táctiles adecuadas.

- Los bordes de andenes no cuentan con textura reconocible y antideslizante.

- Los accesos alternativos a las líneas de molinetes no siempre responden a los requerimientos de la norma acerca de las dimensiones (luz libre de paso o dimensiones de aproximación) y al uso en forma autónoma, especialmente para usuarios de sillas de ruedas.

- La diferencia de nivel entre los pisos del vagón y del andén y la separación entre los mismos, en todos los casos supera las medidas mínimas para posibilitar el acceso de manera autónoma de las personas con movilidad reducida a los vagones.

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

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

- No existe información auditiva ni háptica, solamente hay en algunas de las estaciones verificadas como remodeladas, y se limitan a mensajes en braille en los pasamanos de escaleras o rampas.

- Los bordes de andenes no poseen el mantenimiento de la pintura con el color contrastante que sirva como elemento de orientación.

- La información gráfica y escrita que le permita la utilización del resto visual es insuficiente o inexistente en la mayoría de los casos.

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

- La información escrita o gráfica es poca o inexistente, verificándose, en las estaciones, la existencia de carteleras con los horarios y frecuencias de los distintos servicios que no siempre poseen el tamaño de letra adecuado.

- Las boleterías se encuentran espejadas, lo que constituye un obstáculo para la lectura labial del personal que expende los boletos.

Las irregularidades constatadas dificultan o impiden la utilización de la totalidad del sistema ferroviario, permitiendo solamente su uso entre estaciones remodeladas que forman parte de un mismo sistema (ya sea la Línea Mitre o la Línea Sarmiento).

Si consideramos al sistema ferroviario concesionado a TBA como un todo, entendiendo a esto en cuanto a que cada parte del mismo tiene sentido en función de la totalidad, éste carece de funcionalidad estructural (Línea Mitre o Línea Sarmiento), atento a

que la existencia de algunas estaciones remodeladas no asegura la accesibilidad, comunicación y seguridad que se debería brindar en todo el sistema a las personas con movilidad reducida (especialmente usuarios de silla de rueda) o con cualquier otra limitación.

4.3.4.- Las adaptaciones efectuadas por TBA sobre los coches eléctricos que componen la flota en servicio no cumplen con la normativa vigente.

La Empresa TBA informó que han sido adaptados 147 coches eléctricos, de los cuales 99 cubren los servicios de la Línea Mitre y 48 cubren los servicios de la Línea Sarmiento.

En el cuadro siguiente se expone el análisis de las constataciones realizadas in situ, en cada línea:

Concesionaria TBA S.A. Líneas Mitre y Sarmiento					
		Total	% sobre el total (383 coches)		
Coches eléctricos Adaptados.		147	38,38 %		
		Línea Mitre		Línea Sarmiento	
		Total	% sobre el total	Total	% sobre el total
Coches eléctricos adaptados en condiciones de prestar servicio.		99	67,35 %	48	32,65 %
Coches eléctricos adaptados en servicio efectivo. (*)		79	53.74 %	23	15.65 %
Coches eléctricos adaptados, en condiciones de prestar servicio, no utilizados. (*)		20	13.60 %	25	17.00%
		Total	% sobre el total de coches que están en condiciones de prestar servicio	Total	% sobre el total de coches que prestan servicio efectivo
Coches eléctricos adaptados, verificados.		34	34.34 %	8	16.66%
Coches eléctricos adaptados conforme al Decreto N° 914/97 verificados		0	0.00%	0	0.00%

(*) - Los datos corresponden a la información referente a la composición de las formaciones, según el Parte Diarios de los talleres de Suárez, Victoria y Castelar, que cubrieron los servicios de los días 05/06/03,

12/06/03, 19/06/03, 26/06/03, 04/07/03, 10/07/03, 18/07/03, 01/08/03, 08/08/03 y 15/08/03, manteniéndose el promedio de coches en todos los Partes Diarios. No se tienen en cuenta los coches denominados cartoneros.

