

## PERIODO PARLAMENTARIO

2011

## ORDEN DEL DÍA N° 133

COMISIÓN PARLAMENTARIA MIXTA  
REVISORA DE CUENTAS

Impreso el día 13 de febrero de 2012

Término del artículo 113: 24 de febrero de 2012

SUMARIO: **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre las medidas adoptadas a fin de regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación, con motivo de examen realizado en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad y el Organismo de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI) con el objeto de analizar la ejecución y costo de obras mejorativas (OM) a cargo del Estado nacional en los corredores viales concesionados por decreto 1.007/03 correspondiente al período comprendido entre el 1º/11/03 hasta el 31/10/07, y cuetiones conexas.

1. (5.926-D.-2011.)
2. (230-O.V.-2011.)

- 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 O.V.-230/11, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución 121/11 referida al examen realizado en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad y el Organismo de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI) con el objeto de analizar la ejecución y costo de obras mejorativas (OM) a cargo del Estado nacional en los corredores viales concesionados por decreto 1.007/03, correspondiente al período comprendido entre el 1º/11/03 (fecha de inicio de la concesión) hasta el 31/10/07, habiéndose actualizado los datos de las obras a diciembre de 2008; 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 a los fines de: *a)* Regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación, con motivo del examen realizado en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad y el Organismo de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI) con el objeto de analizar la ejecución y costo de obras mejorativas (OM) a cargo del Estado nacional en los corredores viales concesionados por decreto 1.007/03, correspondiente al período comprendido entre el 1º/11/03 (fecha de inicio de la concesión) hasta el 31/10/07, habiéndose actualizado los datos de las obras a diciembre de 2008; *b)* Determinar el perjuicio fiscal que pudiera haber emergido de las referidas situaciones, y *c)* Determinar y efectivizar 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, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de la comisión, 17 de noviembre de 2011.

*Heriberto A. Martínez Oddone. – Luis A. Juez.  
– Gerardo R. Morales. – Juan C. Romero. –  
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 O.V.-230/11,

mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución 121/11 referida al examen realizado en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad y el Organismo de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI) con el objeto de analizar la ejecución y costo de obras mejorativas (OM) a cargo del Estado nacional en los corredores viales concesionados por decreto 1.007/03, correspondiente al período comprendido entre el 1º/11/03 (fecha de inicio de la concesión) hasta el 31/10/07, habiéndose actualizado los datos de las obras a diciembre de 2008; 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 a los fines de regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación, con motivo del examen realizado en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad y el Organismo de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI) con el objeto de analizar la ejecución y costo de obras mejorativas (OM) a cargo del Estado nacional en los corredores viales concesionados por decreto 1.007/03, correspondiente al período comprendido entre el 1º/11/03 (fecha de inicio de la concesión) hasta el 31/10/07, habiéndose actualizado los datos de las obras a diciembre de 2008.

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

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

Sala de la comisión, 17 de noviembre de 2011.

*Nicolás A. Fernández*

### FUNDAMENTOS

La Auditoría General de la Nación (AGN) informa que realizó un examen en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad y el Organismo de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI) con el objeto de analizar la ejecución y costo de obras mejorativas (OM) a cargo del Estado nacional en los corredores viales concesionados por decreto 1.007/03, correspondiente al período comprendido entre el 1º/11/03 (fecha de inicio de la concesión) hasta el 31/10/07, habiéndose actualizado los datos de las obras a diciembre/08.

La auditoría fue realizada ante la solicitud del Congreso de la Nación de realizar un análisis de legalidad, evaluación de costos e indicadores de gestión de las obras públicas que se ejecuten en el ámbito del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPyS).

Informa la AGN que las tareas de campo fueron realizadas desde el 22/10/07 al 30/12/08, recibiendo información de la Unidad de Seguimiento de Obras Mejorativas en el mes de febrero de 2009.

