

UNIDAD DE
AUDITORÍA
INTERNA

**VIALIDAD
NACIONAL**

Puentes de Emergencia

Informe Definitivo N° 16/16

PLAN 2016

TABLA DE CONTENIDOS

INFORME EJECUTIVO	3
INFORME ANALÍTICO	4
OBJETO	4
ALCANCE	4
MARCO NORMATIVO	5
PROCEDIMIENTOS DE AUDITORÍA	5
MARCO DE REFERENCIA	6
División Puentes de Emergencia	6
El puente Bailey	7
El procedimiento ante la emergencia	8
TAREAS REALIZADAS	10
1 – Estructura organizacional	10
2 – Inventario de bienes	11
3 – Registros de gastos efectuados	11
OPINIÓN DEL AUDITADO	12
AUDITORES INTERVINIENTES	12
HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES	13
OTRAS CONSIDERACIONES	20
Construcción de un tinglado y oficina	20
Alteo del predio	21
Surtidor y cisterna	21
CONCLUSIONES	22

INFORME EJECUTIVO

El presente Informe Definitivo fue elaborado por el Área Operativa (AO) de la Unidad de Auditoría Interna (UAI) de la DNV, con el objeto de relevar y evaluar los recursos con que cuenta la División Puentes de Emergencia dependiente de la Subgerencia de Puentes, Viaductos y Túneles de la Gerencia de Obras y Servicios Viales (GOSV), verificando la integridad y consistencia de sus registros y los inventarios de las estructuras y los accesorios de los puentes metálicos de emergencia (puentes Bailey) que posee, conforme a lo requerido por la Asesoría del Señor Administrador General de la DNV. Asimismo, evaluar los registros de las rendiciones de gastos efectuadas por la misma con motivo de las Comisiones de Servicio realizadas.

Las tareas se desarrollaron entre los días 20 de abril y 18 de julio de 2016, y entre el 11 de julio y el 14 de julio se realizó una Comisión de Servicios al Campamento base de la División Puentes de Emergencia, en la ciudad de Colón (Entre Ríos).

El Informe Preliminar de Auditoría se emitió el 25 de julio de 2016. La Coordinación General de Operación y Mantenimiento remitió su opinión el 09 de agosto de 2016, a través de la Nota N° 94/16,

Los principales aspectos que surgen de la labor realizada son:

- La Dirección Nacional de Vialidad no cuenta con puentes Bailey de doble calzada, dado el importante incremento que experimentó en los últimos años la Red Nacional de Autovías de dos (2) manos por sentido de circulación.
- La División Puentes de Emergencias no cuenta con un mecanismo que le permita cubrir sus gastos operativos y de mantenimiento en forma oportuna.
- El camión grúa que posee la División Puentes de Emergencia se encuentra con un importante grado de obsolescencia.
- El personal que presta funciones en la División Puentes de Emergencia no se encuentra formalmente designado para atender las tareas de emergencia.

CONCLUSIÓN GENERAL

La División Puentes de Emergencia cuenta con profesionales y técnicos capacitados y con experiencia para desarrollar las tareas de su competencia.

Se verificó que los equipos, estructuras, herramientas y elementos de montaje con que cuenta se ajustan a los registros e inventarios. Asimismo, que las rendiciones de gastos se encuentran debidamente respaldadas con facturas y tickets.

Adicionalmente a la tarea encomendada, surgieron otros aspectos que contribuirían al mejor logro de los objetivos de la División Puentes de Emergencia, los cuales se detallan en el Informe Analítico adjunto.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 01 de septiembre de 2016. -


Ing. Civil OMAR E. RIVEROS
Auditor Área Operativa - U.A.I.
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 ANALÍTICO

OBJETO

El presente Informe tiene por objeto relevar y evaluar los recursos con que cuenta la División Puentes de Emergencia dependiente de la Subgerencia de Puentes, Viaductos y Túneles de la Gerencia de Obras y Servicios Viales (GOSV), verificando la integridad y consistencia de sus registros y los inventarios de las estructuras y los accesorios de los puentes metálicos de emergencia (puentes Bailey) que posee, conforme a lo requerido por la Asesoría del Señor Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad.

Asimismo, evaluar los registros de las rendiciones de gastos efectuadas por la misma con motivo de las Comisiones de Servicio realizadas.

ALCANCE

En cuanto a los recursos de la División Puentes de Emergencia, se evaluó en primer término si la misma cuenta con personal capacitado y si éste resulta suficiente para el desarrollo de las tareas de su incumbencia.

El examen practicado comprendió asimismo el análisis y la verificación del Inventario del Bienes suministrado por la División Puentes de Emergencia.

Se relevaron todos los equipos que están a cargo de la División, los cuales se hallan en su totalidad en su Base de Operaciones con asiento en el Campamento Vial Colón de la DNV, en la provincia de Entre Ríos, conforme a la “Planilla de equipos a cargo de la División Puentes de Emergencias”.

Asimismo, se realizó el relevamiento de las estructuras que se encuentran en stock en dicho Campamento, a fines de verificar la correspondencia de las mismas con el “Inventario de Puentes Metálicos de emergencia y en acopio”, y de los respectivos listados de herramientas y elementos de montaje.

Finalmente, se procedió a analizar los registros de las facturas de gastos efectuados en las tareas de montajes de puentes, así como de los gastos de mantenimiento de los equipos a cargo de la División.

Las tareas se desarrollaron entre los días 20 de abril y 18 de julio de 2016, y entre el 11 de julio y el 14 de julio se realizó una Comisión de Servicios al Campamento base de la División Puentes de Emergencia, en la ciudad de Colón (Entre Ríos).

Dichas tareas se realizaron de conformidad con las Normas de Auditoría Interna Gubernamental (Resolución SGN N° 152/02 de la Sindicatura General de la Nación – SIGEN), y el Manual de Control Interno Gubernamental (SIGEN – año 2010).