Los coches eléctricos que la empresa concesionaria informa que han sido adaptados o remodelados no lo han sido conforme a las especificaciones establecidas por el Decreto N°914/97, verificándose, a modo de ejemplo, las siguientes irregularidades:

- Falta de señalización externa (con el pictograma correspondiente) para su adecuada identificación por personas con discapacidades. (Art. 22. A.1)

- La existencia de desniveles y separaciones entre los pisos de los coches y de los andenes que superan las dimensiones admisibles. (Art. 21 A. 1.4.2.3.4/5)

- Los coches no poseen dos espacios para sillas de ruedas (en dirección de la marcha de la formación), constatándose la existencia de sólo un espacio para cada sentido de marcha. (Art. 22. A.1)

- Los sistemas de sujeción se encuentran deteriorados o inexistentes, constatándose solamente en dos de los coches verificados la existencia de los mismos. (Art. 22. A.1)

- Falta de señalización de los asientos reservado para los discapacitados. (Art. 22. A.1)

- No existen espacios reservados para guardar cochecitos de bebés o bolsos. (Art. 22. A.1)

- La señalización o información visual, auditiva y táctil es prácticamente inexistente en los coches. (Art. 22. A.1)

Como agravante de esta situación, se ha verificado que en las formaciones ferroviarias no se emplea la totalidad de los coches adaptados a tal fin.

Esta situación es más notoria en la Línea Sarmiento donde se informa que la empresa ha adaptado 48 coches y sólo se usan 23, sobre un total de 160 coches que corren en 20 formaciones diarias.

Caso contrario es el del Ramal Retiro/Tigre donde el total de los coches que prestan el servicio (65) se encuentran adaptados.

En cambio, para la Línea Mitre (Ramales Retiro/Suárez y Retiro/B. Mitre) sobre un total de 48 coches que prestan servicio, la empresa sólo ha dispuesto 4 adaptados; a partir del mes de julio pasan a ser 8, incorporando 4 procedentes del ramal Retiro/Tigre.

4.3.5.- La accesibilidad y el desplazamiento en forma autónoma de las personas con discapacidad se ven seriamente restringidas en el 89 % de las estaciones de la línea Mitre y el 95 % de las correspondientes a la línea Sarmiento, así como en el 62 % del total de coches eléctricos y el 100 % de los coches remolcados en los servicios diesel.

De la confrontación de la información brindada por TBA y las inspecciones realizadas in situ surgen los siguientes datos:

	Línea Mitre		Línea Sarmiento	
	Total	% sobre el total	Total	% sobre el total
Estaciones por línea	56	100.00 %	40	100.00 %
Estaciones no accesibles (remodeladas y no remodeladas)	50	89,29 %	38	95,00 %

	Líneas Mitre y Sarmiento	
	Total	% sobre el total
Coches eléctricos adaptados.	147	38,38 %
Coches eléctricos no adaptados.	236	61,62%
Total de Coches que componen la flota eléctrica.	383	100,00 %
Total de Coches que componen la flota remolcada.	65	100,00 %

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

Mediante Nota 209/2003 AGN de fecha 5 de noviembre, se remitió, al Señor Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, copia del Proyecto de Informe de Auditoría a fin de que presente las consideraciones que estime pertinentes. Vencido el plazo de 15 días otorgado, no se ha recibido respuesta del organismo.

6. Recomendaciones:

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

6.1- Exigir al Concesionario la presentación, en tiempo y forma, de los Planes de Mantenimiento Anual según lo previsto contractualmente. (Cde. a punto 4.1.1.)

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

6.3.- Aplicar las penalidades correspondientes, en concordancia al Régimen Jurídico vigente, ante la constatación del incumplimiento de una Orden de Servicio. (Cde. a puntos 4.1.2.1.1 y 4.1.2.3.2)

6.4.- Intimar a la realización de tareas programadas, que surjan de una planificación de mantenimiento preventivo contemplando la totalidad de las rutinas establecidas para el material rodante. (Cde. a punto 4.1.2.3.3)

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

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

6.7.- Exigir al Concesionario la presentación en término de la información contable requerida por el Contrato de Concesión. (Cde. a punto 4.1.4.1)