En el apartado “Aclaraciones previas”, el órgano de control externo efectúa las siguientes consideraciones:

Por DNU 508/04 se dispuso que las obras mejorativas (OM) serían ejecutadas a través de la DNV previéndose financiar con el fideicomiso-decreto 976/01, detallándose las obras comprendidas en el período 2004-2008 (longitud, tipo de obra y costo), por un monto total de \$ 756,77 millones.

El OCCOVI y la DNV reglamentaron el seguimiento de las OM, creando una unidad de seguimiento para coordinar las actividades de supervisión de obra de la DNV, con las actividades de control que competen al OCCOVI en los corredores concesionados.

Luego, por decreto 1.915/04 (28/12/04) se autorizó al OCCOVI la contratación y ejecución de las OM. La DNV y el OCCOVI acordaron –en agosto/2005–, las incumbencias de cada ente, e identificaron las OM que quedarían bajo la órbita de cada uno.

Asimismo informa como hechos posteriores lo siguiente:

El plazo de vencimiento original de los contratos de concesión –31/10/2008– fue sucesivamente prorrogado hasta abril/2010.

El decreto 1.020/09 derogó el decreto 1.915/04, delegando en la DNV las facultades previstas en la LOP en el marco de los contratos de concesión.

En el marco establecido la AGN realiza los siguientes comentarios y recomendaciones:

En términos de eficacia:

1. Sobre la ejecución de las obras mejorativas.

El concedente no llevó a cabo la totalidad de las obras mejorativas (OM) previstas en los contratos de concesión aprobados por decreto 1.007/03.

De los 4.985 km de OM que el concedente debía ejecutar según los pliegos en los 5 años de concesión, los km intervenidos (ejecutados o en ejecución) rondan los 2.440 km que corresponden a obras previstas para los dos primeros años. La ejecución de las obras muestra desfases, demorándose los llamados a licitación, adjudicación y ejecución.

Señala, además, que la ejecución de las obras muestra desfases desde el primer año de la concesión, demorándose los llamados a licitación y adjudicación, tanto las que quedaron a cargo de la DNV como del OCCOVI, no cumpliéndose con los plazos previstos en el pliego de concesión.

1.1 La falta de planificación estratégica y coordinación afectó la eficacia de la gestión de las obras mejorativas.

Entre otros aspectos, la AGN menciona: i) El decreto 508/04 otorgándole facultades a la DNV para estas

contrataciones fue dictado a los 6 meses de iniciadas las concesiones; ii) Así, la falta de previsión presupuestaria afectó el inicio de las obras en el primer año; iii) Similar limitación tuvo lugar cuando se otorgaron facultades al OCCOVI para contratar; iv) Adicionalmente éste debió modificar su organización previo a iniciar las contrataciones; v) A partir de 2006 se redujo la asignación de fondos del fideicomiso para las OM.

1.2 El tiempo en concretar el inicio de los trabajos excede razonables pautas temporales para ejecutar obras con encuadre normativo en razones de celeridad y eficiencia.

Informa que en el 35% de las obras el lapso entre la apertura de los sobres y el replanteo de obra supera los 6 meses. En 4 obras (obra 237, obra 231, obra 23 B, obra 24 B 1) transcurren 10 meses y una, alcanza 14 meses (obra 242). Agrega, con respecto a las licitaciones del OCCOVI, que en 9 obras sobre 11 el lapso entre la apertura de los sobres e inicio de las obras ronda los 12 meses o lo supera (obra 211-CV4 iniciada a los 14 meses), no lográndose con la facultad otorgada al OCCOVI para contratar obras, dar mayor celeridad a la ejecución.

1.3 Los plazos de ejecución de las obras muestran demoras respecto a los previstos, originados, en la mayoría de los casos, por modificaciones de los proyectos de obra.

Informa la AGN que los contratistas han solicitado modificaciones con el argumento de la existencia de deficiencias en los proyectos por el tiempo transcurrido entre la elaboración del proyecto y el inicio de obra. En algunos casos, el contratista ha solicitado la neutralización del plazo para analizar y evaluar un nuevo proyecto que se ajuste a las reales necesidades; en otras, esta solicitud se presenta con el replanteo. Señala la AGN que los criterios técnicos en los que basan dichas solicitudes son compartidos por el OCCOVI, el cual elaboró el proyecto original.

