

SESIONES ORDINARIAS

2002

ORDEN DEL DIA N° 1205

COMISION PARLAMENTARIA MIXTA REVISORA DE CUENTAS DE LA ADMINISTRACION

Impreso el día 15 de octubre de 2002

Término del artículo 113: 24 de octubre de 2002

SUMARIO: **Tareas** desarrolladas por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. Regularización de las mismas y cuestiones conexas. (150-S.-2002.)

Buenos Aires, 25 de septiembre de 2002.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional solicitándole: a) adopte las medidas conducentes a la regularización de las tareas desarrolladas por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables; b) proceda a disponer lo conducente a la determinación del perjuicio fiscal que pudiera tener origen en las situaciones observadas por el control externo en dicho ámbito y arbitre lo conducente a la identificación y efectivización de las responsabilidades correspondientes.

2. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

Saludo a usted muy atentamente.

MARCELO E. LÓPEZ ARIAS.
Juan J. Canals.

FUNDAMENTOS

Las presentes actuaciones se refieren a un informe de auditoría, realizado por la Auditoría General

de la Nación, en el ámbito de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

La Auditoría General de la Nación informa que realizó una auditoría sobre evaluación del sistema de información sobre metas y objetivos que sustenta los resultados obtenidos por el Programa 91 "Formulación y conducción de políticas portuarias y de vías navegables" durante el ejercicio 1998, en ámbito de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. Las tareas de campo se desarrollaron desde el 2 de marzo hasta el 11 de junio de 1999.

El examen fue realizado de conformidad con las normas de auditoría externa de la Auditoría General de la Nación, aprobadas por resolución 145/93, dictada en virtud de las facultades conferidas por el artículo 119, inciso d), de la ley 24.156, habiéndose circunscripto básicamente a la realización de relevamientos de los circuitos administrativos involucrados y al análisis de información y documentación seleccionada en base a parámetros de significatividad.

La AGN manifiesta que el proyecto de informe fue puesto en conocimiento del organismo auditado, el que produjo aclaraciones y comentarios, los que han sido incorporados en los acápites pertinentes, en la medida en que los elementos de juicio aportados así lo permitieron.

El informe de la AGN, no consigna las conclusiones, limitándose a realizar comentarios y observaciones y recomendaciones.

Para la realización del informe, la AGN señala que efectuó un relevamiento, destacando que para el ejercicio bajo análisis, el Programa 91 no incluyó la planificación de la actividad a desarrollar ni las metas físicas a alcanzar. Que, ante la ausencia de las mismas, se utilizaron las políticas y objetivos que remitió el Poder Ejecutivo nacional, junto con la Ley de Presupuesto del ejercicio 1998.

La AGN aclara que la denominación de las áreas que se consignan en el informe se corresponde con la vigente al momento de las tareas de campo.

Los auditores de la AGN señalan que, al no definirse metas que traduzcan los objetivos trazados en la política presupuestaria ni formularse tareas a cumplir o insumos a utilizar, se dificulta severamente la evaluación de la gestión en términos de eficiencia, economía y eficacia. Sin embargo, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables determinó en su política presupuestaria para 1998 los objetivos de descentralización, desregulación y privatización de servicios, enumerando las políticas a seguir en tal sentido.

El Programa 91, se relaciona con la infraestructura portuaria, con el dragado y balizamiento y la modernización portuaria.

El informe de la AGN consigna diversos comentarios y observaciones que surgen del trabajo realizado.

La AGN seleccionó dos puertos con habilitación acordada y una terminal cuyas autoridades no habían iniciado el trámite pertinente. Se comprobó que la Dirección Nacional de Infraestructura Portuaria realiza algunos procedimientos de control en puertos con habilitación ya otorgada, pero no realiza intimaciones a aquellos puertos que no han solicitado la misma.