MARCO NORMATIVO

- Resolución DNV N° 200/07 del 19 de febrero de 2007. Amplía el monto de Caja Chica a pesos diez mil (\$10.000) y establece los anticipos de Fondos en Comisión en un tope de pesos un mil (\$1.000).
- Resolución DNV N° 1636/09 del 24 de julio de 2009. Amplía a dos (2) reposiciones mensuales la Caja Chica de los Distritos, manteniendo los Fondos en Comisión al personal operativo según lo reglamentado por la Resolución DNV N° 200/07.
- Resolución DNV N° 1923/12 del 10 de septiembre de 2012. Faculta a los Jefes de Distrito a contratar hasta la suma de pesos seiscientos mil (\$600.000).
- Resolución DNV N° 2425/14 del 21 de octubre de 2014. Aprueba la estructura de la Subgerencia de Puentes, Viaductos y Túneles de la Gerencia de Obras y Servicios Viales, en la cual está incluida la División Puentes de Emergencia.
- Resolución DNV N° 2452/15 del 15 de octubre de 2015. Designa al Jefe de la División Puentes de Emergencia y a los Jefes de las Secciones Apoyo Logístico y Emergencia Operativa dependientes de dicha División.
- Resolución DNV N° 324/16 del 21 de abril de 2016. Crea la Coordinación General de Operación y Mantenimiento, y las Coordinaciones de Mantenimiento y de Operaciones Sustentables, dependientes de la referida Coordinación General, y designa a sus responsables. Establece entre las “Acciones” de la Coordinación General de Operación y Mantenimiento y de la Coordinación de Mantenimiento, la de intervenir en la planificación y logística de las tareas de emplazamiento de los puentes de emergencia y sus accesorios.
- Expediente DNV N° 13273/15. Tramita la adquisición de quince (15) puentes metálicos modulares desarmables (10 puentes simples y 5 puentes dobles), y de 7 proas de lanzamiento (5 para los puentes simples y 2 para los puentes dobles).
- Expediente DNV N° 6633/15. Tramita la adquisición de dos (2) equipos pesados (camión y grúa) para la División Puentes de Emergencia.
- Convenio Colectivo de Trabajo N° 827/06 “E”.

PROCEDIMIENTOS DE AUDITORÍA

Los procedimientos de auditoría aplicados fueron los siguientes:

- 1) Envío de una Nota formulando un pedido de información:
 - Nota UAI N° 220/16 – AO de fecha 20 de abril de 2016, dirigida al Señor Subgerente de Puentes, Viaductos y Túneles, con pase al Jefe de la División Puentes de Emergencia.
- 2) Tareas de campo:
 - Entrevistas con el Jefe de la División Puentes de Emergencia.
 - Análisis de la normativa y acciones asignadas a dicha División.

- Análisis de las rendiciones de viáticos y gastos operativos de la División Puentes de Emergencias de los últimos cinco (5) años completos (2011 – 2015), verificando las facturas y tickets que respaldan las rendiciones.
- Relevamiento de los equipos que se encuentran a cargo de la División Puentes de Emergencia en la Base de Operaciones del Campamento Vial Colón (Entre Ríos), conforme a la “Planilla de Equipos”.
- Relevamiento de las estructuras metálicas de emergencia y sus piezas, que se encuentran en acopio en el Campamento Vial Colón, conforme al “Inventario de Puentes Metálicos”.
- Relevamiento de elementos de montaje y herramientas con que cuenta la División en el Campamento Colón, conforme al listado suministrado.
- Entrevista con los agentes que prestan funciones en el Campamento Vial Colón, afectados a las tareas de emergencia de la División, a fines de relevar sus inquietudes.
- Visita a la obra de construcción de un puente sobre el Río Areco, en el Km. 110 de la Ruta Nacional N° 9 – “Autovía Buenos Aires – Rosario”.

MARCO DE REFERENCIA

División Puentes de Emergencia

La División Puentes de Emergencia se encuentra incluida dentro de la estructura de la Subgerencia de Puentes, Viaductos y Túneles de la Gerencia de Obras y Servicios Viales, aprobada por la Resolución DNV N° 2425/14 del 21 de octubre de 2014.

Está conformada por dos (2) Secciones: Apoyo Logístico y Emergencia Operativa.

Las designaciones del Jefe de División y de los responsables de ambas Secciones fueron realizadas mediante la Resolución DNV N° 2452/15 del 15 de octubre de 2015.

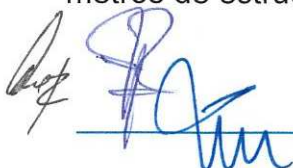
El Jefe de División y ambos jefes de Sección tienen su asiento en Casa Central de la repartición, en el ámbito de la citada Subgerencia de Puentes, Viaductos y Túneles.

Según la nueva estructura de Casa Central que se encuentra en estudio, la División Puentes de Emergencia sería incluida dentro del ámbito de la Coordinación General de Operación y Mantenimiento.

Debe mencionarse que en los últimos años la División no tuvo una ubicación fija en la estructura organizacional de la DNV, pasando de la Subgerencia de Mantenimiento y Equipos a depender directamente del Gerente de Obras y Servicios Viales, y luego fue incluida dentro de la citada Subgerencia de Puentes, Viaductos y Túneles.

La División tiene su Base de Operaciones en el Campamento Vial Colón, provincia de Entre Ríos, donde guarda la totalidad de sus equipos y almacena una gran parte de las piezas de los puentes metálicos de emergencia, así como la estructura de una proa de lanzamiento y las herramientas para el armado y montaje de los mismos.

Cuenta con 1346 metros de puentes distribuidos en 14 provincias, de los cuales 920 metros de estructura se encuentran emplazados y 426 en acopio.



Las bases de acopio se encuentran razonablemente distribuidas, en correspondencia con aquellas regiones donde la serie histórica presenta la mayor cantidad de eventos.

Dichos acopios están en los campamentos viales de Jesús María y Río Cuarto en la provincia de Córdoba, Pichanal (Salta), Volcán (Jujuy), Sáenz Peña (Chaco), Valcheta (Río Negro), Santa Isabel (La Pampa) y Ushuaia (Tierra del Fuego), además de las estructuras mencionadas en el Campamento Base de Colón (Entre Ríos).

Es decir, de un total de nueve (9) bases, dos (2) se encuentran en la Región Norte (Salta y Jujuy), dos (2) en la Región Litoral (Chaco y Entre Ríos), dos (2) en la Región Centro (ambas en Córdoba), tres (3) en la Región Sur (La Pampa, Río Negro y Tierra del Fuego) y ninguna en Cuyo.

Al respecto, cabe señalar que desde las bases de Salta, Córdoba, La Pampa o Río Negro, que son cercanas, se podría atender una emergencia en la Región Cuyo.

Los puentes metálicos que se encuentran emplazados actualmente son diez (10), según el siguiente detalle: sobre el Río Seco (Mendoza), Río Bermejo (Salta), Río Troya (La Rioja), Arroyo Batelito (Corrientes), Río Sipson (Chubut), Ríos Quines y Los Corrales (San Luis), Arroyo Comallo (Río Negro), Riacho El Porteño (Formosa) y en la Ruta Complementaria “J” (Tierra del Fuego).

Sobre el Arroyo Batelito (Corrientes) estaban emplazados dos (2) puentes Bailey, uno de los cuales fue desmontado recientemente, entre los días 06 y 15 de junio de 2016.