Destaca que como consecuencia de la no ejecución de las obras en el momento oportuno han resultado, en buena medida, desaprovechados los estudios realizados previo a la adjudicación de las concesiones.

1.4 No existe una adecuada correspondencia entre los plazos en que los proponentes deben mantener sus ofertas según pliegos y el tiempo que transcurre hasta que se dicta el acto administrativo de adjudicación.

1.5 Los retrasos en iniciar las obras mejorativas originaron reclamos de los concesionarios por los mayores gastos incurridos en mantenimiento.

El OCCOVI informó \$ 1,4 millones reconocidos a las concesionarias por mayor gasto de mantenimiento por OM no ejecutadas en término. Asimismo, la AGN observa la diferencia entre lo reclamado (\$ 2,5 millones) y lo reconocido (\$ 1,4 millones) a pesar que según el método definido (las concesionarias informarán al supervisor los trabajos que realizará y éste medirá las cantidades ejecutadas), no deberían resultar mayores diferencias.

1.6 La prolongación de los plazos de obra hasta la restitución de la zona de camino repercute en la ecuación económico-financiera de la concesión.

Señala la AGN que la desafectación del tramo en obra implica para el concesionario un gasto de conservación de rutina menor. Agrega que en los 5 años de concesión, los tramos en los que se ejecutaron OM han estado, en promedio, 2 años desafectados; aunque 11 obras (licitadas por DNV) estuvieron fuera de la concesión más de 30 meses, es decir, más del 50% del plazo de concesión.

1.7 A diciembre/08, la mayor parte de las obras terminadas no tiene recepción definitiva (RD).

Informa que según información de la unidad de seguimiento a diciembre/2008 son sólo 19 las obras terminadas con RD, a la vez que señala que ello no permite determinar el monto final del programa de OM.

1.8 La unidad de seguimiento presentó debilidades en las tareas de coordinación y seguimiento para las que fue creada.

Conforme señala la AGN, la unidad fue creada para centralizar la información sobre los procedimientos licitatorios, contratación y ejecución de los contratos, evaluar los apartamientos y estimar sus consecuencias a fin de asegurar un cumplimiento oportuno. Continúa informando que, en la práctica, recabó la información que producía cada uno de los organismos con sus propias pautas, resultando desigual el criterio para registrar e informar datos sobre la evolución de las obras. Señala la falta de minuciosidad y rigurosidad en el registro de la evolución de las obras: sobre las 12 a cargo del OCCOVI, sólo se exhibe el avance en porcentaje omitiendo lo relativo a modificación, neutralización, certificación, recepción parcial o definitiva y devolución de la zona de camino; la obra 11 A, a cargo de DNV, figuraba como rescindida no obstante no estar a esa fecha resuelta la relación contractual; la obra 24 B1 y la obra 24 B2 figuraban como terminadas con recepción provisoria en el Informe de julio/08 y en el de diciembre/08 terminadas con recepción provisoria neutralizadas. Hace saber que los informes sólo presentan un estado de situación de las obras; no muestran evaluaciones ni análisis de los desvíos como le fuera encomendado; no están numerados y no se emiten con frecuencia periódica. A excepción del informe a diciembre/08, no están fechados.

1.9 Las resoluciones que aprueban modificaciones de obra y/o neutralizaciones del plazo se dictan en forma extemporánea,

1.10 El pliego de bases y condiciones generales y particulares para la licitación de obras viales –FTN Ed.1997– no tiene texto ordenado, resultando engorroso el conocimiento de las reglas que rigen el procedimiento licitatorio.

1.11 El registro de las actuaciones administrativas de una misma obra bajo diferente designación y la integración de los expedientes sin las formalidades

correspondientes, dificultan el seguimiento de la ejecución de las obras.

En términos de eficiencia:

## 2. Sobre el costo de las obras

Los montos de ejecución de las obras mejorativas resultaron superiores a las estimaciones iniciales.