6.8.- Instar a TBA a incrementar los recursos aplicados en mantenimiento, con el fin de revertir el deficitario estado de conservación de los bienes concesionados. (Cde. a punto 4.1.5.1)

6.9.- Incluir, en las Ordenes de Servicio que se emitan, la totalidad de los aspectos deficitarios que se constaten en las inspecciones. (Cde. a punto 4.1.6.1.1)

6.10.- Unificar el criterio de emisión de las Ordenes de Servicio. Realizar su adecuado registro y seguimiento, y en caso de constatar su incumplimiento iniciar automáticamente el proceso sancionatorio que corresponda. (Cde. a punto 4.1.6.1.2)

6.11.- Adoptar las medidas necesarias con el fin de acelerar la elaboración y puesta en vigencia del nuevo Reglamento General de Penalidades, dispuesto en el artículo 4° de la Resolución N° 115/2002-M.Prod. (Cde. al punto 4.1.6.2.1)

6.12.- Intimar a TBA para que proceda a la reapertura de los accesos preexistentes eliminados u obstruidos para permitir su uso como medio de escape alternativo cumpliendo con las normativas de seguridad vigentes. (Cde. a punto 4.2.1)

6.13.- Arbitrar las medidas necesarias para que la empresa TBA brinde solución a los pasos a nivel no habilitados, a las deficiencias en la señalización de los mismos y a la protección del tercer riel. Aplicar las sanciones que correspondan en caso de que TBA no brinde las respectivas soluciones. (Cde. a puntos 4.2.2, 4.2.3 y 4.2.4)

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

6.15.- Rediseñar el Servicio de Seguridad Pública Adicional de forma que contemple una mayor cobertura (en estaciones y horarios) a lo largo de las líneas de ferrocarril concesionadas a TBA. (Cde. a punto 4.2.5)

6.16.- Implementar un sistema adecuado para optimizar el control del presentismo de las fuerzas de seguridad. (Cde. a punto 4.2.6)

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

6.18.- Adaptar las estaciones que no cumplen con la Ley N° 22.431 (Sistema de Protección Integral de los Discapacitados) para que cada línea (considerada como un sistema) sea funcionalmente accesible eliminando las asimetrías consistentes en que sólo algunas estaciones brindan accesibilidad. (Cde. a puntos 4.3.1, 4.3.3 y 4.3.5)

6.19.- Implementar las medidas conducentes con el fin de que toda remodelación o adaptación de estaciones o coches que encare la empresa TBA contemple el adecuado cumplimiento de lo establecido para personas con discapacidades, independientemente de que se intente a realizar las adecuaciones necesarias sobre lo adaptado y/o remodelado oportunamente. (Cde. a puntos 4.3.2, 4.3.4 y 4.3.5)

7. Conclusiones:

La auditoría practicada a la Concesión de las líneas Mitre y Sarmiento a cargo de Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA), para verificar las obligaciones relativas a Mantenimiento, Seguridad y cumplimiento del Sistema de Protección a Discapacitados ha permitido arribar a las siguientes conclusiones:

1.- El Concesionario no cumple con las obligaciones inherentes al mantenimiento del sistema concesionado. Esta afirmación se sustenta en los siguientes extremos:

a) La no-presentación de los programas de mantenimiento, incumplimiento que denota la ausencia de una planificación de las tareas de mantenimiento tendiente a un correcto estado de conservación de los bienes cedidos en concesión, hecho que significa, además, una fuerte limitación para el organismo regulador que imposibilita el control y seguimiento de dichos programas.

b) La gestión de la empresa concesionaria puede caracterizarse como ineficaz a juzgar por el deficitario estado general de conservación que presenta el sistema. En este sentido, la misma ha carecido de intervenciones oportunas y de carácter preventivo, aspecto que se manifiesta por el incumplimiento de las rutinas de mantenimiento previstas contractualmente; el accionar del Concesionario se ha limitado a la reparación de eventualidades o deficiencias puntuales observadas por la CNRT. Dicho de otro modo, la

respuesta técnica brindada por TBA no es acorde al estado de deterioro que presentan los bienes concesionados.