El tiempo que llevan emplazadas estas estructuras es del orden de los 6 años, con un caso de 13 años (puente sobre el Río Sipson, en Chubut, que fue emplazado en el año 2004), mientras que los más recientes son los puentes sobre los Ríos Quines y Los Corrales, ambos en la provincia de San Luis, en el año 2015.

Por tal motivo, se recomienda priorizar la reconstrucción de los puentes de hormigón en los sitios donde actualmente se encuentran emplazados los puentes Bailey.

La División tiene a su cargo diecinueve (19) equipos, según el siguiente detalle: tres (3) camiones – tractor, tres (3) acoplados semirremolques, un (1) camión chasis, un (1) camión grúa, un (1) camión furgón, un (1) furgón express, un (1) acoplado, una (1) excavadora con retropala, dos (2) autoelevadores, dos (2) camionetas, dos (2) casillas rodantes y un (1) automóvil. Los equipos pesados permanecen en guarda en la Base de Operaciones de Colón.

Resulta necesario resaltar que si bien la División tiene su base de operaciones en la provincia de Entre Ríos, la misma depende de Casa Central de la DNV. Asimismo, que su labor alcanza a las emergencias de puentes que se producen en todo el país.

El puente Bailey

El puente Bailey constituye uno de los ingenios militares de mayor importancia, más allá de su simplicidad. Fue diseñado por el Ingeniero inglés Donald Coleman Bailey en el año 1941, quien le vendió su invento al Ministerio de Guerra Británico por un precio simbólico. Hizo su aparición durante la Segunda Guerra Mundial (SGM).



El Cuerpo de Ingenieros del ejército norteamericano lo adoptó como equipamiento estándar en 1943, y fue empleado de manera extensiva por las fuerzas aliadas en el teatro de operaciones. El modelo original sufrió ligeras modificaciones después de la guerra, como por ejemplo el incremento en el ancho para permitir el paso de los vehículos actuales y la mejora de su aleación.

El éxito del puente Bailey en la SGM y en su utilización posterior se debe a varios factores, como la sencillez de su fabricación y la estandarización e intercambiabilidad de todas las piezas. El puente se construye con 29 diferentes tipos de piezas para montaje y tendido. También a su modularidad y que permite salvar obstáculos desde 3 a 74 metros, mediante el incremento del número de elementos que lo componen.

Su capacidad de carga también admite un variado rango según el diseño.

La estructura pesa entre 1300 y 1500 Kg. por metro de longitud del puente. La pieza más pesada (un panel de 350 Kg.) puede ser movida por seis (6) personas.

El puente Bailey está diseñado para que pueda ser montado y tendido por un equipo mínimo de cuarenta (40) hombres, sin necesidad de emplear maquinaria pesada ni más herramientas que las que forman parte del propio puente.

Actualmente, algunos países (de Centroamérica, fundamentalmente) lo usan en sus carreteras como una solución permanente en lugar de las estructuras de hormigón.

Se trata de puentes Bailey de doble calzada, de un diseño moderno.

En nuestro país, los puentes con que cuenta Vialidad Nacional tienen una luz libre de 39,65 metros y soportan una carga máxima de hasta 45 toneladas. En caso de que deban salvarse longitudes mayores, debe construirse una pila del puente en el cauce del curso de agua.

El ancho total de un puente de un carril es de 6,10 metros, con un ancho útil de 4,20 metros para los puentes con tablero metálico de aleación liviana y de 3,27 metros para los antiguos puentes con tablero de madera.

El procedimiento ante la emergencia

Una emergencia ocurre cuando, al combinarse factores conocidos, se produce un fenómeno o suceso inesperado, eventual y desagradable que provoca daño o alteraciones a los bienes, las personas, los servicios o el medio ambiente. En las obras viales, las emergencias suceden en general como consecuencia de fenómenos meteorológicos y no por el deterioro o colapso que pudieran sufrir las estructuras. Es decir, se trata en general de eventos que no pueden planificarse o preverse.

No obstante, es posible conocer aquellas regiones o lugares donde la ocurrencia y magnitud de estos fenómenos son mayores y tomar recaudos al respecto, tanto en lo que hace a las tareas de mantenimiento preventivo como al equipamiento para actuar ante la emergencia.

La detección de una emergencia en un puente recae en el Distrito Jurisdiccional, quien da aviso de la situación a la Gerencia de Obras y Servicios Viales (GOSV), la cual da intervención a la Subgerencia de Puentes, Viaductos y Túneles y, a través de ésta, a la División Puentes de Emergencias.



El objetivo primordial es restituir el tránsito en el menor tiempo posible. Si la ruta está concesionada o bajo un Contrato de Recuperación y Mantenimiento (CREMA), o por el Sistema Modular, se canaliza la emergencia mediante el Contratista respectivo.

En caso de ser necesaria la colocación de un puente metálico (Bailey), se atiende la emergencia a través de la citada División Puentes de Emergencias, la cual entra en acción con la urgencia del caso convocando a sus agentes que prestan funciones en distintos Distritos. La mecánica empleada es similar a la de un cuerpo de bomberos.

La intervención de la División Puentes de Emergencia al producirse la rotura o caída de un puente consiste básicamente en el montaje de un puente Bailey, que permite restituir el tránsito en el menor tiempo posible. La tarea la realiza el personal de la División, con apoyo del Distrito, que brinda equipos como grúas y camiones, así como el señalamiento y la logística necesarias.

La División dispone el traslado inmediato de los camiones con las estructuras y los elementos de montaje desde el Campamento base de Colón y del personal necesario hacia el lugar del evento, o desde la base de acopio más cercana.

Mientras se realiza el traslado de los equipos con las estructuras, el Distrito se dedica a la preparación o construcción de la superficie de apoyo del puente en ambas orillas.

Finalmente, se efectúa el montaje del puente Bailey. Armar un puente Bailey es como armar un mecano gigante, la tarea insume entre 2 y 4 días, en función de factores como el largo del puente y el tipo de superficie de apoyo.

Luego se habilita el tránsito de manera provisoria, hasta la realización de la obra definitiva. De acuerdo con lo señalado por el responsable del área, en los últimos 30 años se colocaron en total unos 90 puentes Bailey, a razón de 3 puentes por año.

No obstante, el promedio se redujo considerablemente en los últimos años, pasando de 7 u 8 puentes al año a uno o dos (1 o 2). Esto se debe a las nuevas metodologías constructivas aplicadas en los puentes y las alcantarillas de hormigón, al mayor mantenimiento que se realiza sobre las estructuras existentes y al reemplazo de los puentes que estaban en mal estado.

Cumplido el objetivo de restituir la transitabilidad, se procede a la elaboración del proyecto de obra definitiva y la documentación licitatoria correspondiente.

