

UNIDAD DE  
AUDITORÍA  
INTERNA

VIALIDAD  
NACIONAL

Seguimiento de Observaciones  
del Informe UAI N° 14/03 –  
“Corredor Andino – Mendoza”

Informe de Seguimiento N° 05/16

PLAN 2016

**TABLA DE CONTENIDOS**

<b>INFORME EJECUTIVO</b>	<b>3</b>
<b>INFORME ANALITICO</b>	<b>4</b>
<b>OBJETO</b>	<b>4</b>
<b>ALCANCE</b>	<b>4</b>
<b>LIMITACIONES AL ALCANCE</b>	<b>4</b>
<b>PROCEDIMIENTOS DE AUDITORÍA</b>	<b>5</b>
<b>ANTECEDENTES</b>	<b>5</b>
<b>MARCO NORMATIVO</b>	<b>5</b>
<b>MARCO DE REFERENCIA</b>	<b>5</b>
<b>ACLARACIONES PREVIAS</b>	<b>6</b>
<b>HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES</b>	<b>7</b>
<b>CONCLUSIÓN GENERAL</b>	<b>13</b>



## INFORME EJECUTIVO

El presente Informe se elaboró con el objeto de evaluar los procedimientos aplicados por el 4° Distrito Jurisdiccional – Mendoza y la Gerencia de Obras y Servicios Viales (GOSV), en el ámbito de sus respectivas competencias, respecto a las observaciones comunicadas oportunamente por esta Unidad de Auditoría Interna (UAI) a través del Informe Definitivo UAI N° 14/03 “Corredor Andino – Mendoza”.

El Informe original del año 2003 contenía nueve (9) observaciones, ocho (8) de las cuales fueron regularizadas en instancias de seguimiento previas, quedando pendiente únicamente la Observación N° 9, que es objeto del presente informe, cuyos resultados se sintetizan a continuación:

- **Observación N° 9: Transporte de cargas peligrosas a través del Túnel Cristo Redentor (Ruta Nacional N° 7 – Mendoza).**

La observación del año 2003 consideró vulnerable el control del transporte de cargas peligrosas previo a su ingreso al Túnel Internacional “Cristo Redentor” que comunica con la República de Chile, debido a una suma de hechos que a criterio de la auditoría generaban una alta probabilidad de incumplimiento del “Reglamento de Operación del Túnel”, en el punto que exige que el tránsito de los transportes de cargas peligrosas se realice por separado del tránsito general.

Durante el presente seguimiento no se evidenciaron modificaciones concluyentes con relación a la situación observada, persistiendo a criterio de esta UAI una condición de debilidad en el control del transporte de cargas peligrosas previo a su ingreso al túnel.

Esta valoración se realiza teniendo fundamentalmente en cuenta la magnitud del riesgo implícito en el tema en cuestión.

### CONCLUSIÓN GENERAL

Esta Unidad de Auditoría Interna (UAI) de la DNV elaboró el presente informe de seguimiento de la única observación del Informe UAI N° 14/03 – “Corredor Andino – Mendoza” que a la fecha se halla pendiente de regularización.

Como resultado de la labor de auditoría, la observación se mantiene en trámite de regularización, sujeta a la generación de nuevas acciones que permitan garantizar la imposibilidad de que un vehículo de cargas peligrosas atravesase el Paso Internacional “Cristo Redentor” a la República de Chile junto con el resto del tránsito vehicular.

Sin perjuicio de ello, se recomienda que las áreas competentes tengan en cuenta la información y recomendaciones complementarias que surgen del presente Informe, apuntando no sólo a la optimización de las cuestiones específicas en análisis, sino también a brindar un aporte a la operatoria del Corredor Andino de la Ruta Nacional N° 7 en la provincia de Mendoza y al Túnel “Cristo Redentor” en su conjunto.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 16 de noviembre de 2016.

  
Dr. MARTÍN GONZÁLEZ ORÍA  
Auditor Área Operativa-UAI  
Dirección Nacional de Vialidad

  
Ing. JUSTO ROMERO  
Coordinador Área Operativa - UAI  
Dirección Nacional de Vialidad

  
Cr. MARCELO GUILLERMO BIANCHI  
AUDITOR INTERNO - U.A.I.  
DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

## INFORME ANALITICO

### OBJETO

Evaluar los procedimientos aplicados por el 4° Distrito Jurisdiccional – Mendoza y la Gerencia de Obras y Servicios Viales (GOSV) de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), en el ámbito de sus respectivas competencias, respecto a las observaciones comunicadas oportunamente por esta Unidad de Auditoría Interna (UAI) a través del Informe Definitivo UAI N° 14/03 “Corredor Andino - Mendoza”.

