

SESIONES ORDINARIAS

2011

ORDEN DEL DÍA N° 1955

COMISIÓN PARLAMENTARIA MIXTA REVISORA
DE CUENTAS

Impreso el día 3 de marzo de 2011

Término del artículo 113: 16 de marzo de 2011

SUMARIO: **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre las medidas adoptadas en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad para regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación en su examen referente al cumplimiento y control de los contratos de recuperación y mantenimiento (CreMa) y cuestiones conexas.

1.– (8.679-D.-2010.)

2.– (12-O.V.-2010.)

I. **Dictamen de mayoría.**II. **Dictamen de minoría.**

I

Dictamen de mayoría*Honorable Cámara:*

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas ha considerado el expediente oficiales varios OV 12/10, mediante el cual la Auditoría General de la Nación comunica resolución aprobando el Informe de Auditoría, con la finalidad de verificar la gestión de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en el cumplimiento y control de los Contratos de Recuperación y Mantenimiento (CReMa) 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 informe sobre las medidas adoptadas en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad a los efectos de: *a)* regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación en su examen referente al cumplimiento y control de los Contratos de Recuperación y Mantenimien-

to (CreMa); *b)* determinar el perjuicio fiscal que pudiera haber emergido de las aludidas situaciones y *c)* determinar y efectivizar las correspondientes responsabilidades.

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

De acuerdo con las disposiciones pertinentes, el presente dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de la comisión, 11 de noviembre de 2010.

Heriberto A. Martínez Oddone. – Luis A. Juez. – Gerardo R. Morales. – Ernesto R. Sanz. – Juan C. Morán. – Walter A. Agosto.

II

Dictamen de minoría*Honorable Cámara:*

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas ha considerado el expediente oficiales varios OV 12/10, mediante el cual la Auditoría General de la Nación comunica resolución aprobando el informe de auditoría, con la finalidad de verificar la gestión de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en el cumplimiento y control de los Contratos de Recuperación y Mantenimiento (CReMa) 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 informe sobre las medidas adoptadas en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad para regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de

la Nación en su examen referente al cumplimiento y control de los Contratos de Recuperación y Mantenimiento (CReMa).

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

De acuerdo con las disposiciones pertinentes, el presente dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de la comisión, 11 de noviembre de 2010.

Nicolás A. Fernández. – Gerónimo Vargas Aignasse. – José M. Díaz Bancalari.

FUNDAMENTOS

La Auditoría General de la Nación (AGN) informa que realizó una auditoría en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) con la finalidad de verificar la gestión de la DNV en el cumplimiento y control de los Contratos de Recuperación y Mantenimiento (CReMa).

Período auditado 2004-marzo 2007. Las tareas de campo de la AGN fueron desarrolladas en el período comprendido entre octubre de 2006 y el 30 de agosto de 2007.

Aclaración previa.

La Auditoría General de la Nación, en su informe, define al sistema CReMa como los “Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento”. Sin embargo, en la fotografía del cartel de la Secretaría de Obras Públicas de la Dirección Nacional de Vialidad, se observa que la correcta denominación es “Contratos de Recuperación y Mantenimiento”.

El sistema CReMa es un sistema de gestión basado en los resultados donde la única condición objetiva que en la práctica determina si un sector de la red vial es posible gestionarlo aplicando el sistema CReMa es que el estado inicial de la malla permita su recuperación para alcanzar el nivel de servicio y el estado objeto del contrato que se aplica para los caminos con un tránsito de 300 a 3.000 vehículos por día. Se estima que los caminos con un tránsito superior a 3.000 vehículos / día pueden ser concesionados.

Comenzó a implementarse en 1997. El sistema tiene por objeto agilizar los plazos del procedimiento licitatorio dejando la preparación del detalle de ingeniería al contratista una vez que el contrato es agilizado.

El sistema de contratación es por ajuste alzado, es decir, la contratación de la obra por un precio global, que se lo conviene inalterable o fijo, en tanto se mantiene la obra.

La duración del contrato es de cinco años (aunque existen casos de seis años) con dos actividades definidas: la rehabilitación y las actividades de mantenimiento.

El sistema cuenta con un sistema de financiamiento parcial del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF). El porcentaje a financiar se fija

inicialmente, pero puede variar durante la vigencia del préstamo.