Adicionalmente, cabe señalar que la Subgerencia de Puentes, Viaductos y Túneles realiza acciones de manera preventiva con la finalidad de minimizar la ocurrencia de situaciones de colapso en las estructuras. A tal efecto, realiza revisiones sobre el estado de los puentes y las márgenes, e intervenciones mediante los Distritos en aquellas obras de arte (puentes y alcantarillas) que presenten anomalías, para lo cual cuenta con los registros de una base informática denominada “SIGMA Puentes”.

Además, cuenta con una base actualizada de todos los puentes del país y su estado, clasificados en un “*ranking de riesgos*” por estado estructural o afectación hidráulica, y por serviciabilidad (señalamiento, logística, etc.).

Ambos parámetros son tenidos en cuenta para determinar las prioridades y el tipo de intervención de mantenimiento que resulten necesarias.



TAREAS REALIZADAS

De acuerdo con la encomienda de la Asesoría del Señor Administrador General, se verificó la composición de la División Puentes de Emergencia y si la misma cuenta con personal capacitado para desarrollar las tareas a su cargo. También se relevaron los bienes que posee y se evaluaron las rendiciones de gastos efectuadas.

1 – Estructura organizacional

Como se señaló anteriormente, la División Puentes de Emergencia se integra por dos (2) Secciones: Logística y Operaciones. El responsable de la División es el Técnico [REDACTED], persona de vasta trayectoria en el área de Puentes de Emergencia y próximo a jubilarse, tarea que desempeña desde hace 35 años (desde 1981).

El jefe de la Sección de Apoyo Logístico es el Ingeniero [REDACTED] y el de la Sección Emergencia Operativa el Ingeniero Alfredo [REDACTED]. Ambos fueron designados formalmente en sus cargos mediante la Resolución DNV N° 2452/15.

El Ingeniero [REDACTED] participó de todos los operativos de montaje de puentes Bailey que se realizaron en los últimos tres (3) años, e incluso en algunas ocasiones estuvo al frente de dichos operativos, con resultados satisfactorios conforme a lo indicado por el Jefe de División, por lo que, a su criterio, sería el profesional idóneo y con experiencia para sucederlo en el cargo.

En el caso del [REDACTED], por razones de operatividad de la Subgerencia de Puentes, Viaductos y Túneles, oportunamente se le encomendó la realización de pruebas de cargas en los puentes de hormigón, por lo que actualmente no presta funciones en el ámbito de la División Puentes de Emergencia.

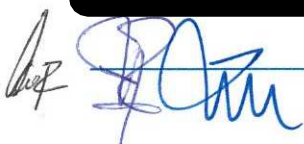
La División Puentes de Emergencias cuenta con 9 agentes para desarrollar las tareas específicas de las emergencias, 6 de los cuales se desempeñan en el 17° Distrito – Entre Ríos (4 en el Campamento Vial Colón y 2 en Paraná) y 3 en Casa Central de la repartición (el Jefe de la División y el Jefe de la Sección Logística, y un agente).

En este punto, cabe señalar que la División no cuenta con una dotación propia, sino que tiene una jefatura designada formalmente por Resolución (Jefes de División y de Sección) y los 7 agentes restantes dependen de Casa Central y el Distrito Entre Ríos, como se detalló en el párrafo anterior.

En definitiva, la División Puentes de Emergencia cuenta con profesionales y técnicos capacitados y con experiencia para desarrollar las tareas a su cargo, pero no así con una dotación estable, ya que las afectaciones son sólo temporarias para atender las emergencias. De este modo, la División no posee una dotación permanente para las tareas rutinarias de mantenimiento y limpieza de los equipos y estructuras.

Cabe agregar que en el año 2015 personal del Área Operativa de esta UAI presenció la ejecución de las tareas de montaje de un puente Bailey sobre el Río Quines, en San Luis, constatándose el desempeño y eficiencia del personal de la División.

En cuanto al agente [REDACTED], quien se desempeña como chofer y operador de la División Puentes de Emergencia, cabe señalar que fue desafectado de la misma en el año 2015 por decisión del entonces Subgerente de Puentes, Viaductos y Túneles [REDACTED]



Según las explicaciones que brindó el Jefe de la División [REDACTED], las mismas consistieron en no presentarse ante la requisitoria para cumplir tareas de emergencia [REDACTED]

2 – Inventario de bienes

Como se mencionó en el Marco de Referencia, la División Puentes de Emergencia tiene a su cargo un total de diecinueve (19) equipos, de los cuales quince (15) son equipos pesados y cuatro (4) movibilidades.

Del relevamiento practicado entre los días 11 y 14 de julio de 2016, se verificó que los quince (15) equipos pesados se encuentran en el Campamento Base de Colón y sus números de Legajo y/o patentes se corresponden con los registros que surgen de la “Planilla de Equipos a cargo de la División Puentes de Emergencia”.

En tanto, la unidad liviana está al servicio del Jefe de División, mientras que el furgón express y las dos (2) camionetas no estaban en ese momento en la base operativa.

Asimismo, se relevaron todas las estructuras metálicas, herramientas y elementos de montaje que se encuentran en acopio en dicho Campamento, verificándose que las mismas se ajustan al “Inventario de Puentes Metálicos” y a los respectivos listados de herramientas y elementos de montaje.

Se verificaron los depósitos donde se almacenan las proas de lanzamiento, rodillos, eslingas, pernos, tuercas, tornillos, etc., así como aceites y combustibles.

3 – Registros de gastos efectuados

Los registros analizados corresponden a los últimos cinco (5) años completos (2011 a 2015). A este efecto, nos fueron suministradas cuatro (4) carpetas conteniendo un total de 60 rendiciones, del siguiente modo: años 2011 y 2012 (26 rendiciones), año 2013 (11), año 2014 (12) y año 2015 (11). En total se analizaron 867 fojas.

Las rendiciones analizadas corresponden a los gastos de la División Puentes de Emergencia para operativos de montaje de las estructuras Bailey, gastos corrientes de operación y mantenimiento de los equipos y estructuras, y viáticos del responsable del área para cumplir funciones en la Base de Operaciones de Colón (Entre Ríos).

Cabe señalar que todos los comprobantes de pago que solicita la Dirección Nacional de Vialidad por adquisiciones deben ser facturas “B”, “C” o ticket factura “B”, según lo dispuesto por la AFIP en su constancia de inscripción.

En lo que respecta a las facturas “B”, una vez recibidas y antes de proceder a su rendición se efectúa la validez del comprobante emitido a través de la AFIP y en caso de que no resulten válidas se realiza la denuncia de índole impositiva respectiva. De no regularizarse esta situación el trámite no puede continuar.