### ALCANCE

El Informe original N° 14/03 contenía nueve (9) observaciones, ocho (8) de las cuales fueron regularizadas en distintas instancias de seguimiento previas, quedando pendiente únicamente la Observación N° 9, que es objeto del presente informe.

A tal fin, se efectuó la evaluación de la observación original y las recomendaciones dadas, analizando a su vez las respuestas que brindaron las áreas involucradas en ocasión del descargo preliminar (año 2003) y en los seguimientos posteriores, realizados en los años 2007 y 2009.

Posteriormente, se solicitó al 4° Distrito Jurisdiccional – Mendoza suministrar información actualizada acerca de las acciones que se hubieran cursado en atención a las recomendaciones formuladas, indicando los resultados obtenidos y el estado actual del tema observado.

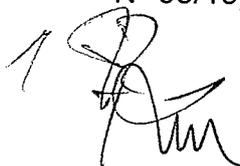
Por último, en el ámbito del Área Operativa de esta UAI, se procedió al análisis de la información actualizada, evaluando la evolución de la observación y el grado de cumplimiento de las recomendaciones.

Las tareas se desarrollaron entre abril de 2015 y febrero de 2016, incluyendo una visita a la sede del Distrito Mendoza y recorrida de la Ruta Nacional N° 7 desde la ciudad de Mendoza hasta el Túnel Internacional “Cristo Redentor”, realizando actividades en el Puesto de Peaje y Video previo al ingreso al túnel.

Dichas tareas se realizaron de acuerdo con las Normas de Auditoría Interna Gubernamental, el Manual de Control Interno Gubernamental y el Manual de Funciones, Normas y Procedimientos de esta Unidad de Auditoría Interna (UAI), aprobado por el Administrador General de la DNV mediante la Resolución DNV N° 501/2009.

### LIMITACIONES AL ALCANCE

La visita al Puesto de Peaje y Video del Túnel “Cristo Redentor” se realizó en forma complementaria a las tareas realizadas en el puesto de control de cargas ubicado en Punta de Vacas, próximo al paso internacional, efectuadas en el marco de la auditoría “Control de pesos y dimensiones en pasos y zonas fronterizas” (Informe UAI N° 38/15).



En tales circunstancias, el tiempo disponible en el Puesto de Peaje y Video resultó limitado, no siendo posible presenciar la realización de algún corte del tránsito general del túnel para permitir el paso de vehículos de cargas peligrosas, lo que impidió realizar una verificación “*in situ*” del método establecido en el Reglamento de Operación del Túnel.

## PROCEDIMIENTOS DE AUDITORÍA

Los procedimientos de auditoría utilizados fueron los siguientes:

- 1) Análisis de antecedentes de Auditoría:
  - Informe Definitivo UAI N° 14/03 – “Corredor Andino – Mendoza”
    - Observación N° 9: Transporte de cargas peligrosas a través del Túnel internacional “Cristo Redentor”
    - Descargo preliminar (año 2003)
  - Seguimientos previos (años 2007 y 2009)
- 2) Visita al 4° Distrito – Mendoza, incluyendo entrevistas con personal técnico y tareas en el Puesto de Peaje y Video del Túnel Internacional Cristo Redentor.
- 3) Envío de la Nota UAI N° 243/15 – AO de fecha 18 de mayo de 2015 al 4° Distrito – Mendoza, adjuntando un Anexo con el historial de la observación y la incorporación de pautas para el presente seguimiento.
- 4) Análisis de la información proporcionada por el 4° Distrito – Mendoza mediante la Nota N° 2719/15 del 28 de octubre de 2015.

## ANTECEDENTES

### MARCO NORMATIVO

- Convenio de constitución de la Unidad de Gestión del Corredor Andino.
- Reglamento de la Unidad de Gestión del Corredor Andino.
- Reglamento de Operación del Paso Los Libertadores para el Sistema de túneles del Cristo Redentor y Caracoles (Argentina – Chile).