c) La asignación de recursos, en el período auditado, evidencia una caída de los egresos destinados a mantenimiento y una disminución en las tareas de mantenimiento y del personal afectado a las mismas. Lo expuesto se ve confirmado en el análisis del indicador “costo de mantenimiento por Km”, el cual ha disminuido de \$ 3,69 en el 2000 a \$ 1,74 en el 2002 (medición hecha en moneda homogénea).

d)- La propia empresa concesionaria reconoce el estado de deterioro de los bienes concesionados, a la vez que invoca como justificativo las circunstancias que desembocaron en la declaración de la emergencia ferroviaria, que si bien pueden admitirse como un atenuante de su responsabilidad, no deberían aceptarse en una relación directa causa efecto como lo presenta TBA. La opinión emitida puede sustentarse en el hecho de haberse constatado que el Concesionario no cumplía con las obligaciones de mantenimiento en un período previo a los acontecimientos invocados por TBA. (ver Examen especial aprobado por Resolución AGN N° 92/02)

2.- Como consecuencia directa de esta situación la seguridad operativa del sistema se ve comprometida a punto tal que el Concesionario ha recurrido a la disminución de las velocidades máximas de operación, limitación que impacta directamente en la calidad de prestación del servicio, calidad que, por éste y otros factores, se ha visto resentida.

3.- Por su parte, el órgano de control, adolece de un adecuado seguimiento de las rutinas de mantenimiento, si bien limitado por los incumplimientos de TBA (no-presentación de los programas de mantenimiento anuales) con los cuales fue permisivo y no agotó las instancias contractuales para exigir su cumplimiento. De esta forma, su accionar se limita a inspecciones que no cubren, en la extensión y frecuencia adecuada, la totalidad de los aspectos del sistema. Además, la no-utilización de los medios coercitivos en forma oportuna permite que las deficiencias detectadas no siempre se reparen utilizando los medios adecuados

y con la urgencia que la situación impone. A su vez, la Secretaría de Transporte todavía no ha elaborado el nuevo Régimen de Penalidades vigente para la emergencia ferroviaria (declarada en octubre de 2002). Esta demora del Concedente significa una nueva limitación a la gestión de la CNRT.

4.- Otro aspecto incluido en el presente análisis lo constituye la seguridad pública, más precisamente la verificación de las obligaciones que ambas partes asumieron en esta materia. Sobre este tema, se puede concluir que la prestación de policía adicional no alcanza a cubrir los módulos establecidos en el diagrama de este servicio; diagramación que, a su vez, puede calificarse de insuficiente en la medida que no cubre la totalidad de servicios, estaciones y franjas horarias. En este sentido, las fuerzas de seguridad intervinientes, por la modalidad del servicio, no garantizan la cantidad de agentes necesarios para cubrir la prestación. Además, los controles destinados a constatar el efectivo presentismo del personal afectado a estas tareas adolecen de irregularidades que lo tornan poco confiable. El porcentaje promedio de presentismo en los meses analizados, correspondiente a Policía Federal Argentina, fue de 69,14 % (73,75 % para la Línea Mitre y 64,48 % para la Línea Sarmiento) presentando un mínimo de 58,46 % y un máximo de 82,79 % entre ambas líneas. Para el caso de Gendarmería Nacional, dicho porcentaje promedio alcanzó el 88,17 % (90,15 % para la Línea Mitre y 86,19 % para la Línea Sarmiento) presentando un mínimo de 78,07 % y un máximo de 97,48 % entre ambas líneas.

5.- Por último, el informe aborda el cumplimiento de la normativa tendiente a garantizar la accesibilidad de personas con discapacidad y con movilidad y/o comunicación reducidas. Sobre este aspecto se concluye que el 89 % de las estaciones de la línea Mitre y el 95 % de la línea Sarmiento, no facilitan la accesibilidad ni posibilitan el desplazamiento en forma autónoma a las personas con discapacidad. Por su parte el material rodante eléctrico que se ha adaptado sólo alcanza al 38 % del total de coches. El Concesionario se ha limitado a remodelar 13 estaciones de 96 y 147 coches de 383 (en ambos casos las reformas o adaptaciones no cumplen estrictamente con las especificaciones técnicas). De esta forma, el

sistema (entendido como un todo) es funcionalmente inaccesible, impidiendo o dificultando el ingreso (en forma autónoma) en cualquier punto del mismo, el traslado en condiciones de seguridad y confort adecuadas y egresar del sistema cualquiera sea su destino.