El proyecto de informe de auditoría fue enviado en vista al organismo auditado, el que ha formulado consideraciones que han sido tenidas en cuenta para elaborar el informe definitivo.

El examen realizado por la AGN dio lugar a los siguientes comentarios y observaciones:

1. Los presupuestos elaborados por la DNV para las obras licitadas mediante el sistema CReMa presentan deficiencias en los siguientes aspectos:

La DNV reconoció en el informe presentado al Banco Mundial que en cierta medida las diferencias ocurridas entre las propuestas recibidas y los presupuestos oficiales se debieron a “errores involuntarios de la DNV en la preparación de los presupuestos oficiales”.

Asimismo, la administración central de la DNV ha reconocido que al compulsar los Presupuestos Oficiales (PO) elaborados por los distritos y las correcciones realizados por éstos, se pone de manifiesto la diversidad de estándares de capacidad profesional que tiene la institución en el interior del país.

Las diferencias que muestran las ofertas con las estimaciones de la DNV (PO) impactan en la planificación presupuestaria y estratégica de la entidad, repercutiendo además en el sector público (redefinir créditos, obras a realizar, etcétera).

1.1. Los presupuestos elaborados por la DNV responden a restricciones presupuestarias de la entidad y no a las reales necesidades físicas de la malla a licitar.

Las mallas difieren por sus características físicas, longitud, etc. y por la participación que tiene en cada contrato la obra de recuperación que, en los casos analizados, van desde el 100% de la longitud de la malla (8 casos) hasta el 27% (malla 117 A).

Cuando se toma el indicador PO/km/año, resulta que la dispersión relativa es 32%.

Los resultados indican que la determinación de los montos presupuestados antecede a la conformación física de la malla, indicio que fue corroborado en entrevistas con funcionarios de la DNV que manifestaron que el diseño de la obra quedaba sujeto al monto disponible (aproximadamente \$ 30.000.000) y no, a un estudio pormenorizado de sus reales necesidades. Las necesidades de la malla terminan siendo cubiertas, en casos, con “eventos compensables”.

1.2. En las 13 mallas bajo análisis, las menores ofertas exhiben similar dispersión que los presupuestos oficiales, pero con valores superiores cercanos al 25%.

La DNV no da a conocer oficialmente su estimación del valor de la obra (por exigencia del Banco), aunque los postulantes pueden inferir el valor calculado a través de la garantía de oferta (fijada en un 1% del valor calculado de la obras). En este sistema queda librado al contratista el ajuste, a partir de lo determinado en

el PROBAS, según sea su propia estrategia de mantenimiento.

1.3. Los eventos compensables analizados corresponden a obras que debían haber estado incluidas en el proyecto original o que por su magnitud constituyen una obra pública distinta. Los montos en concepto de eventos compensables modifican significativamente los montos del contrato original.

El marco normativo consigna como evento compensable el efecto de un hecho futuro que produce una modificación de las obligaciones del contratista más allá de lo previsto en el pliego; por lo tanto, de lo cotizado en la licitación. En los casos de aprobación de eventos compensables, los parámetros para la elaboración de su presupuesto deben ser coincidentes con los de contrato y/o estar referidos a ellos. El circuito de elevación y aprobación es similar al del contrato original.

1.4. Al de cierre de las tareas de campo ninguna malla contratada bajo el CReMa I tiene recepción definitiva, por lo que aún no puede precisarse el costo final de las mismas.

Ello se debe a que ninguna cuenta va con Certificado de Recepción Definitiva por tener redeterminaciones de precios o trámites de cierre pendientes, como penalidades, recursos administrativos, etc. Todas las mallas que conforman este universo presentan asignaciones presupuestarias –algunas de monto significativo– en el período 2004-2007; incluye contratos que no están en ejecución o mallas que han sido relicitadas.

2. A pesar de las modificaciones introducidas en las condiciones de los pliegos, no se han logrado mejoras significativas en los resultados de los procesos licitatorios, y no se evidencian estrategias que permitan superar las debilidades en la elaboración de los presupuestos estimados por la DNV.