Señala el órgano de control externo que, según la información presupuestaria (SAF 604-DNV y SAF 659 OCCOVI), el monto devengado al 31/12/08 en las 64 obras ejecutadas en 2004-2008 es de \$ 1.113,5 millones: es decir, un 46,7% superior al inicialmente previsto para la totalidad de las obras (\$ 756,77 millones). El valor incluye redeterminaciones de precio y modificaciones de obra. No obstante, hace saber que las cifras no son definitivas ya que algunas obras siguieron generando gasto en ejercicios siguientes (cita como ejemplo obras en ejecución, obras sin recepción definitiva, redeterminaciones de precios pendientes).

2.1 Los retrasos en la materialización de las OM originados en la falta de planificación generaron aumentos del costo previsto de las obras.

A excepción de las obras iniciadas en 2004 en las que los presupuestos oficiales (PO) coinciden con los montos previstos en el decreto 508/04, el OCCOVI –en su carácter de responsable de los proyectos–, fue actualizando los presupuestos y comunicándolos a la DNV para su aprobación, adecuación presupuestaria y llamado a licitación. Consiguientemente, a partir de 2005 se abre una brecha entre PO y el monto que se había previsto en el decreto 508/04 por incidencia de actualizaciones de los precios y/o de los proyectos de obra.

2.2 En algunos casos, se comunica la actualización del PO sin la antelación suficiente.

No obstante ser susceptible de subsanación debió materializarse en un acto administrativo (conf. artículo 7° de la LPA). Dado que los pliegos de licitación de las OM exigen diversos requisitos (capacidad para contratar, acreditar liquidez, constituir garantías, etcétera.)

tomando como referencia precisamente el PO, publicar el aviso de actualización sin la debida antelación, atenta contra la concurrencia de proponentes (vgr. obra 19 A, obra 19 B).

2.3 El criterio de selección de las ofertas no permite optimizar la gestión de la contratación habida cuenta que no se guía por criterios de productividad.

Informa la AGN que en el 48% de las OM los valores de contrato se sitúan próximos o superan el + 20 % del PO. Agrega que teniendo en cuenta el menor riesgo implícito respecto a otras modalidades de contratación y la corta duración de los contratos considera que si el cómputo métrico de las obras y precios son razonables, no deberían existir diferencias entre PO y propuesta. Al evaluar la propuesta se toman las cotizaciones como un global, aunque se analizan los distintos ítem que lo componen encontrando, a veces, cotizaciones de ítem que muestran desfases importantes y no justificados respecto del estimado oficialmente, razón por la cual en mérito a reducir la brecha en la cotización, podrían tomarse como parámetros para disminuir la misma.

2.4 El derecho de los proponentes a impugnar el dictamen de la comisión de evaluación se ve obstaculizado por las condiciones que impone el pliego OCCOVI de condiciones generales.

Hace saber la AGN que para viabilizar la impugnación debe presentarse una garantía en pesos equivalente al 20 % del PO (depósito en efectivo en el banco nación-pliego OCCOVI), reintegrable sólo si prospera la impugnación. Señala que este requisito inhibe en los hechos, la interposición del recurso, limitando la posibilidad de control de los restantes oferentes para así obtener la oferta más conveniente.

2.5 El incremento del costo previsto de las obras mejorativas (por modificación de lo proyectos, actualización de presupuestos oficiales, redeterminación de precios) impactó en la disponibilidad de créditos presupuestarios de las entidades con el consecuente desfinanciamiento del programa de obras.

### Obras mejorativas. Ejecución presupuestaria. DNV

	Crédito Inicial	Crédito Vigente	Devengado
2004	0	83.071.879	80.811.374
2005	161.528.000	203.070.579	203.065.961,69
2006	173.758.000	239.156.472	223.123.286
2007	165.217.513	287.659.412	245.760.767
2008	20.735.530	116.448.341	116.441.953
			869.203.342

**Obras mejorativas - ejecución presupuestaria - OCCOVI**

	Crédito Inicial	Crédito Vigente	Devengado
2006	47.385.000	23.420.757	23.184.009
2007	49.476.547	148.294.302	148.113.295
2008	73.473.278	75.450.049	75.306.297
			246.603.600

2.6 Existen importantes demoras en el trámite administrativo de aprobación de las redeterminaciones de precios.

2.7 Se ha constatado la autorización de gastos relativos a OM sin el crédito presupuestario correspondiente.

2.8 La información de las obras mejorativas licitadas por el OCCOVI no se encontraba a diciembre/2010 actualizada en el banco de proyectos de inversión (BAPIN).