8. Lugar y fecha de emisión del Informe:

Buenos Aires, 29 de setiembre de 2003. -

9. Firma:

- Anexo I -

Detalle de las normas consultadas.

- Pliego de Bases y Condiciones.
- Contrato de Concesión y sus Anexos.
- Decretos N° 210/99 (B.O. 18/03/99) y N° 104/01 (B.O. 31/01/01) - Addendas modificatorias del Contrato de Concesión, con sus correspondientes Anexos.
- Ley N° 19.587 (B.O. 28/04/72).- Higiene y Seguridad en el Trabajo
- Ley N° 22.431 (B.O. 20/03/81) - Sistema de Protección Integral a los Discapacitados.
- Ley N° 24.314 (B.O. 12/04/94) – Modificatoria de los artículos 20, 21 y 22 de la Ley N° 22.431.
- Decreto N° 351/79 (B.O. 22/05/79) - Anexo VII - Capítulo 18 - Protección contra incendio - Medios de escapes - Reglamentario de la Ley N° 19.587.
- Decreto N° 1388/96 (B.O. 13/12/96) - Creación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)
- Decreto N° 914/97 (B.O. 18/09/97) - Sistema de Protección Integral a los Discapacitados.
- Decreto N° 976/01. (B.O. 01/08/01) - Fondo del Gasoil.
- Decreto de Necesidad y Urgencia N° 2075/02. (B.O. 17/10/02) - Declara la Emergencia Ferroviaria.
- Resolución Conjunta N° 61/02 M. Economía – N° 11/2002 M. Prod. (B.O. 10/06/02) - Asignación de recursos con respecto a las necesidades inherentes al Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros del Area Metropolitana de Buenos Aires.
- Resolución N° 115/02-M. Prod. con sus Anexos (B.O. 24/12/02) - Programas de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables para empresas concesionarias.
- Resolución N° 53/03-M. Prod. con sus Anexos (B.O. 12/02/03) - Designación de beneficiarios del Fideicomiso del Decreto N° 976/01 a los concesionarios del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros del Area Metropolitana de Buenos Aires.
- Resolución N° 60/03-M. Prod. (B.O. 19/02/03) - Designación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte para ejercer el control sobre seguridad de pasajeros transportados por ferrocarriles.
- Resolución N° 126/03-M. Prod. con sus Anexos (B.O. 24/03/03) - Complemento de seguridad adicional. Alcances.

- Resolución N° 27/03 - Secretaría de Transporte (B.O. 30/07/03) - Transporte Ferroviario de Pasajeros - Accesos alternativos.

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

- Anexo II -

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

Objetivos

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

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

Funciones

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

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

Facultades

La CNRT tiene facultades de:

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

determinación de los hechos y consecuencias. Asimismo, intervendrá en los accidentes ferroviarios y en los ocurridos en los cruces a nivel entre vías férreas y calles o caminos.

c) Requerir información a las empresas ferroviarias y efectuar inspecciones “in situ” para determinar el grado de cumplimiento dado por ellos a las normas relativas a la seguridad en la operación, en los materiales de vía, material rodante, estructuras y equipamientos de seguridad incorporados y al mantenimiento de los mismos.

d) Ordenar a las empresas ferroviarias las acciones necesarias para dar cumplimiento a las normas sobre seguridad ferroviaria, cuando se comprueben deficiencias u omisiones en su aplicación.

e) Emitir ordenes de emergencia dirigidas a las empresas ferroviaria, disponiendo medidas de aplicación inmediata, incluso de ser necesario la interrupción de las operaciones ferroviario.

- Anexo III -
Estado general de las Estaciones.

Estaciones de la Línea Mitre.

Andenes:

Solados y Borde de Andén.



Demarcación de Borde de Andén.



Estado de las luminarias.



Cerramientos perimetral.