Con respecto a la procedencia del pago del subsidio a la concesionaria por el trimestre agosto/octubre de 1998 fue aconsejada por la Comisión de Seguimiento de la Concesión y la consultora actuante, basándose en el cumplimiento de los trabajos previstos en la planificación por el trimestre en cuestión y la inexistencia de reclamos en aspectos de señalización. Sin embargo, la AGN señala que se compararon las actividades del dragado previstas en el plan de trabajo con la actividad denunciada por la concesionaria, lo cual no permite corroborar lo dictaminado previo al pago del subsidio, toda vez que en los informes correspondientes a septiembre y octubre se señala que lo actuado por la concesionaria difiere de lo previsto en el plan.

Independientemente de la menor actividad real con respecto a lo planificado, la AGN señala que cabe destacar que Hidrovía S. A. (la concesionaria) cumplió con los requerimientos del pliego en términos de profundidad efectiva disponible, de 32 pies en casi la totalidad de la vía navegable.

En cuanto a la actuación de la concesionaria con respecto al balizamiento, las fuentes consultadas por la AGN fueron en todos los casos, confirmatoria de una buena señalización.

De las operaciones presupuestarias que se relacionan con la renegociación del contrato con Hidrovía S. A., la AGN seleccionó el expediente 554-712/98 por el cual se pagó la segunda cuota de un total de u\$s 30.490.588,42 por diversos conceptos, siendo los gastos por sustitución de la draga 256-C los más significativos. De los elementos de

juicio considerados para su análisis, la AGN señala que se destaca el informe técnico elaborado por la Comisión de Seguimiento de la Concesión, que se aproxima bastante al valor convenido en el Acta Acuerdo.

Con respecto a la razonabilidad de los alquileres mensuales pagados por las embarcaciones Vespucci y Manzanillo II, la AGN informa que los mismos son armónicos con los valores publicados en la revista especializada holandesa NIVAG que recopila información de todo el equipamiento existente en el mercado internacional.

Los expedientes que dan cuenta del procedimiento empleado para gestionar la reparación de embarcaciones, fueron motivo de los siguientes reparos por parte de la AGN:

- No hay elementos que demuestren la necesidad de los trabajos realizados ni quién los autorizó. Se desconoce si todos los servicios prestados eran los que efectivamente se requerían.

- La real prestación de los servicios pagados descansa en los agentes o funcionarios que conformaron los remitos de las empresas, emitidos en oportunidad de la finalización de los trabajos. En muchos casos se ha comprobado que las personas que dieron la conformidad, por sus funciones o capacidad técnica no guardan relación con la prestación certificada. Se ha comprobado la existencia de servicios por valor de \$ 184.140 conformados en 1994 por una persona que fue dada de baja en el año 1990. Sobre este hecho, el responsable informó que solicitará la instrucción del correspondiente sumario.

- El informe técnico encomendado a fin de merituar el trabajo realizado, sólo se refiere a las firmas, sellos y aclaraciones de los responsables de las unidades. No se expide acerca del estado previo ni posterior de las unidades reparadas, ni hace mención de haber analizado la documentación de las embarcaciones o de algún otro elemento técnico que dé cuenta de la realización de los trabajos.

- Se reparó el yate 551-B por un valor de \$ 46.000, que incluyó la reparación integral de sus motores Deutz 8 cilindros 160 HP y un motor generador FIAT CP 3 de 120 HP. Durante 1998, la embarcación fue declarada en desuso, es decir en el mismo ejercicio en que se procedió al pago de las reparaciones. Según comentarios hechos por el responsable con posterioridad, la declaración en desuso no incluyó a los motores, los que fueron desmontados y se encuentran depositados en el Departamento Distrito Paraná Superior, disponibles para su uso.

Las reparaciones de embarcaciones comentadas en el punto anterior, se pagaron durante el ejercicio 1998 de legítimo abono, por un valor de \$ 3.037.197. Las resoluciones números 128, 195, 286 y 288/98 de la Secretaría de Transporte autorizando cada gasto, ordenaron a su vez la iniciación de actuaciones sumariales para deslindar responsabilidades. La AGN informa que, habiéndose solicitado precisiones so-

bre su tramitación, la Subdirección General de Administración del SAF 357 informó que no se han iniciado los sumarios correspondientes.