### MARCO DE REFERENCIA

El Informe UAI N° 14/03 fue elaborado en el año 2003 por el Área Operativa (AO) de esta Unidad de Auditoría Interna, con el objeto de relevar el estado general del Corredor Andino de la provincia de Mendoza, que comprende el tramo de la Ruta Nacional N° 7 ubicado entre su empalme con la RN 40(s) y el límite con Chile, además de evaluar el funcionamiento de la Unidad de Gestión del Corredor, integrada por la Dirección Nacional de Vialidad, el Gobierno de la Provincia de Mendoza y la Dirección Provincial de Vialidad de esa provincia.



El alcance de la tarea incluyó la verificación del cumplimiento del Convenio de dicha Unidad de Gestión y de los recursos con los que la misma contaba, en particular para el Operativo Nieve 2003, además de las acciones y procedimientos previstos por la DNV, tanto en Casa Central como en el 4° Distrito – Mendoza.

### **ACLARACIONES PREVIAS**

---

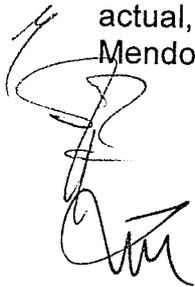
El Informe original del año 2003 contenía nueve observaciones con sus respectivas recomendaciones, junto con los descargos preliminares dados oportunamente por el 4° Distrito – Mendoza, la Gerencia de Obras y Servicios Viales (GOSV) y la Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control (GPIC).

En los años 2007 y 2009 se realizaron dos instancias previas de seguimiento, resultando regularizadas ocho (8) de las nueve (9) observaciones.

Dichas tareas fueron registradas en el Sistema Informático de Seguimiento de Informes de Auditoría (SISIO Web) de la Sindicatura General de la Nación (SIGEN), sin haber sido objeto de emisión de nuevos informes.

La presente instancia corresponde al tercer seguimiento del Informe UAI, alcanzando a la única observación que se halla pendiente a la fecha (Observación N° 9).

Se detalla la evolución de los aspectos señalados en dicha observación y su situación actual, a partir de la información brindada por las áreas intervinientes del 4° Distrito – Mendoza y las verificaciones efectuadas por esta UAI.



## HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES

### 9. Transporte de cargas peligrosas a través del Túnel “Cristo Redentor”

Impacto: Medio

El “Reglamento de Operación del Paso Los Libertadores para el Sistema de Túneles”, en su punto 7 exige que el transporte de materiales peligrosos sólo pueda efectuarse a través del Túnel “Cristo Redentor”, y que mientras se realice la circulación por el mismo debe suspenderse el tránsito en ambos sentidos.

Debido a que el puesto de control de cargas de Punta de Vacas no funcionaba las 24 horas y dado el reducido plantel de operarios por turno en el Puesto de Peaje y Video respecto al gran volumen de tránsito de cargas, esta auditoría considera como muy vulnerable el control sobre el transporte de cargas peligrosas previo al ingreso al túnel, y por lo tanto una elevada probabilidad de que no se corte el tránsito cada vez que esto ocurra.

Lo expuesto representa las siguientes consecuencias:

- Riesgo de incumplimiento del “Reglamento de Operatividad del Túnel”.
- Un accidente dentro del túnel en el que se vea involucrado un camión que transporta cargas peligrosas conjuntamente con el resto del tránsito, podría ocasionar gravísimas consecuencias en víctimas y daños materiales.
- Grave perjuicio económico a la repartición ante una demanda por incumplimiento del “Reglamento de Operatividad del Túnel”, o de algunas de las víctimas ante un hipotético accidente.

#### Recomendación:

Se debería realizar un control estricto de las cargas las 24 horas y aumentar el personal destacado en la zona del Puesto de Peaje y Video, con el fin de perfeccionar la identificación y control del transporte de cargas peligrosas y de esta forma evitar un hipotético paso por el túnel conjuntamente con el resto del tránsito.

En caso de no lograrse las 24 horas, se podría restringir el paso de este tipo de cargas solo a los horarios en que se cuente con la suficiente cantidad de personal, y de esta manera garantizar los cortes del tránsito que sean necesarios.

#### Opinión del auditado (2012):

4° Distrito – Mendoza:

“Se comparte la observación realizada por esa Auditoría Interna en cuanto a la necesidad urgente de incrementar el plantel de operarios para poder controlar eficientemente tanto el tránsito vehicular como el de cargas peligrosas en el Túnel Internacional, debiendo contarse en el Video con tres (3) personas permanentes para poder cubrir los tres turnos de 8 horas.