Refugios y/o Salas de espera.



Locales Sanitarios.

Baño Estación Beccar – Ramal Retiro / Tigre – Línea Mitre (Servicio Eléctrico)



Baño Estación Escobar – Ramal Villa Ballester / Zárate - Línea Mitre (Servicio Diesel).



Estaciones de la Línea Sarmiento.

En Andenes:

Solados.



Borde de Anden y Demarcación.



Cerramientos perimetral.



Locales Sanitarios.

Baño Estación Liniers – Ramal Once / Moreno – Línea Sarmiento (Servicio Eléctrico).





Túneles.



Anexo IV -

Estaciones remodeladas no accesibles - Detalle de irregularidades constatadas.

Anexo IV - 1 - Estaciones de la Línea Mitre:

Estación La Lucila: (*Fecha de la constatación realizada in situ: 19/06/03*) Posee un sólo acceso por andén, el ascensor del andén ascendente no funcionaba en el momento de la inspección (estado habitual según comentario del personal de la empresa presente en la estación en ese momento). Los ascensores poseen puertas manuales rebatibles que no respetan las dimensiones de aproximación, no poseen puertas de cabina. Los sanitarios están cerrados, con las llaves en la boletería, y sin señalización externa; con una barra móvil delante del inodoro y sin barra fija. Las puertas no tienen los picaportes correspondiente. No existe señalización e información auditiva ni táctil para personas con discapacidad.

Estación Chilavert: (*Fecha de la constatación realizada in situ: 24/06/03*) Posee un solo acceso por andén. Se destaca que a uno de los andenes, las personas con movilidad reducida, sólo pueden acceder por ascensor, pero al momento de la constatación no funcionaba (estado habitual según comentario del personal de seguridad de la empresa presente en la estación en ese momento), el mismo se encuentra desprovisto (por robo) de los controles exteriores correspondientes. La boletería para discapacitados se encuentra en desuso. Los sanitarios permanecen cerrados, y en zona sin cubierta. No existe señalización e información auditiva ni táctil para personas con discapacidad.

Estación Cetrángolo: (*Fecha de la constatación realizada in situ: 02/07/03*) Una de las rampas del andén descendente no responde a la normativa, quedando solamente un acceso habilitado para los discapacitados. En el andén ascendente el acceso se realiza por ascensor que al momento de la verificación no funcionaba, (según informa el personal de TBA. S.A., presente en la estación, no funciona desde hace 20 días, haciendo el comentario de que dicho estado se ha convertido en una situación habitual). El solado frente al ascensor se encuentra deteriorado. Las distancias hasta la salida son de aproximadamente 100 metros. Las boleterías, además de no tener las dimensiones mencionadas en la normativa, están espejadas. No existe señalización e información auditiva ni táctil para personas con discapacidad.

Anexo IV - 2 - Estaciones de la Línea Sarmiento:

Estación Floresta: (*Fecha de la constatación realizada in situ: 11/06/03*) El ascensor del andén ascendente no funcionaba al momento de la verificación, (según personal de la empresa, es una situación habitual). Una de las escaleras, en el andén ascendente, esta construida en piedra rústica (lo que resulta resbaladiza, no apta para personas con discapacidades físicas). Las boleterías correspondiente a discapacitados son espejadas, no responden a las normativas y están en desuso. Las máquinas expendedoras no están de acuerdo a las normas. Los sanitarios estaban cerrados y siendo utilizado por el personal de la estación como depósito de sus pertenencias. No existe señalización e información auditiva ni táctil para personas con discapacidad.

Estación Paso del Rey: (*Fecha de la constatación realizada in situ: 11/06/03*) Rampa con pendiente incorrecta en uno de los andenes. Las boleterías correspondiente a discapacitados son espejadas, no responden a las normativas y están en desuso. El local sanitario está en uno de los andenes. No existe señalización e información auditiva ni táctil para personas con discapacidad.

- Anexo V -

Detalle de las deficiencias que presenta el sistema de vías.

Línea Mitre: Tramo 3 de Febrero/Retiro.



Línea Sarmiento: Tramo Castelar/Ituzaingó.