La actividad desplegada por la Dirección Nacional de Vías Navegables durante el ejercicio 1998, no apuntó principalmente al cometido de mantener el dragado y señalización de las áreas no concesionadas. Los esfuerzos de la Dirección estuvieron orientados a evitar la inundación de ciudades afectadas por la emergencia climática declarada en el Nordeste argentino. En cuanto al balizamiento, se repusieron 30 señales y se cambiaron 26.

El avance de los trabajos realizados en Goya, Formosa y Reconquista durante el año 1998, no es verificable con las "planillas diarias de avance", ya que los elementos de juicio necesarios para verificar el avance al 31-12-98 se encuentran en los respectivos distritos. La Dirección informó que la dispersión de la documentación respondió a la situación de extrema emergencia que se debió cubrir, sin perjuicio de indicar que se toma debida nota de tal circunstancia para el futuro.

La Subsecretaría poseía al 31-12-98 la titularidad de 118 embarcaciones, de las cuales 20 fueron utilizadas en el distrito Paraná Superior y una fue cedida a Hidrovía. Independientemente, de la información obtenida surge que la draga 258-C se encuentra en el distrito Río de la Plata (con número de inventario 1914) y en el distrito Quequén (con número 1916). La entidad auditada tiene una planta de personal embarcado que, según presupuesto de 1998, fue de 632 personas.

La AGN manifiesta que, con posterioridad a las tareas de campo, el organismo auditado ha señalado que en el año 1998 hubo 62 embarcaciones activas (en diversos distritos y por convenios con distintos entes), pese a que oportunamente sólo se informó actividad en el distrito Paraná Superior. Además, ha aclarado que la draga 258-C se encuentra en el distrito Quequén, siendo la draga 257-C la que tiene asiento en el distrito Buenos Aires. Con relación al personal embarcado, el auditado ha informado que el mismo también desempeña tareas de mantenimiento y guardia de seguridad de los buques, en referencia a las funciones a realizar en las embarcaciones inactivas.

El préstamo BID 962-OC AR, de financiación del proyecto de modernización portuaria, previó entre sus componentes administrativos el reembolso de u\$s 767.960 por estudios de prefactibilidad, financiados con otros préstamos del BID. Al 31-12-98, dicha suma se encontraba pendiente de utilización, pese a que pudo haber sido afectada a partir del 4-2-98. Al no haberse realizado la citada absorción de préstamos anteriores, se devengaron comisiones de compromiso durante 11 meses del año 1998, por la suma en cuestión.

Por su parte, la coordinación del proyecto entendió que existe la posibilidad de que efectivamente la situación se haya verificado, indicando que ha

sido planteado el tema ante el BID. Asimismo, es de opinión de que el banco debió cancelar toda situación de contratos anteriores junto con el primer desembolso del crédito en trámite.

La ejecución presupuestaria de fuente 22 es una información que procesa la Unidad Ejecutora del Proyecto. Se requirieron precisiones acerca de la ejecución presupuestada por las sumas erogadas con fuente de financiamiento 22, tanto a la Unidad Coordinadora del préstamo como al SAF 357. No se obtuvo detalle contable de dicha ejecución presupuestaria. A fin de tomar conocimiento de la ejecución del proyecto, se consultó el "estado de inversiones" incluido en los estados financieros del préstamo BID 962-OC AR al 31-12-98, que consigna una inversión efectivamente aplicada de u\$s 1.596.614,76.

Debe tenerse presente que lo efectivamente ejecutado no incluye los pagos invertidos en la obra de Puerto Madryn, que ascienden a u\$s 1.403.927,79, ni tampoco incluyen la suma de u\$s 1.576.399,63 por transferencias de fondos pendientes de rendición. En consecuencia, la utilización del préstamo al 31-12-98 fue de u\$s 3.560.512,38.