El auditado, por nota OCCOVI 225/11 en la que formula comentarios al proyecto de informe, informa que actualizó los datos, lo cual fue verificado a través de la pertinente consulta.

En términos de economía:

### 3. Sobre el monitoreo de la calidad de las obras.

Las constataciones realizadas no permiten asegurar que las obras finalizadas cumplan con la calidad exigida.

3.1 La información disponible del corredor vial 5 muestra un deterioro de los índices de estado en aquellos tramos que fueron intervenidos con obras mejorativas.

3.2 En algunos tramos de rutas donde se realizaron obras mejorativas las calzadas muestran signos de ahuellamiento y banquetas deterioradas.

Señala la AGN que ello surge de observaciones en algunos tramos del corredor vial 3: visitados en junio/08 donde se ejecutaron las obra 201 (prog. km 96 a km 106), obra 214 (prog. km 157 a km 206) y obra 2 –km 188– (inicio 23/7/04 y fin 31/12/05).

3.3 Las actividades del concesionario y contratista en un mismo tramo a partir de la recepción provisoria y durante el plazo de garantía de la OM, en la práctica, puede dar lugar a situaciones conflictivas en el ejercicio de las obligaciones que les compete a cada uno de ellos.

Informa la AGN que en este lapso se superponen actividades del concesionario y el contratista resultando dificultoso delimitar las responsabilidades, fundamentalmente frente a terceros. Continúa diciendo que los trabajos en zona de camino ocasionan trastornos al usuario, aumentando el riesgo de accidente. Asimismo, que en el año 2007, ha identificado unas 300 quejas de usuarios (en 5 corredores viales), atribuibles a trabajos por OM, resultando frecuentes las denuncias por daños provocados por cascotes o piedras que impactaban en parabrisas. En los casos verificados, los usuarios

han dirigido la queja a las concesionarias, las que entendiendo que el problema es producto de la obra, reorientaron el reclamo hacia la empresa contratista. Llegada esta instancia los usuarios terminan desistiendo su reclamo aunque, en la mayoría de los casos en que prosiguieron trámite de queja, la contratista no se hizo cargo de la reparación del daño.

La AGN hace saber que el proyecto de informe fue enviado en vista a la DNV, a los efectos que en los plazos consignados, realice las aclaraciones o comentarios que considere necesarios. Asimismo, informa que la DNV remitió los comentarios formulados por las distintas áreas del organismo y que tomó nota de aquellos aspectos sobre los cuales el auditado informó que se encuentran en vías de subsanación o que se han subsanado con posterioridad al cierre de las tareas de campo, los que serán verificadas en oportunidad de nuevas auditorías.

Como consecuencia de las observaciones efectuadas, la AGN en el apartado 6. recomendaciones expresa lo siguiente:

A la DNV

6.1. Efectuar un adecuado estudio y control de los proyectos y su viabilidad, y de la confección de los pliegos que han de regir la licitación, a fin de minimizar errores que incidan en la realización de las obras, plazo de ejecución y montos involucrados.

6.2. Instar a las distintas áreas que deben intervenir en los procedimientos de contratación de obras para actuar en forma diligente a fin de evitar demoras que en principio generan cargas económicas en razón del aumento del valor contractual producto de la redeterminación de precios con la consecuente desfinanciación del proyecto de obra, y perjuicios que se ocasionan a los usuarios.

6.3. Procurar que la adjudicación de la obra se realice dentro de los plazos originales reglados de sostenimiento de las ofertas. Prever la incorporación de la fecha de inicio de las obras a fin de reducir incertidumbres.