Desde la implementación del sistema CReMa, se han realizado una serie de modificaciones en las condiciones de los pliegos tendientes a acercar la brecha entre el PO y las ofertas; algunos disminuyen componentes de riesgo que impactan en los costos financieros. A saber:

- Fijar un límite de admisibilidad al momento de la oferta (tope 25%);
- Actualizar el PO, al momento de la oferta;
- Acelerar el calendario de pago;
- Eliminar el umbral del 10% en las redeterminaciones de precios;

Asimismo se modificó el plazo de duración de la obra de recuperación que en 1996 era de 12 meses, pasó a 18 meses en 2004 y a 24 meses en 2007.

2.1 El defecto en la valorización inicial de las obras y/o la falta de concordancia de las características físicas de la malla con la valorización de la obra, torna ineficiente el mecanismo de selección adoptado de imposición de un límite de admisibilidad.

Debido a los extremos alcanzados en las cotizaciones, se entendió adecuado que los criterios generales para evaluar la admisibilidad y conveniencia de las ofertas quedaran plasmados en un reglamento, cumpliendo con una recomendación de los órganos de control interno y externo. Así se aprobó el Reglamento de Procedimientos de Adjudicación de Licitaciones de Contratos Sistema CReMa (resolución 879/04 del 9/6/04), estableciéndose su aplicabilidad a todas las licitaciones en trámite. Respecto a ofertas que superan el PO, se previeron dos situaciones:

a) Si la oferta admisible más baja supera el PO en más de un 25%, se rechaza por inconveniente (artículo 8.3.1).

b) Si la oferta admisible más baja supera el PO en hasta un 25%, se evalúa la conveniencia del precio ofertado después de oír al oferente.

Según la DNV, el límite del 25% tuvo como fin reflejar la incidencia que en las cotizaciones pueden tener factores conocidos, pero no susceptibles de una cuantificación objetiva en el PO, distribuido de la siguiente manera: I) 10% como valor máximo en concepto de aplicación de redeterminación de precio; II) 15% por la modalidad de contratación por ajuste alzado absoluto.

El Reglamento se modificó por resolución AG 239/05 (1/03/05), que posibilita la adjudicación cuando la diferencia es mayor a un 25% si conviniera a los intereses de la repartición.

Siendo que esto es de carácter excepcional, su uso requiere suma prudencia.

Por otro lado, en el pliego BIRF 2005/2006 se modificó el método para la actualización de los precios básicos durante la ejecución del contrato que operaba a partir de un disparador fijado en 10%, permitiendo la redeterminación de precios cualquiera fuera el impacto de la inflación, quitándose así un componente de riesgo en la oferta.

Consecuentemente, el reglamento debió adecuar su normativa a dicha modificación y se incorporó el artículo 8.3.10 estableciendo los porcentajes de referencia según la edición del pliego: los pliegos CReMa 2004 BIRF y FTN mantuvieron el límite del 25%, mientras que los pliegos CReMa 2005 y 2006 admiten 15%.

2.2. Las licitaciones realizadas en 2005-2006 exhiben una disminución de la brecha entre el PO y la menor oferta. No obstante, el aumento del costo de las obras podría comprometer su ejecución física.

Comprende 13 mallas licitadas en 2005-2006, de las cuales 12 fueron adjudicadas por un total de \$ 736,08 millones que corresponde a 1.958,02 km.

En estos casos, la DNV actualizó los PO a la fecha de apertura de licitación.

Por la resolución AG N° 852/05 (jun/05) se admite la actualización de los montos contractuales desde su inicio y en forma periódica.

En promedio, los valores de los contratos resultaron 9% superiores a los PO actualizados.

El aumento del costo fue destacado por el banco al analizar las posibilidades de financiamiento del programa señalando el importante aumento en el costo de la obra vial que estima cercano al 50% entre enero/2004 y marzo/2006.

El banco advierte la importancia de efectuar un análisis de costo-eficiencia de la estrategia de gestión del sistema CReMa en el entendimiento que "...dicho análisis resulta de particular relevancia teniendo en cuenta los recientes antecedentes de licitaciones CReMa y sobre costos de precios, para dar luz a la incertidumbre que dicha situación ha generado en cuanto a la posibilidad de alcanzar el objetivo de desarrollo del proyecto de consolidar un sistema eficiente".