En lo que hace a los ticket factura “B”, los mismos deben contar con el respectivo número de comprobante fiscal (combustibles, lubricantes, reparaciones, repuestos, etc.). Las facturas “C” no requieren control AFIP.

Todas estas rendiciones una vez conformadas pasan a la División Contralor de la Subgerencia de Contabilidad y Finanzas, de la Gerencia de Administración, para su revisión y posterior aceptación.



Del examen realizado, se concluye que para el período bajo análisis 2011—2015 la rendición de gastos se encuentra debidamente respaldada con facturas y tickets, no surgiendo ningún faltante de documentación y/o inconsistencias.

OPINIÓN DEL AUDITADO

La versión preliminar del presente Informe de Auditoría fue puesta a consideración de la Coordinación General de Operación y Mantenimiento y de la Coordinación General de Administración y Finanzas mediante las Notas UAI N° 394/16 y UAI N° 395/16 respectivamente, ambas de fecha 25 de julio de 2016, para que consignen su opinión acerca del mismo en un plazo de diez (10) días hábiles.

En el caso de la Coordinación General de Administración y Finanzas, se le requirió que emita su opinión únicamente respecto de la Observación N° 2.

La Coordinación General de Operación y Mantenimiento remitió su opinión a través de la Nota N° 94/16 del 09 de agosto de 2016.

A la fecha de emisión del presente Informe Definitivo, no se cuenta con la respuesta de la Coordinación General de Administración y Finanzas.

A efectos de una mejor exposición, las respuestas fueron transcritas en el Informe Analítico adjunto, a continuación de cada hallazgo u observación.

AUDITORES INTERVINIENTES

- [REDACTED] – Coordinador Área Operativa
- [REDACTED] – Auditor Senior Área Operativa



HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES

Sin perjuicio de las tareas encomendadas, surgieron otros aspectos de interés que a juicio de esta UAI contribuirían al mejor logro de los objetivos de la División Puentes de Emergencia, los cuales se desarrollan a continuación:

1. La Dirección Nacional de Vialidad no cuenta con puentes Bailey de doble calzada, dado el importante incremento que experimentó en los últimos años la Red Nacional de Autovías de dos (2) manos por sentido de circulación.

Impacto: Medio

Del relevamiento efectuado por esta UAI y según fue corroborado por el Jefe de División, se advirtió que la División Puentes de Emergencia no cuenta con puentes Bailey de doble calzada que puedan ser colocados en las Autovías nacionales.

Este aspecto cobra importancia si se tiene en cuenta que actualmente la extensión de las Autovías y Autopistas en nuestro país alcanza a aproximadamente 2800 Kms.

Entre las más importantes construidas en los últimos años, se destacan la “Autovía Córdoba – Rosario”, de 400 Kms. que cuenta con 40 puentes nuevos, y la “Autovía Mesopotámica” Ceibas (Entre Ríos) – Paso de los Libres (Corrientes), de 530 Kms., con 97 puentes nuevos y otros tantos existentes (la obra consistió en la duplicación de las calzadas).

Lo expuesto pone en evidencia la necesidad de contar con puentes Bailey de doble calzada, ya que ante un colapso en las estructuras tanto en las Autovías como en las carreteras de doble mano con tránsito considerable, con el equipamiento con que actualmente cuenta la repartición no sería posible brindar soluciones adecuadas a un evento de esta naturaleza.

Corresponde señalar que el empleo de un puente Bailey simple en una Autovía provocaría un “cuello de botella” vehicular, lo que generaría un problema aún mayor. Tampoco sería posible colocar dos (2) puentes simples en paralelo, pues el ancho total superaría ampliamente al de la calzada.

Al respecto, aprovechando la inspección al Campamento Vial Colón, nos dirigimos a la Ruta Nacional N° 9 – “Autovía Buenos Aires – Rosario”, en la cual en el Km. 110 en cercanías de la localidad de Lima (Buenos Aires) se está construyendo un puente nuevo de doble calzada sobre el Río Areco, debido a que en el año 2015 colapsó una de las estructuras existentes.

En este caso, al estar situado en una Autovía no fue posible colocar un puente de emergencia por no contar con estructuras de doble calzada, por lo que se optó por derivar el tránsito hacia la calzada útil, quedando ese sector con una sola mano por sentido de circulación y provocando un estrangulamiento vehicular.

Lo expuesto refuerza lo antedicho respecto de la necesidad de contar con puentes metálicos de emergencia de doble calzada (de 7,35 metros de ancho útil).



Cabe agregar que por el Expediente N° 13273/15 iniciado el 25 de abril de 2015, se tramita la adquisición de quince (15) puentes metálicos modulares desarmables, que se componen de 10 puentes simples de 61,00 metros de longitud y 4,20 metros de ancho entre caras internas, y 5 puentes dobles de 48,80 metros de longitud y 7,35 metros de ancho entre caras internas, más 5 proas de lanzamiento para los puentes metálicos de 61,00 metros de longitud y 2 proas para los puentes de 48,80 metros.

A tal fin, se confeccionaron las Especificaciones Técnicas Particulares.

El 05 de abril de 2016 mediante Providencia N° 218/16, la Coordinación de Ingeniería remitió las actuaciones a la Coordinación de Licitaciones y Contrataciones de Obras Públicas y Compras para la prosecución del trámite.

Por lo expuesto, resulta imperioso adquirir puentes metálicos de doble calzada que resulten aptos para la creciente Red Nacional de Autovías, así como en las carreteras cuyo tránsito amerite tal solución.

Recomendación:

Dar continuidad a la mayor brevedad posible al trámite de adquisición de los puentes modulares desarmables (Bailey) de doble calzada para atender las emergencias en los puentes de la Red Nacional de Autovías.

Opinión del auditado:

Coordinación General de Operación y Mantenimiento:

“En la actualidad mediante Expediente N° 13273/2015 se encuentra en trámite un procedimiento de Licitación para la adquisición de nuevos Puentes modulares de simple y doble calzada y de mayores longitudes.”

Comentario del auditor:

El auditado ratifica lo expuesto en la observación.

Estado al 30.08.16:

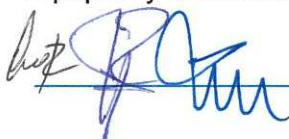
En Trámite de Regularización.

2. La División Puentes de Emergencias no cuenta con un mecanismo que le permita cubrir sus gastos operativos y de mantenimiento en forma oportuna.

Impacto: Medio

En la actualidad, para realizar un operativo de traslado y montaje de una estructura Bailey, la División Puentes de Emergencias debe someterse al circuito convencional de tramitación de viáticos, movilidad, eventuales y pasajes, lo cual genera demoras que deberían evitarse por tratarse justamente de situaciones de emergencia (como lo es la caída de un puente y la necesidad de restituir rápidamente la transitabilidad).