Autoridades nacionales y enviados del BID realizaron, entre los días 22 y 28 de abril de 1999, una reunión de seguimiento del programa de modernización portuaria de la cual se desprende:

– De todas las obras previstas en el componente mejoramiento portuario, la única en ejecución es la de Puerto Madryn, cuyo avance físico en oportunidad de la primera reunión de seguimiento de 1999 fue del 39 %, contra un 42 % programado. Corresponde señalar que el primer año de ejecución del proyecto incluye todas aquellas tareas previas a la "elegibilidad del préstamo", que son necesarias para comenzar los trabajos.

– De las demás obras proyectadas, cabe destacar que la Subsecretaría ha propuesto excluir los trabajos programados para el Puerto Nuevo de Buenos Aires, porque estima que no podrían ponerse en marcha hasta tanto no se apruebe la ampliación que se está proyectando para dicho puerto. La AGN, por su parte, estima que los trabajos previstos en el proyecto de modernización portuaria para el puerto de Buenos Aires podrían concretarse aunque la ampliación del mismo no se apruebe. Debe tenerse en cuenta también que la justificación principal para admitir, como contrapartida local, las inversiones en las terminales privadas de Puerto Nuevo (u\$s 68 millones) era su relación con las obras de mejoramiento en dicho puerto. Con respecto a los trabajos a realizar en Puerto Deseado (Santa Cruz), los mismos fueron retirados del programa por decisión de la provincia.

La Subsecretaría ha propuesto la inclusión de otras obras en el programa de modernización portuaria que, a la fecha, no han sido aprobadas por el BID.

– Los costos estimados en el informe del proyecto de modernización portuaria sufrieron modificacio-

nes en el transcurso de su ejecución. Así, el valor de los trabajos de Puerto Madryn se previó en u\$s 18.100.000, mientras que el de las obras en ejecución es de u\$s 13.344.000. El proyecto original del puerto Quequén era de u\$s 20.000.000 y en la actualidad es de u\$s 35.000.000. El del puerto de Rawson era originariamente de u\$s 7.000.000 y actualmente es de u\$s 14.000.000.

De las consideraciones expuestas, surge que la selección de las obras necesarias para alcanzar el mejoramiento portuario y la estimación de sus costos (que permitieron determinar el valor del préstamo y la contrapartida local) se efectuaron con imprecisiones.

Atento lo informado por la Auditoría General de la Nación, corresponde dirigirse al Poder Ejecutivo nacional solicitándole: a) adopte las medidas conducentes a la regularización de las tareas desarrolladas por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables; b) proceda a disponer lo conducente a la determinación del perjuicio fiscal que pudiera tener origen en las situaciones observadas por el control externo en dicho ámbito y arbitre lo conducente a la identificación y efectivización de las responsabilidades correspondientes.

*Oscar S. Lamberto. – Jesús Rodríguez. –
Carlos A. Verna. – Miguel A. Pichetto.
– José A. Vitar. – Omar E. Becerra. –
Ricardo C. Quintela.*

ANTECEDENTES

1

Dictamen de comisión

Honorable Congreso:

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas de la Administración ha considerado el expediente Oficiales Varios 604/00, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución

sobre metas y objetivos que sustentan los resultados obtenidos por el Programa 91 “Formulación y Conducción de Políticas Portuarias y de Vías Navegables” durante el ejercicio 1998, en ámbito de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, y, por las razones expuestas en sus fundamentos, os aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional, solicitándole: a) adopte las medidas conducentes a la regularización de las tareas desarrolladas por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables; b) proceda a disponer lo conducente a la determinación del perjuicio fiscal que pudiera tener origen en las situaciones observadas por el control externo en dicho ámbito y arbitre lo conducente a la identificación y efectivización de las responsabilidades correspondientes.

2. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos*.

De acuerdo con las disposiciones pertinentes del Reglamento del Honorable Senado de la Nación, este dictamen pasa directamente al Orden del Día.

Sala de la comisión, 6 de agosto de 2002.

*Oscar S. Lamberto. – Jesús Rodríguez. –
Carlos A. Verna. – Miguel A. Pichetto.
– José A. Vitar. – Omar E. Becerra. –
Ricardo C. Quintela.*

2

Ver expediente 150-S.-2002.

*Los fundamentos corresponden a los publicados con la comunicación del Honorable Senado.