2.3. Se observa una leve tendencia a disminuir los plazos que demanda la gestión del proyecto hasta el replanteo de la obra, sin embargo, los mismos siguen siendo significativos.

Según la DNV, el tiempo promedio entre la elaboración del PO por el distrito y su presentación a la administración central y el llamado a licitación es aproximadamente de 4 meses. Luego, se han calculado los plazos que demanda el proceso licitatorio para las 50 mallas en ejecución desde la publicación hasta el replanteo de la obra (inicio de la obra), observándose que en promedio lleva un año. Se destaca que uno de los objetivos del sistema CReMa es agilizar el sistema de contratación.

2.4. Las propuestas presentadas por la DNV para reducir las diferencias entre PO y ofertas no contemplan mejorar la calidad técnica del proyecto básico.

La DNV destaca en el informe enviado al BIRF, la necesidad de implementar mecanismos que eliminen o reduzcan a la mínima expresión las posibilidades de dispersión entre los presupuestos oficiales y las ofertas. A tal fin recomienda adoptar las siguientes medidas:

- Licitaciones con cómputos básicos oficiales, conocidos por las empresas que deseen participar y que constituyan la base de las ofertas, acompañado de los análisis de precios que elabora la administración, de los que surgen los precios básicos oficiales y el presupuesto oficial.

- Cómputos oficiales ajustados a la realidad, que contemple la instrumentación de posibles ajustes durante el proceso licitatorio (llamado/apertura de ofertas) y su posterior comunicación a las firmas interesadas mediante volantes o circulares.

- Presupuestos oficiales ajustados a los valores en que están expresados los presupuestos de oferta (que son los vigentes en el mes previo a la apertura de la licitación), previéndose la posibilidad de su ajuste en caso de existir un proceso relevante de inflación. Como alternativa, podría establecerse que los oferentes realicen sus ofertas a valores del mes adoptado para expresar el presupuesto oficial.

El análisis no pone acento en las debilidades de la DNV en la preparación del PROBAS y el PO observadas, sino que por el contrario, recomienda dejar de lado el sistema de ajuste alzado para reemplazarlo por el de unidad de medida, desnaturalizando el sistema CReMa.

3. La DNV presenta dificultades operativas para llevar adelante la ejecución y monitoreo eficaz de los contratos CReMa.

3.1. Las condiciones operativas de la DNV restringen y limitan las decisiones sobre la forma de gestionar.

Teniendo en cuenta el aumento de la obra pública conforme surge del incremento presupuestario, la capacidad de gestión adquiere especial relevancia.

En la visita al distrito Catamarca se constató que no cuenta con suficiente personal especializado en áreas o para tareas significativas como supervisión de obra, estudios y proyectos y redeterminación de precios, toda vez que el plantel está compuesto por 9 ingenieros, incluido el jefe de distrito, quien tiene a su cargo múltiples funciones, sólo en materia de CReMa únicamente, le corresponden las tareas previas a la marcha del contrato, el estudio y elaboración del proyecto de obra y el correspondiente presupuesto. Luego de la adjudicación, tiene a su cargo todo lo vinculado con la ejecución (verificar que el proyecto presentado se adecue al PROBAS, efectuar el seguimiento y supervisión, emitir los certificados de obra y de redeterminaciones de precios, entre otros).

Esta situación se reitera en casa central y en los demás distritos como consecuencia del mayor énfasis dado a la obra vial desde el gobierno nacional. Así, el papel que debe cumplir la DNV en este nuevo escenario, torna escasa los recursos humanos existentes a lo que debe agregarse las dificultades para la incorporación de personal idóneo en determinadas especializaciones.

Las dificultades operativas de los distritos para tomar a su cargo el mantenimiento hasta la oportunidad de su relicitación han sido fundamento para prorrogar los contratos de 13 mallas CReMa I (Resol. DNV 1.898/04 - 20/12/04).

3.2. Existe una estructura informal con poder de decisión que se contrapone con la normativa vigente.

Las regiones fueron creadas por decreto 616/92, sin que exista a la fecha norma que las derogue formalmente. Entre sus funciones se destacan relevar las necesidades viales y aportar los elementos para la planificación a nivel regional; coordinar estudios, proyectos, construcciones, elaborar una programación presupuestaria anual y controlar la asignación de los recursos; supervisar las tareas técnicas, administrativas y económico-contable en las provincias de su jurisdicción, y consensuar e instrumentar programas de asistencia; preparar y proponer convenios con provincias, municipios, entre otros.