6.4. Revisar el alcance de las cláusulas exigidas a las contratistas, referente al compromiso asumido a partir del conocimiento del lugar de emplazamiento de la obra y de la aceptación de la documentación licitatoria, toda vez que se aceptan solicitudes de modificaciones de obra apenas firmado el contrato con el replanteo de la obra.

6.5. En la oportunidad de realizarse la liquidación final de los contratos de concesión aprobados por de-

creto 1007/03, tomar en cuenta el tiempo real en que los tramos han estado afectados por obras mejorativas y evaluar el impacto en la economía de la concesión.

6.6. Dar mayor celeridad y eficacia al trámite de aprobación de modificaciones de obra y neutralización de plazo.

6.7. Acortar los lapsos de elaboración, control y aprobación de la documentación final de cada contrato (recepción definitiva) a fin de no prolongar innecesariamente su vigencia. Identificar las causales de las demoras en su tramitación y subsanar las deficiencias.

6.8. Aprobar el texto ordenado del pliego de bases y condiciones generales y particulares para la licitación de obras viales-FTN 1997. Asegurar la difusión a través de la página web de la DNV, siguiendo principios de transparencia (cfr. decreto 1.023/01).

6.9. Implementar un sistema de registro de expedientes que permita identificar a partir de un único número de legajo todas las actuaciones administrativas relacionadas con la ejecución de una misma obra. (Obs.4.1.11).

6.10. Proceder a agregar y foliar toda la documentación obrante en las actuaciones respetando las formalidades de archivo (conf. LPA y decreto 333/85). Consignar en toda la documentación producida la fecha de su elaboración y la firma y sello del responsable actuante.

6.11. Propiciar la sanción de una herramienta válida, eficaz y específica para ser aplicable al procedimiento de actualización del presupuesto oficial que considere la evolución sufrida por los precios en el lapso que transcurre entre su elaboración y la apertura de las ofertas. Dejar constancia adecuada en las actuaciones de los resultantes de su conformación y de sus posteriores reconversiones y actualizaciones. Verificar que dicho presupuesto oficial cuente con aprobación formal e intervención del área presupuestaria competente a fin de constatar la existencia de financiamiento.

6.12. Asegurar en su caso, que la publicación con el aviso de modificación del presupuesto oficial se realice dentro de los plazos legalmente establecidos de manera que no se afecte la concurrencia.

6.13. Revisar los criterios de evaluación de las propuestas económicas introduciendo criterios para mejorar la competencia y asegurar un eficiente desarrollo de la política de incentivo a la obra pública. Seguir pautas explícitas y uniformes para analizar, evaluar y elaborar el informe que aconseja la conveniencia de la mejor oferta tendiendo a dar mayor transparencia al proceso licitatorio. Implementar mecanismos que eliminen o reduzcan las posibilidades de dispersión entre los presupuestos oficiales y las ofertas.

6.14. No obstaculizar la presentación de impugnaciones al dictamen de la comisión evaluadora de las ofertas con cláusulas restrictivas.

6.15. Abstenerse de llevar adelante actuaciones administrativas autorizando gastos sin la correspondiente

existencia de crédito. Consignar en las resoluciones la imputación presupuestaria.

6.16. Identificar las causas que dan origen a las demoras producidas en el trámite de los procedimientos de redeterminación de precios y adoptar los mecanismos que permitan agilizar el análisis de su procedencia y posterior aprobación.

6.17. Extremar las medidas a fin de garantizar la calidad exigida en los plazos contractuales, evitando mayores perjuicios a los usuarios.

A la SOP:

6.18. Planificar y coordinar los planes de obra, arbi-trando los medios y recursos financieros que permitan ejecutar las obras en los tiempos previstos, evitando así mayores costos para el transporte, caída del nivel de confort y de seguridad para los usuarios y fundamentalmente, la disminución del valor del patrimonio vial del Estado.