*En la actualidad los operarios que prestan servicio en el Sistema de Video – Túnel Internacional “Cristo Redentor” tienen una avanzada edad (64 años de promedio) con afecciones de salud (alta presión, operaciones al corazón, Mal de Chagas, etc.), que hacen en cierta oportunidad difícil cubrir los turnos necesarios.”*

Gerencia de Obras y Servicios Viales:

*“Se comparte la observación realizada en cuanto a la necesidad urgente de incrementar el plantel de operarios para poder controlar eficientemente tanto el tránsito vehicular como el de cargas peligrosas en el Túnel Internacional, debiendo contarse en el Video con tres (3) personas permanentes para poder cubrir los tres turnos de ocho (8) horas.*

*A tales fines esta Gerencia requerirá al Distrito una redistribución de su personal de manera de poder cumplir en forma eficaz esta tarea”.*

**Comentario del auditor:**

Los comentarios expresados por el Distrito Mendoza y la GOSV sobre las acciones que permitirían subsanar la observación se verificarán en oportunidad de efectuarse el seguimiento del presente informe de auditoría.

**Primer Seguimiento (2007):**

No se informaron acciones correctivas.

**Segundo Seguimiento (2009):**

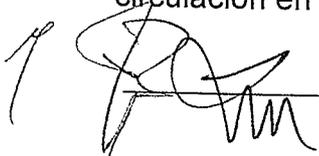
Al momento del relevamiento “*in situ*” (2009), el tránsito a través del Túnel “Cristo Redentor” estaba eventualmente interrumpido, por lo que no se pudo verificar la ejecución del procedimiento establecido para el transporte de cargas peligrosas.

No obstante, de acuerdo con lo informado por el 4° Distrito – Mendoza, el procedimiento se realiza conforme lo establecido en el “*Reglamento de Operación del Paso Los Libertadores – Túnel Internacional Cristo Redentor y Túnel Caracoles*”, deteniendo la marcha de los camiones con ese tipo de cargas, aparcándolos en la playa destinada a tal fin hasta que se agrupen varios de ellos, y efectuando luego el corte del tránsito normal para realizar la circulación exclusiva de estos vehículos.

Además, señala que ocurren casos en que llegan camiones con cargas peligrosas de manera aislada, es decir que su espera puede resultar relativamente importante, produciéndose en ocasiones inconvenientes por las molestias generadas a los transportistas de esas cargas hasta tanto se coordine y disponga el corte del tránsito ordinario.

De igual manera, se suelen presentar quejas de los usuarios comunes cuando se realizan los cortes para que circulen cargas peligrosas, ya que estos cortes pueden llegar a ser prolongados debido a las precauciones que se deben tomar.

Por otra parte el Distrito considera que, de acuerdo con la experiencia recabada, la regulación del tránsito de cargas peligrosas debería ser coordinada por Gendarmería Nacional - en conjunto con la Aduana de Uspallata -, dado que es el organismo que tiene poder de policía sobre el Corredor, siendo responsable de la seguridad y circulación en el mismo.



Respecto a la operación y monitoreo del Túnel Internacional “Cristo Redentor”, el Distrito informó que el mismo se encuentra previsto dentro del Contrato de la Malla N° 330 del Sistema CREMA, razón por la cual el personal que realiza el registro, operación y monitoreo del tránsito en el túnel pertenece a la empresa contratista.

Para la realización de esa tarea, el contratista dispone de un operario por turno, cubriendo las 24 horas con un total de 3 operarios, que cumplen turnos de 8 horas cada uno. Si bien estos operarios están capacitados para brindar primeros auxilios en casos de accidentes, si el siniestro involucra un transporte de cargas peligrosas se da intervención inmediata al Departamento de Avanzada de Gendarmería Nacional de Las Cuevas, que a su vez comunicará al Escuadrón 28 de Punta de Vacas, el que posee personal capacitado y equipado para actuar ante emergencias en los casos que puedan ser altamente contaminantes y tóxicos.

De acuerdo a lo expresado por el Distrito, se cumple con el procedimiento establecido para cargas peligrosas.

Sin perjuicio de que actualmente el personal del contratista de la Malla CREMA realiza el registro, operación y monitoreo del tránsito en el túnel, esta UAI considera que aún es insuficiente el personal (uno por turno) para poder controlar tanto el tránsito vehicular como el de cargas peligrosas.