Sin embargo, en la práctica las regiones han sido reemplazadas por la Unidad Coordinadora de Distritos,

dependiente del administrador general, la que funciona informalmente. La comunicación de los distritos con el administrador general se canaliza a través de esta unidad.

3.3. La prórroga del plazo de ejecución de los CReMa I en forma sistemática, excediendo los límites establecidos en el artículo 12 del decreto 1.023/01, no debe sustituir la celebración de nuevos contratos.

Los contratos CReMa I debían finalizar, en su mayoría, en el 2002. Como la normativa contractual permitía extender el programa por períodos anuales sucesivos hasta un 20% adicional al valor del contrato, los contratos fueron prorrogados por un año con financiamiento del BIRF; pero, posteriormente, muchos siguieron prorrogándose sucesivamente con financiamiento local: a 2007 hay 15 contratos CReMa I que se encuentran vigentes.

3.4. Se observan falencias en los expedientes de prórrogas respecto de las exigencias previstas en la normativa vigente.

Ejemplos:

– No consta que se hubiera verificado si existía partida presupuestaria previo a la firma del convenio de prórroga, conforme lo exige la ley 13.064.

– Las resoluciones que aprueban las ampliaciones se dictan cuando las mismas están próximas a concluir; los dictámenes jurídicos son sobre hechos consumados, lo que desnaturaliza su función de asesorar legalmente a las autoridades previo a la toma de decisiones.

– En las prórrogas que exceden los montos permitidos se observa a pie de página de las notas dirigidas al administrador general -DNV la leyenda “Autorizado” con fecha y firma sin sello, mediante la cual se permite continuar con los trabajos y suscribir el convenio de prórroga. Si bien ello constituye una manifestación de voluntad, no reúne los requisitos exigidos por el artículo 7° de la Ley de Procedimientos Administrativos, máxime cuando se trata de una excepción a la normativa. En tres casos no consta que se haya expedido el servicio jurídico previo a esta autorización.

– En el 80% de los casos (12 de 15) no consta en el expediente la constitución de la garantía de fiel cumplimiento ni sus actualizaciones.

– El convenio para la segunda prórroga de la malla 107 B fue firmado entre el jefe del 13° Distrito Chubut y un representante de la empresa que a esa fecha no había acreditado las facultades para hacerlo (el 29/9/03 se firmó el convenio y el poder facultándolo fue otorgado el 22/10/03). Se destaca que el dictamen 12.653 de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos no advierte la falta de acreditación del firmante.

3.5. El presupuesto anual original de gastos del Programa 26 de la DNV no se corresponde con el avance de obras en ejecución del sistema CReMa.

Los valores originalmente consignados en los presupuestos anuales de la entidad no concuerdan con la

ejecución de las obras. Esta falencia ha sido observada en todas las mallas, particularmente en las que se encuentran en ejecución y por lo tanto con un plan de obras conocido y definido durante los 5 años del contrato.

3.6. Algunas de las falencias formales observadas en los expedientes del proceso licitatorio (malla 408 B), podrían tener impacto en las presentaciones de las ofertas y por ende, en el éxito del acto licitatorio.

– La resolución que aprobó el llamado a licitación (R. AG 585/04 del 21/04/04) se dictó dos días antes del acto de apertura de las ofertas (23/04/04) y después de la publicación en los diarios del llamado (17/02/04 y 18/02/04) y de poner a la venta el pliego (9/03/04).

– El plazo original para la presentación de las ofertas (13 de abril) fue cambiado al 23 de abril, conforme surge de las publicaciones, pero no consta documentación que avale la modificación.

– Las copias de las publicaciones incorporadas en el expediente no permiten identificar el diario y la fecha, y con ello constatar el efectivo cumplimiento de la obligación.

– Los volantes 2 y 3 tienen firma, pero no consta fecha ni número de nota, ello impide conocer con qué anticipación a la fecha de presentación de las ofertas se efectuaron las comunicaciones a los interesados.