La AGN concluye su informe señalando que de las tareas realizadas surge:

—La falta de planificación estratégica y coordinación afectó la ejecución del programa de obras: no se previó el crédito presupuestario de la DNV para la ejecución de las obras en el 1er. año; a partir de 2006 se redujo la asignación que correspondía para el financiamiento a través del fideicomiso previsto; sumado a ello la decisión de delegar en el OCCOVI la facultad de contratar requirió de una modificación previa de su estructura organizacional así como de la correspondiente adecuación presupuestaria, afectando el inicio de las OM que quedaron a cargo del OCCOVI.

—No obstante que se han reconocido a los concesionarios gastos adicionales de conservación (conforme los pliegos), por las demoras en iniciar las obras o por falta de concreción de las previstas, dichos trabajos de mantenimiento no devuelven las condiciones óptimas de transitabilidad que les restituirían las intervenciones previstas.

—Por el tiempo transcurrido desde que se elaboraron los proyectos ejecutivos hasta el inicio de obra, la evolución física del camino determinó que en algunos casos las OM contratadas no resultaran convenientes o aptas a los fines que se perseguía.

—Consiguientemente, con la no ejecución de las obras en el momento oportuno han resultado en buena medida desaprovechados los estudios específicos de los pavimentos realizados previo a la adjudicación de las concesiones.

—Las modificaciones de los proyectos de obra de las OM, una vez contratadas, derivaron en alteraciones de los montos y plazos de ejecución predeterminados y acordados que repercuten en el precio (por adecuaciones), situando a la administración en un estado de “incertidumbre” respecto a los montos totales por los cuales se ha obligado, afectando la disponibilidad presupuestaria y en definitiva, el programa de obras. En este sentido, la auditoría no ha podido determinar

el costo total del programa de OM, por encontrarse pendientes de cierre contratos con obras finalizadas y otras en ejecución.

–Se entiende que la implementación de las recomendaciones, referidas a las observaciones detectadas al momento del trabajo de campo, contribuirá al mejoramiento de los sistemas de información y control existentes, de acuerdo con adecuadas prácticas aplicables en la materia.

–El auditado ha tomado nota de recomendaciones señalando que a raíz del decreto 1.020/09 –que unifica la gestión de control de la red vial nacional en cabeza de la DNV, integrando operativamente al OCCOVI–, se están rediseñando procesos para permitir que se eviten los desajustes señalados en la auditoría (vinculadas con los plazos de la administración en las distintas etapas de gestión: inicio de las tareas, recepción definitiva, modificación de obra y certificación, redeterminación de precios, etcétera.) y desarrollando proyectos de reglamentación tendientes a descentralizar parte del trabajo.

–En concordancia con dicho decreto, luego del cierre de las tareas de campo y una vez extinguidos los contratos de concesión, la DNV por resolución 1.241/10 (12/7/10) aprobó el informe final producido por la unidad de seguimiento (16/4/10), dando por concluidas sus funciones y responsabilidades; y la conclusión de las funciones y responsabilidades de todos sus integrantes. La resolución no afecta la observación recogida en las tareas de campo.

–Asimismo, en razón de dicho decreto el OCCOVI nos ha manifestado que corresponde a la DNV tomar en consideración las recomendaciones relativas a la licitación de obras públicas, ya que no es más competencia de este organismo.

–En relación a la observación 2.8., por nota OCCOVI 225/11 el ente comunicó que actualizó la información de las OM en el BAPIN, hecho que fue constatado en esta última instancia, suprimiéndose consiguientemente la recomendación.

–Por resolución 876/10 la DNV aprobó un método para actualizar los presupuestos oficiales (PO) a los efectos de evaluar la conveniencia de las ofertas, que en principio da por cumplida la recomendación 6.11 en lo pertinente. La evaluación del procedimiento y la eficacia de su aplicación serán objeto de análisis en futuras auditorías.

Asimismo, aclara que el sistema de concurrencia –que en materia de ejecución de obras articula obligaciones a cargo de la concesionaria con obligaciones a cargo del concedente– que se analiza en el presente fue abandonado con la extinción en abril/2010 de los contratos adjudicados por decreto 1.007/03.

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

#### ANTECEDENTES

Ver expedientes 5.926-D.-2011 y 230-O.V.-2011.