Se considera valiosa la apreciación del Distrito respecto a la necesidad de realizar un control integrado con Gendarmería Nacional y la Aduana, lo que permitiría optimizar recursos y generaría además una mejora sustancial en la materia.

Por lo expuesto, esta UAI considera que el aspecto observado se encuentra aún en vías de regularización.

#### **Presente Seguimiento (2016):**

La observación original del año 2003 consideró como “*muy vulnerable*” el control sobre el transporte de cargas peligrosas previo al ingreso al Túnel “Cristo Redentor”, debido al reducido plantel de operarios en el Puesto de Peaje y Video respecto al gran volumen de tránsito de cargas, sumado a que el puesto de control de cargas de Punta de Vacas, ubicado unos kilómetros antes de llegar al Túnel, no operaba las 24 horas.

En dicha oportunidad, a criterio de la auditoría, estas circunstancias generaban una “*elevada probabilidad*” de que no se corte el tránsito general cada vez que un transporte de cargas peligrosas ingrese al Túnel, tal como lo exige el Reglamento de Operación del mismo.

Según indicó el 4° Distrito – Mendoza en el año 2009 y luego reafirmó en 2015, se estaría dando cumplimiento al procedimiento establecido en dicho Reglamento, señalando que los transportes de cargas peligrosas que llegan a la frontera se detienen y aparcan en una playa destinada a tal fin, hasta que se agrupan varios de ellos, efectuándose luego el correspondiente corte del tránsito general para permitir su circulación exclusiva.

Por otra parte, el Distrito considera que la metodología utilizada ha resultado adecuada hasta la actualidad, informando que hasta la fecha no se han producido siniestros relacionados en forma específica con el transporte de cargas peligrosas.

No obstante, de la labor realizada surgen las consideraciones que se detallan a continuación.

Por razones de oportunidad, en ninguna de las instancias de seguimiento (2009 y 2015) esta UAI pudo presenciar *"in situ"* la realización de alguno de los cortes mencionados, lo que impidió contar con una verificación y evaluación directa.

Como parte de las tareas del presente seguimiento, en abril de 2015 se efectuó una visita al Puesto de Peaje y Video del Túnel "Cristo Redentor", de la cual se originan los siguientes comentarios.

El Puesto de Peaje cuenta actualmente (2015) con un supervisor y 2 ó 3 cajeros. Entre los meses de junio y septiembre opera 12 horas diarias (de 9 a 21 hs.), con 2 cajeros; durante el resto del año lo hace las 24 horas del día, con 2 ó 3 cajeros según la disponibilidad de personal.

El Puesto de Video continúa siendo operado por [REDACTED] Contratista de la Malla CREMA 330, la cual se encuentra en etapa de Mantenimiento. Al respecto, esta UAI estima que debería analizarse la razonabilidad de dejar las tareas de control en el Puesto de Video en manos de empleados pertenecientes a una empresa contratista, en lugar de realizarlas con personal propio de la DNV.

Según lo señalado por el operario presente al momento de la visita, el puesto de Video se estaba operando con dos (2) personas por turno, aunque no durante las 24 horas, ya que no estaba trabajando entre las 02:00 y las 06:00 (e incluso el horario registrado en el Libro de Actas indica que dicho lapso podría ser mayor).

Los transportes de cargas peligrosas que llegan a la frontera para cruzar el túnel son identificados en el Puesto de Peaje mediante un símbolo que traen incorporado al parabrisas junto con un código que especifica el tipo de carga peligrosa.

El operador del Puesto de Video registra los datos de estos transportes en planillas llenadas manualmente, consignando fecha, hora, patente del vehículo, código de la carga peligrosa, procedencia y observaciones. Dichas planillas se exponen en el Anexo A – Fotográfico.

Al finalizar cada jornada se elabora un parte diario en un Libro de Actas, donde se incluye información general del paso fronterizo (estado de habilitación del túnel y datos climáticos) y un resumen de las cantidades de controles realizados ese día (cantidad de ingresos y egresos de camiones, ómnibus y automóviles, y cantidad de cargas peligrosas controladas).

Durante el tiempo que duró la visita no se efectuó ningún corte de tránsito para el cruce de vehículos con cargas peligrosas, por lo que no pudo verificarse *"in situ"* el cumplimiento del procedimiento establecido en el Reglamento de Operación del Túnel.

