

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Comando General de la Armada (COMAR)

Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada (SCRA)

2do. Informe

Actuación realizada en el Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada (SCRA) de acuerdo al Plan Anual de Auditoría.

OBJETIVO Y ALCANCE

El objetivo consistió en la evaluación del proceso de contratación y verificación de la ejecución de las obras de infraestructura en el Astillero del SCRA con los fondos percibidos por el Proyecto Administración Nacional de Combustible, Alcohol y Portland (ANCAP).

La Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (DNA – MTOP), brindó asesoramiento mediante Informe técnico de fecha 5 de octubre de 2010.

El período objeto de análisis fue de marzo de 2009 hasta Marzo de 2010, no obstante para la realización de algunas pruebas de auditoría el mismo se extendió al mes de Febrero de 2011.

INFORMACIÓN GENERAL- ANTECEDENTES

El SCRA firmó contrato con ANCAP, el 03/03/2009, para la construcción de dos barcasas fluviales sin propulsión y un remolcador de empuje, recibiendo US\$ 4.300.000 de los cuales U\$S 1:008.113 se destinaron a la ejecución de obras (materiales de construcción, cargas sociales y pagos a las empresas contratadas mediante la modalidad de arrendamiento de obra) en el astillero ubicado en Punta Lobos – Cerro.

Las obras de infraestructura son: cobertizo a nuevo (galpón metálico) con instalación eléctrica, ampliación cobertizo existente, cerramiento lateral del

galpón existente, explanada exterior de hormigón y red de distribución de gases, camino de acceso vehicular y acondicionamiento de suelo, solución de aguas servidas.

PRINCIPALES HALLAZGOS

Áreas Intervinientes en el proceso.

- El SCRA no comunicó a la Dirección Nacional de Arquitectura del MTOP la realización de las obras del Astillero, no dando cumplimiento a la normativa, siendo que a dicha Dirección le compete el estudio, proyecto, dirección superior, ejecución o, en su caso, contralor de la ejecución de las obras públicas realizadas por el Estado, con el riesgo de pagar obras no realizadas y/o no acordes a las solicitadas.
- El Servicio de Reparaciones e Instalaciones Navales (SERIN) no designó un Director Técnico de Obra en representación del Estado, incumpliendo su misión y lo previsto en el Pliego de Condiciones Generales aprobado por Decreto 8/990 de 24/01/1990.

Procedimiento de contratación.

- No se realizó licitación pública, ni se confeccionó expediente del procedimiento de contratación ni el Pliego de Especificaciones Particulares,
- Existen dos memorias descriptivas con diferente contenido.
- Las empresas presentaron varias ofertas en distintas fechas, no se constituyeron las garantías de mantenimiento de oferta y de cumplimiento de contrato.
- El gasto no contó con la intervención previa del Tribunal de Cuentas y no existe resolución de adjudicación, por lo que el gasto no fue dispuesto por ordenador competente.
- Se realizaron trabajos adicionales por las empresas contratadas sin existir una autorización expresa para la realización de los mismos, ni pedido de cotización a otras empresas.

Ejecución de las obras.

- El monto pagado a las empresas fue superior al total contratado no habiendorealizado la DNA - MTOP, una evaluación de la razonabilidad de lo pagado con el costo total de la obra, por no existir información completa y mensurable.

- El SCRA pagó por trabajos adicionales que surgieron por requerimientos no contemplados en la memoria descriptiva,

Obligaciones impagas.

- El SCRA mediante contrato se obligó a pagar a una de las empresas por concepto de IVA con certificados de crédito o en su defecto, en efectivo. Al 02/12/2010 el Servicio no lo ha pago porque considera que está amparado en la exoneración prevista en el Art. 34 del Decreto 220/998, con el riesgo de un eventual reclamo por la empresa.

Cemento portland.

- No es posible determinar el destino dado a 444.000 kg., lo que impactaría en un aumento del costo de las obras. Según la División Portland de ANCAP, el total suministrado al 02/12/2009 fue de 479.000 kg. Y la DNA - MTOP, constató que en las obras informadas por el SCRA al 24/06/2010, sólo se consumieron 35.000 kg. Posteriormente, se informó que el portland se utilizó como forma de pago a las empresas a cambio de trabajos realizarlos-.

Supervisión de las obras.

- No es posible afirmar que haya existido una supervisión adecuada para garantizar que la calidad de los trabajos realizados haya sido la requerida y contratada por el SCRA, dado que no todos los avances de obra cuentan con el aval del Asesor y Supervisor de Obra.
- No se realizó acta de recepción de las obras, incumpliendo la normativa (Pliego de Condiciones Generales).

Aportes a la Seguridad Social por la obra.

- El total de pagos al BPS respecto a una de las empresas tuvo un incremento del monto imponible (en relación a lo previsto en el contrato) del 98,30%, lo que no es razonable comparado con el incremento de pagos por trabajos adicionales que fue del 31,65%.
- Se constató que ninguna de las áreas intervinientes en el proceso de obras realizó el control de los jornales declarados y el cierre de obra en el BPS.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De la evaluación del proceso de contratación se concluye que el COMAR incumplió con la normativa vigente prevista en el TOCAF, no contó con asesoramiento adecuado, el proceso de selección de las empresas contratistas no fue transparente, eludió el control preventivo del gasto y no contrató según las necesidades.

Si bien se realizaron las obras del Astillero, existieron debilidades en el control interno, por la falta de asignación de responsabilidad en la dirección de obra y ausencia de controles, que derivaron en un incremento significativo de los trabajos adicionales, en que algunos trabajos no tuvieran la calidad requerida y que se realizaran pagos al B.P.S. por jornales que excedían lo previsto contractualmente.

Debido a la falta de integridad en la información, no es posible comprobar el destino dado a 444.000 kg. De portland ni evaluar la razonabilidad de lo pagado con los costos de las obras realizadas.

Se recomienda al M.D.N. lo siguiente:

1. Disponer una investigación administrativa a los efectos de determinar responsabilidades por el destino dado a 444.000 kg. de Portland y por la cantidad de jornales declarados al B.P.S.
2. Asegurar para futuras obras públicas, que el COMAR siga los procedimientos de contratación previstos en el T.O.C.A.F. y cuente con la debida planificación y asesoramiento, designando un director de obra y estableciendo los controles necesarios en la ejecución.