3.7. La DNV no optimiza la aplicación de las herramientas de gestión con que cuenta.

– El sistema de gestión de obra (SIGO) no está operativo.

El SIGO es una base de datos cuya finalidad es permitir a todas las áreas involucradas desde la planificación hasta la finalización de una obra, contar con datos actualizados.

De los 4 módulos (planificación, administración, obra y control de gestión) el más desarrollado es el de obra, aunque se encuentra en etapa de consolidación el uso y carga de información. El sistema lleva más de 4 años de implementación y no se logra hacerlo operativo.

Se ha comprobado que la información del SIGO no es confiable dado que no tiene cargados todos los datos de la obra, y no queda claramente definido el monto del contrato que aparece como una variable “dinámica”; tampoco se puede determinar cuáles son las modificaciones contractuales consignadas y cuáles no.

– Los resultados del modelo de desarrollo y gestión de carreteras no son empleados para fijar prioridades de inversión.

El Banco Mundial ha desarrollado sistemas computacionales de apoyo a los profesionales que realizan gestión de pavimentos. Estos sistemas incorporan modelos de comportamiento calibrados a las condiciones específicas del país o región donde serán utilizados.

Como conclusión de lo precedentemente expuesto, la AGN observó que el sistema de contratos CReMa se origina en un proyecto implementado por el Banco

Mundial con el objetivo de recuperar y mantener la red nacional de carreteras; instrumentar la participación del sector privado y reforzar la capacidad de la DNV en la planificación, celebración de contratos y supervisión de obra, encontrándose bajo este sistema unos 50 contratos que constituyen, habida cuenta la extensión de la red involucrada, uno de los principales sistemas de gestión con participación privada en el país.

En su diseño, estos contratos tienden a agilizar los procedimientos licitatorios a fin de acelerar los plazos para poner las rutas en condiciones de transitabilidad y por ende, disminuir los costos de transporte.

La DNV elabora un proyecto básico –PROBAS– (con las exigencias mínimas de obra), la oferta se realiza por ajuste alzado y el proyecto definitivo –PRODEF– es elaborado por el adjudicatario. Queda librado al contratista el ajuste a partir de lo determinado en el PROBAS, según sea su propia estrategia de mantenimiento. El cumplimiento del contrato se mide por resultados.

Desde su implementación en 1997, los resultados de los procesos licitatorios han mostrado una notable brecha entre el presupuesto oficial y las ofertas lo que llevó a la DNV a introducir modificaciones en los pliegos.

Sin embargo, inciden en esa brecha, deficiencias en la elaboración de los PO por restricciones presupuestarias (la valorización de las obras termina siendo independiente de las reales necesidades de la malla), y debilidades de gestión (falta de criterios uniformes entre los distritos responsables de su preparación, insuficiencia de profesionales y control insuficiente o tardío de la administración central). También inciden factores

de mercado (volatilidad de los precios de los insumos y concurrencia de empresas en las licitaciones).

Ello repercute en el presupuesto anual de gastos de la entidad, observándose además respecto de éste, que el Programa 26 (CReMa) no se corresponde con los planes de obra ni con el avance de obras en ejecución.

Consecuentemente, la DNV debería poner énfasis en aproximar el PO a las verdaderas necesidades técnicas de la obra, a fin de que éstas no sean cubiertas con eventos compensables.

Los eventos compensables analizados en la auditoría corresponden a obras que por sus características debían haber estado incluidas en el proyecto original; además los montos modifican significativamente el contrato original.

El ente presenta debilidades organizativas que restringen sus decisiones. La carencia de un sistema integrado de gestión impide contar con un soporte de datos apto para la toma de decisiones y administración de las inversiones bajo su jurisdicción.

Cabe señalar además que se encuentran pendientes de cierre contratos con obras finalizadas, lo que impide determinar el costo final de las mallas verificándose que en algunos contratos CReMa I, las prórrogas del plazo de ejecución de contratos exceden lo razonable.

Heriberto A. Martínez Oddone. – Luis A. Juez. – Gerardo R. Morales. – Ernesto R. Sanz. – Juan C. Morán. – Walter A. Agosto.

ANTECEDENTES

Ver expedientes 8.679-D.-2010 y 12-O.V.-2010.