Tampoco se tuvo a la vista registro alguno que brinde información sobre los cortes de tránsito realizados diariamente, donde se deje establecido la fecha y hora de cada corte efectuado, su duración, el listado de vehículos de cargas peligrosas que fueron autorizados a circular en cada corte, personal responsable, particularidades del corte, etc.



Ante la consulta específica al respecto realizada por esta UAI mediante Nota N° 243/15, el Distrito respondió mediante Nota N° 2719/15, reiterando que se cumple con el procedimiento establecido en el Reglamento de Operación.

No obstante, en dicha respuesta no se incluye la información solicitada acerca del actual funcionamiento y operación del Puesto de Peaje y Video, ni sobre los cortes de tránsito que se realizan (detalle del régimen de operación, procedimiento para efectuar el transporte de cargas peligrosas a través del túnel, metodología de implementación de los cortes de tránsito, personal destacado a tal fin, registros de los cortes realizados, etc.).

De esta manera, se desconoce si existen modificaciones con relación al esquema de operación que fue descrito en el año 2009, y no se proporcionan elementos suficientes que permitan evaluar con adecuada precisión la efectivización de los cortes de tránsito exigidos, lo que impide realizar consideraciones que excedan a la del estricto cumplimiento de la normativa mencionado por el Distrito.

Ante la consulta acerca de si se ha establecido alguna restricción horaria al paso de transportes de cargas peligrosas, con el fin de acotar la cantidad de cortes de tránsito diarios y garantizar los mismos, el Distrito señala que no se ha establecido un horario de paso para las cargas peligrosas, debido a la dispersión de la llegada de estos vehículos. A modo de ejemplo, puede mencionarse que el 14/04/15 se presentaron 20 vehículos con cargas peligrosas, mientras que el 15/04/15 fueron 31 vehículos. Estos datos permitirían evaluar la conveniencia de programar determinada cantidad de cortes diarios en horarios prefijados y previamente conocidos por los transportistas, por fuera de los horarios normales de picos de tránsito general, en los que se suelen generar importantes acumulaciones de vehículos.

En cuanto a las tareas que se realizan en el Puesto de Control de Cargas de Punta de Vacas, ubicado pocos kilómetros antes de llegar al Túnel, el Distrito informa que allí se efectúa únicamente un control de pesos y dimensiones de todos los vehículos de cargas, sin incluir controles previos específicos a aquellos que transportan cargas peligrosas.

Por todos los motivos mencionados, si bien el Distrito señala que se estaría cumpliendo con la normativa vigente y hasta la fecha no hay registros de ocurrencia de siniestros relacionados con el transporte de cargas peligrosas a través del Túnel, durante el presente seguimiento no se evidenciaron modificaciones concluyentes con relación a la situación observada por esta UAI en el año 2003. Tampoco se tienen elementos que aseguren que la observación pueda considerarse regularizada, persistiendo a criterio de esta UAI una condición general de vulnerabilidad en el control del transporte de cargas peligrosas previo al ingreso al túnel.

Esta valoración se realiza teniendo fundamentalmente en cuenta la magnitud de los riesgos implícitos en la temática observada, ya expresados oportunamente.

Por lo tanto, esta UAI entiende que la observación debe mantenerse en trámite de regularización, sujeta a la generación de acciones que permitan asegurar y garantizar la total imposibilidad de que un vehículo de cargas peligrosas circule a través del Túnel junto con el resto del tránsito general.



No obstante, e independientemente de las nuevas tareas que en adelante realice esta UAI para dar continuidad al seguimiento de esta observación, se recomienda a todas las áreas de la DNV competentes en la materia tener en cuenta la información que surge de los comentarios y consideraciones vertidos en este informe, apuntando a optimizar las cuestiones referidas al tema analizado. Con este sentido, se brindan las recomendaciones complementarias que se exponen a continuación.

Si bien según lo señalado por el 4° Distrito – Mendoza se estaría cumpliendo con la normativa reglamentaria, debe decirse que ya en el año 2003 la UAI ha considerado vulnerable el control sobre el transporte de cargas peligrosas en el Puesto de Peaje y Video para su tránsito a través del Túnel Cristo Redentor, criterio que se mantiene hasta la actualidad en función de las tareas de seguimiento desarrolladas.

Al margen de ello, el Distrito Mendoza entiende que la regulación del tránsito de cargas peligrosas a través del Túnel “Cristo Redentor” no debería estar a cargo de la DNV sino que debería ser coordinada por Gendarmería Nacional en conjunto con la Aduana de Uspallata, dado que es el organismo que ostenta el poder de policía el Corredor Andino y es el responsable de la circulación y seguridad en el mismo.