Los gastos aludidos alcanzan al traslado de las estructuras metálicas, de los equipos y gastos del personal. Asimismo, a las tareas permanentes de mantenimiento de los equipos y estructuras.



Del análisis de las rendiciones realizado, surgieron como gastos más preponderantes los de repuestos, taller, gomería y ferretería.

Sumado a ello, para la compra de insumos y repuestos, la División debe atenerse a lo normando por la Resolución DNV N° 200/07, que aún se encuentra vigente, la cual establece un tope de hasta pesos un mil (\$1.000,00).

Cabe agregar que si bien posteriormente se emitieron las Resoluciones N° 1636/09 y N° 1923/12 que ampliaron las reposiciones de Caja Chica y los montos a contratar por los Jefes de Distrito, las mismas no modificaron el tope establecido por la Resolución N° 200/07 para la compra de insumos y repuestos.

Este aspecto resulta una limitación importante y se torna crítico por ejemplo para la compra de repuestos e insumos para los equipos (como las cubiertas, baterías, etc., cuyos costos exceden largamente esa cifra), o combustibles para el traslado de los equipos hacia la zona de operaciones ante la emergencia, que en ocasiones deben cubrir grandes distancias desde el Campamento Base de Colón.

A modo de ejemplo, puede mencionarse que durante el desarrollo de las tareas de auditoría, entre los días 06 y 15 de junio de 2016, la División Puentes de Emergencia realizó un operativo para el repliegue (desmontaje) de uno de los puentes metálicos colocados sobre el Arroyo Batelito, en la provincia de Corrientes.

El costo para el traslado de la caravana integrada por 3 camiones semirremolques, 1 camión grúa, 1 camión furgón y 1 camioneta desde la base operativa de Colón (Entre Ríos), más los viáticos de los nueve (9) agentes afectados para el desarrollo de esta tarea, ascendió a \$161.583,20.-

De ese total, el 63% correspondió a la movilidad de los equipos y el 37% a viáticos del personal. Cabe aclarar que el costo del repliegue de un puente metálico es similar al de montaje, dependiendo en cada caso de las distancias y los días insumidos.

Atento a ello, esta UAI estima conveniente la instrumentación de un mecanismo que le permita a la División Puentes de Emergencia disponer de manera rápida y oportuna de los fondos necesarios para cubrir sus gastos operativos.

Recomendación:

Evaluar la implementación de un mecanismo de disposición de fondos que permita cubrir de manera oportuna los gastos de operación y mantenimiento de la División Puentes de Emergencia.

Opinión del auditado:

Coordinación General de Operación y Mantenimiento:

“El procedimiento para cubrir los gastos operativos de una eventual emergencia en la Red Vial Nacional es a través del pedido de ANTICIPO de FONDOS para GASTOS de VIÁTICOS, EVENTUALES y MOVILIDAD, según la reglamentación vigente. En la atención oportuna de los últimos operativos, no hubo mora en cubrir dichos gastos.

Se pondrá especial atención en el mantenimiento de los equipos y las estructuras, una mejor planificación anual.”

Comentario del auditor:

Según se desprende de la respuesta que dio la Coordinación General de Operación y Mantenimiento, el procedimiento convencional de Anticipo de Fondos para gastos de Viáticos, Eventuales y Movilidad sería suficiente para la atención de los operativos de la División Puentes de Emergencia.

Sin perjuicio de ello, esta UAI estima que la observación no fue transmitida con suficiente claridad o tal vez no fue debidamente interpretada, por cuanto además de los operativos de emergencia, la División realiza tareas de carácter permanente como el mantenimiento de los equipos, herramientas y estructuras metálicas.

En el caso de los equipos, se debe realizar la limpieza, los servicios técnicos, así como la compra de repuestos, cubiertas, baterías, etc.; mientras que las estructuras metálicas Bailey deben ser restauradas y repintadas luego de su repliegue.

En este punto, debe tenerse en cuenta que los puentes Bailey que actualmente se encuentran emplazados llevan en promedio seis (6) años, sufriendo deterioros, por lo que al retirarse deben ser reacondicionados para su posterior utilización.

Todo ello genera gastos, así como el trabajo cotidiano de los agentes afectados a la División, con el fin de contar con los equipos y las estructuras en condiciones para cuando se produzca una nueva emergencia y –en un sentido más amplio– preservar el patrimonio de Vialidad Nacional y del Estado Nacional.

Hasta ahora, muchos de esos gastos (repuestos, talleres, gomería y ferretería) fueron cubiertos a través de cuentas corrientes gestionadas por el Jefe de la División en comercios de la ciudad de Colón (como pudo constatar esta UAI), y en ocasiones los gastos fueron abonados por él mismo, para saldar dichas cuentas o recuperar su dinero al percibir el reintegro de los fondos, a veces con varios meses de demora.

Esta UAI considera que ese procedimiento no es adecuado, por lo que recomienda que se evalúe la implementación de un mecanismo de disposición de fondos que permita cubrir los gastos de operación y mantenimiento de la División Puentes de Emergencia de manera oportuna, garantizando su normal desenvolvimiento.

Estado al 30.08.16:

Sin Acción correctiva informada.



3. El camión grúa que posee la División Puentes de Emergencia se encuentra con un importante grado de obsolescencia.

Impacto: Medio

Según pudo constatarse en ocasión de la visita a al Campamento Base de Colón de la División Puentes de Emergencias, aparecen como prioridades la incorporación de un nuevo camión con grúa de montaje y de una casilla dormitorio.

El camión grúa constituye la maquinaria fundamental e imprescindible para realizar la colocación de un puente Bailey, que es la tarea específica de la División.

El equipo con que cuenta actualmente es modelo 1988, y si bien presenta adecuadas condiciones de conservación y funcionamiento, se encuentra envejecido.

La autonomía de combustible es baja y las patas de apoyo son de accionamiento manual. Además, en caso de incorporarse puentes metálicos de doble calzada, se necesitaría un equipo con una mayor capacidad de carga.

Corresponde señalar que durante el desarrollo de la auditoría se realizó el repliegue de un puente Bailey sobre el Arroyo Batelito, en la provincia de Corrientes.

Luego de realizar estas tareas, la grúa sufrió un desperfecto mecánico que impidió por varios días que las estructuras metálicas que se encontraban sobre los camiones puedan ser descargadas, provocando el consecuente perjuicio a dichos camiones

De acuerdo con lo señalado por el responsable del área, el equipo que se adaptaría a las necesidades actuales de la División sería un camión de entre 380 y 420 CV de potencia, provisto de una hidrogrúa telescópica en su extremo posterior.

Cabe agregar por el Expediente N° 6633/15 iniciado el 20 de abril de 2015, sobre la adquisición de dos (2) equipos pesados (camión y grúa), la Subgerencia de Puentes, Viaductos y Túneles solicitó la adquisición por Licitación Pública de un equipo de 410 HP con hidrogrúa telescópica.

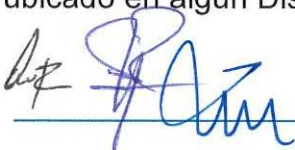
Con el objeto de llevar a cabo el procedimiento, se confeccionó el Pliego de Bases y Condiciones Particulares y se elaboró el Presupuesto Oficial, fijado en \$16.500.000.- a valores de mayo de 2015.

El 14 de diciembre de 2015 se efectuó la Licitación Pública N° 43/15, resultando la mejor oferta la de la firma COVEMA, con un 17,6% por sobre el Presupuesto Oficial.

El 07 de junio de 2016, por Nota N° 38/16, la Coordinación General de Operación y Mantenimiento opinó que debería dejarse sin efecto la Licitación en cuestión dado el tiempo transcurrido, y que se efectúe una nueva evaluación.

Posteriormente, el 23 de junio de 2016, el Jefe de la División Puentes de Emergencia elevó una nota al Señor Coordinador de Operación y Mantenimiento insistiendo sobre la necesidad del recambio del camión grúa existente.

Considera que en virtud de la adquisición de 15 puentes Bailey que se tramita por el Expediente N° 13273/15, sería necesaria la compra de dos (2) equipos grúa, uno de los cuales permanecería en la Base operativa de Colón y el otro estratégicamente ubicado en algún Distrito en las zonas de mayores emergencias.



En definitiva, de acuerdo con los motivos expuestos, resulta necesario contar con un camión grúa nuevo en la repartición para asistir a las emergencias que se producen en la Red Vial Nacional y, asimismo, reemplazar el que se utiliza en la actualidad, el cual ya tiene 28 años de antigüedad.

Recomendación:

Arbitrar los medios con el fin de tramitación la adquisición de al menos un (1) camión de entre 380 y 420 CV de potencia, provisto de una hidrogrúa telescópica para la División Puentes de Emergencia.

Opinión del auditado:Coordinación General de Operación y Mantenimiento:

“Mediante Expediente N° 6633/2015 “Adquisición de dos Equipos Grúa” (camión más grúa) durante el año 2015 se levó a cabo una licitación tendiente a la adquisición de un camión con grúas telescópicas, la cual en el 2016 fue desestimada a criterio de la superioridad. Durante el presente período, bajo Expediente N° 9209/16 “ADQUISICIÓN DE DOS (2) EQUIPOS CAMIONES CON GRÚA TELESCÓPICA PARA LA DIVISIÓN PUENTES DE EMERGENCIA”, se preparan y evalúan las especificaciones técnicas para un nuevo llamado, de dos equipos grúas.

Cabe aclarar que bien el equipo disponible del año 1988 junto a otro similar con asiento en el Distrito Buenos Aires se encuentra fuera de vida útil en servicio, el buen mantenimiento realizado permitió incrementar una importante vida útil residual.”

Comentario del auditor:

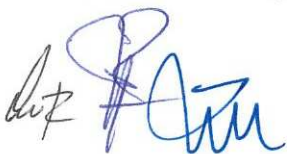
La Coordinación General de Operación y Mantenimiento informa como nueva acción la apertura del Expediente N° 9209/16, por el cual se tramitará la adquisición de dos (2) equipos con grúa telescópica, atendiendo lo oportunamente solicitado por la División Puentes de Emergencia.

A criterio de esta UAI, los equipos a adquirir deberán ser de calidad reconocida en el mercado, para brindar una prestación acorde a las necesidades de la División. Debe considerarse que la Ley N° 13064 de Obras Públicas, en su Artículo 18°, establece que la adjudicación “...caerá siempre sobre la propuesta más conveniente”.

Ceñirse a dicha premisa de calidad redundaría en menores costos de mantenimiento y una mayor vida útil de los equipos. Sería conveniente también que la oferta incluya el montaje de las grúas sobre los camiones.

Estado al 30.08.16:

En Trámite de Regularización.



4. El personal que presta funciones en la División Puentes de Emergencia no se encuentra formalmente designado para atender las tareas de emergencia.

Impacto: Medio

En primer lugar, corresponde señalar que la División Puentes de Emergencia no tiene una dotación propia con afectación permanente.

Los agentes con que cuenta para la emergencia dependen del 17° Distrito – Entre Ríos (6) y de Casa Central (1), más los Jefes de la División y de la Sección Logística, ambos con asiento en Casa Central, lo que hace un total de nueve (9) agentes.

De los 6 agentes que dependen del Distrito Entre Ríos, 2 prestan servicios en la Sede del Distrito en la ciudad de Paraná y los 4 restantes en el Campamento Vial Colón, donde se encuentra la Base de Operaciones de la División.

Ello así por cuanto, como se señaló, las tareas de esta División son propias de una situación de emergencia (caída de un puente de hormigón y colocación de un puente metálico), ante la que la División opera de manera similar a un cuerpo de bomberos.

Sin perjuicio de lo expuesto, el personal afectado a la División para atender dichas tareas de emergencia tampoco se encuentra formalmente designado.

Además de las tareas eventuales o de emergencia que realiza la División, hay otras que son de carácter permanente, como la limpieza y mantenimiento de los equipos y herramientas, y el mantenimiento, rehabilitación y repintado de las estructuras.

De las entrevistas mantenidas con los cuatro (4) agentes que prestan servicios en el Campamento Colón, surgió que al depender del jefe de Campamento muchas veces son afectados a otras tareas (corte de pasto del predio, recuperación de alcantarillas metálicas, etc.), por lo que no disponen del tiempo necesario para atender las tareas propias del mantenimiento de los equipos y estructuras metálicas.

Por lo expuesto, sería conveniente que la División Puente de Emergencia cuente con una dotación permanente y además con un grupo de agentes formalmente afectados a la misma para actuar ante una emergencia.

Asimismo, conforme emana del Convenio Colectivo de Trabajo N° 827/06 “E” en su Artículo 31 en el Agrupamiento “C” – TÉCNICOS; el personal que presta funciones en la División Puentes de Emergencia por su tarea y función debería ser encasillado en el Tramo “ESPECIALIZADO”, Categorías 5 a 7.

Recomendación:

Dotar a la División Puentes de Emergencia de los recursos humanos necesarios para su gestión, mediante una afectación formal, con carácter de personal especializado conforme a lo establecido en el Convenio Colectivo de Trabajo.

Dicha afectación debería alcanzar tanto al personal con dedicación permanente en la División (en principio deberían ser los 4 agentes de Colón), como a los agentes con dedicación eventual ante situaciones de emergencia.

Al respecto, resulta recomendable que la Coordinación General de Operación y Mantenimiento notifique a los Distritos respectivos el listado de los agentes afectados a las tareas de emergencia, revistiendo éstas el carácter de urgente y prioritario.



Opinión del auditado:

Coordinación General de Operación y Mantenimiento:

“En lo que resta del período 2016 se analizará, evaluará y propondrá resolver en el marco reglamentario la situación administrativa de los Agentes que están afectados a la División Puentes de Emergencia, como así también la adecuación de categorías conforme al Convenio Colectivo vigente. Todo ello una vez aprobada la nueva estructura orgánica de esta Casa Central.”

Comentario del auditor:

El auditado manifiesta que en lo que resta del año en curso implementará acciones tendientes a regularizar el aspecto observado, dejando las mismas supeditadas a la aprobación de la nueva estructura de Casa Central.

Estado al 30.08.16:

Sin Acción correctiva informada.

OTRAS CONSIDERACIONES

En este acápite se exponen otros aspectos que surgieron de la labor realizada y que resultan vinculados con el objeto de la presente auditoría, que a juicio de de esta UAI contribuiría al mejor logro en el desarrollo de la gestión.

▪ **Necesidades de la División Puentes de Emergencia en el Campamento Base de Operaciones de Colón (Entre Ríos).**

Los aspectos que se desarrollan en este punto así como los enunciados en Hallazgos y Recomendaciones se orientan a lograr la consolidación de la División Puentes de Emergencia, dotándola de los recursos necesarios para su desenvolvimiento.

Construcción de un tinglado y oficina

Dentro de las necesidades que planteó el Jefe de la División Puentes de Emergencia, pueden mencionarse la construcción de un nuevo tinglado para guardar equipos en el Campamento Base de Colón, ya que actualmente los equipos con que cuenta cubren toda la capacidad del galpón existente en dicho Campamento.

Sería conveniente que el tinglado cuente con una oficina para el responsable de la División, un sector de taller, y sanitarios y vestuarios para el personal.

Se sugiere evaluar la posibilidad de construir dicho tinglado en otro sitio, como podría ser el Campamento Vial Río Cuarto (Córdoba) o bien los Campamentos Zárate y San Andrés de Giles (Buenos Aires), u otro que las autoridades estimen conveniente.

El Campamento Río Cuarto resulta ventajoso por cuanto se sitúa en correspondencia con las zonas de mayor ocurrencia de emergencias, y además la División Puentes de Emergencia almacena allí algunas de sus estructuras Bailey.

En tanto, la cesión a la División de los Campamentos Zárate o San Andrés de Giles, ambos pertenecientes al 1° Distrito – Buenos Aires, para la construcción de otra base operativa, permitiría darle una utilidad a estos Campamentos que están en desuso.

Ambos Campamentos cuentan con una buena accesibilidad y buen estado de sus instalaciones, además de su cercanía con la ciudad de Buenos Aires (100 Kms.).

Alteo del predio

La División Puentes de Emergencia considera conveniente altear el sector posterior del predio del Campamento Vial Colón, a los fines de contar con una mayor superficie para el almacenaje de las estructuras metálicas Bailey, teniendo en cuenta la próxima adquisición de 15 puentes nuevos (10 simples y 5 dobles). Dicha superficie debería tener una terminación enripiada o preferentemente de hormigón.

Subsidiariamente, esto contribuiría a preservar estas instalaciones que ocupa la DNV desde hace 50 años, atento a que un sector importante del predio actualmente es reclamado por la Municipalidad de Colón para la construcción de viviendas sociales.

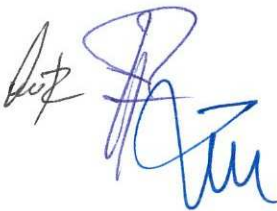
Surtidor y cisterna

En virtud de que el acopio de combustibles se efectúa en tambores de 200 litros y a efectos de una mejor operatividad, se recomienda analizar la conveniencia de instalar un tanque cisterna de 5000 lts. de capacidad y un surtidor, evitando al mismo tiempo los derrames que se producen al efectuar la carga de gasoil.

Opinión del auditado:

Coordinación General de Operación y Mantenimiento:

“En el período que resta de 2016 se ha planificado realizar un proyecto que tenga en cuenta lo considerado en este punto (construcción de un tinglado y oficina, alteo del predio y surtidor y cisterna), el cual se podrá licitar a principios de 2017.”



CONCLUSIONES

Entre los aspectos que surgieron de la auditoría, en primer lugar cabe destacar que la División Puentes de Emergencia cuenta con profesionales y técnicos capacitados y con experiencia para desarrollar las tareas de su competencia.

En cuanto al equipamiento, la División posee una Planilla de los equipos que tiene a su cargo, un Inventario de las estructuras de emergencia (puentes metálicos) y un listado de las herramientas y elementos de montaje.

Del relevamiento realizado en la Base de Operaciones de Colón (provincia de Entre Ríos), se verificó que los equipos, estructuras, herramientas y elementos de montaje con que cuenta la División se ajustan a los mencionados registros.

Con respecto a los gastos efectuados por la División, del análisis practicado sobre los últimos cinco (5) períodos no surgieron faltantes o inconsistencias, y las rendiciones presentadas se encuentran debidamente respaldadas con facturas y tickets.

Adicionalmente a la tarea encomendada, surgieron otros aspectos que contribuirían al mejor logro de los objetivos de la División Puentes de Emergencia, entre los que se destacan la conformación de un mecanismo que permita cubrir de manera ágil y oportuna los gastos operativos y de mantenimiento de la División, y la necesidad de adquirir puentes Bailey de doble calzada, atento al gran crecimiento que experimentó la Red Nacional de Autovías.

Asimismo, el camión grúa que posee la División (que es la maquinaria fundamental e imprescindible para la colocación de un puente Bailey) se encuentra obsoleto, por lo que resulta imperioso proseguir con la tramitación para la adquisición de uno nuevo.

En virtud de lo expuesto, se destaca el orden y prolijidad de los registros que posee la División Puentes de Emergencia y su correspondencia con los bienes físicos, así como la experiencia y capacitación de su personal técnico.

Finalmente, deberán realizarse acciones tendientes a introducir mejoras sobre los aspectos observados, las cuales contribuirían al mejor logro de sus objetivos.


Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 01 de septiembre de 2016.



Ing. Civil OMAR E. RIVEROS
Auditor Área Operativa - U.A.I.
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