Asimismo, el Distrito considera que, dado el tiempo transcurrido y los avances tecnológicos producidos, tanto en los vehículos como en los elementos de control, sería conveniente realizar un nuevo análisis de la operatividad del túnel a fin de realizar las correcciones que corresponda al Reglamento de Operación, las que deberán ser consensuadas con la República de Chile y los organismos intervinientes.

Por otra parte, el Distrito agrega que se acaba de realizar la presentación de los Términos de Referencia para la contratación de asistencia técnica para la “Refuncionalización Integral del Paso Cristo Redentor”, ante la Comisión Binacional para la Optimización del Paso Sistema “Cristo Redentor”. Al respecto, el Distrito entiende que, de acuerdo a la nueva conformación del sistema de túneles y su esquema de transitabilidad, deberían realizarse las consideraciones necesarias con respecto al tránsito de cargas peligrosas.

Esta UAI estima que, a fines de lograr un adecuado desarrollo de la temática, las consideraciones del Distrito Mendoza recién mencionadas deben tenerse en cuenta, en lo que respecta a la actualización del Reglamento de Operación, a la redefinición del organismo que deba coordinar la regulación del tránsito de cargas peligrosas en el Túnel “Cristo Redentor” y en el Corredor Andino en general, así como a las actuaciones que corresponda realizar ante la Comisión Binacional para la Optimización del Paso Sistema “Cristo Redentor”.

Sin perjuicio de ello y mientras las áreas pertinentes del organismo desarrollen las actividades relacionadas con estos tres puntos, esta UAI considera que la DNV debe adoptar las medidas necesarias y ajustar los procedimientos actuales para optimizar y lograr garantías respecto a la circulación de cargas peligrosas a través del Túnel “Cristo Redentor”.

**Estado al 29/04/16:**

En Trámite de Regularización.



## CONCLUSIÓN GENERAL

Esta Unidad de Auditoría Interna (UAI) de la DNV elaboró el presente informe de seguimiento del Informe Definitivo UAI N° 14/03 – “Corredor Andino – Mendoza”.

El Informe original del año 2012 contiene nueve (9) observaciones, ocho (8) de las cuales fueron regularizadas en las instancias de seguimientos previas, siendo la restante (Observación N° 9) el objeto del presente seguimiento.

De la labor realizada, se concluye que aún persisten debilidades en el control del transporte de cargas peligrosas previo al ingreso al Túnel internacional “Cristo Redentor”, valoración que se hace teniendo en cuenta el alto riesgo implícito.

Por lo tanto, esta UAI entiende que la Observación N° 9 debe mantenerse en trámite de regularización, sujeta a la adopción de nuevas medidas y procedimientos que permitan lograr total garantía respecto a la circulación de cargas peligrosas a través del Túnel “Cristo Redentor”, asegurando que un vehículo de cargas peligrosas no pueda circular por el Túnel en conjunto con el resto del tránsito general.

Finalmente, se recomienda que los niveles superiores de la DNV tengan en cuenta las consideraciones que agrega en esta oportunidad el Distrito Mendoza, respecto a la necesidad de actualizar el Reglamento de Operación, redefinir el organismo responsable de controlar el tránsito de cargas peligrosas a través del Túnel y en el Corredor Andino en general, y establecer las actuaciones a realizar ante la Comisión Binacional para la Optimización del Paso Sistema “Cristo Redentor”.

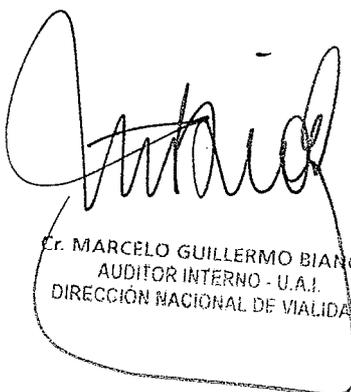
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 16 de noviembre de 2016.



Ing. MARTÍN GONZÁLEZ ORÍA  
Auditor Área Operativa-UAI  
Dirección Nacional de Vialidad



Ing. JUSTO ROMERO  
Coordinador Área Operativa - UAI  
Dirección Nacional de Vialidad



Sr. MARCELO GUILLERMO BIANCHI  
AUDITOR INTERNO - U.A.I.  
DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD