

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Dirección Nacional de Vialidad

Auditoría realizada en la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), respecto a la explotación de los puestos de peajes administrados por la Corporación Vial del Uruguay S.A. (CVU), conforme al plan anual de auditoría.

OBJETIVO Y ALCANCE

Evaluar los controles implementados por el Órgano de Control a la Corporación Vial del Uruguay S.A. (CVU), correspondientes a la recaudación de peajes y gastos asociados.

El alcance del trabajo de auditoría abarcó el período 1/01/2008-31/07/2012 y los balances de los ejercicios económicos del 1/11/08-31/10/11.

INFORMACIÓN GENERAL - ANTECEDENTES

El M.T.O.P (concedente) y la Corporación Nacional para el Desarrollo (C.N.D - concesionario) suscribieron el 5 de octubre de 2001, un Contrato-Convenio y su Anexo I para la ejecución de obras y proyectos por el sistema de concesión de obra pública. Con fecha 29 de octubre de 2001 se constituyó la CVU S.A, cuyo objeto es realizar las actividades necesarias para la ejecución de las obligaciones asumidas por la CND.

La supervisión de la ejecución del contrato de concesión está a cargo de un Órgano de Control designado por el MTO integrado por funcionarios de la DNV, cuyos cometidos específicos son: controlar la explotación de los puestos de peajes, controlar los ingresos del concesionario, evaluar la situación económica financiera de la concesión, controlar el cumplimiento en general de todas las obligaciones del concesionario, entre otros. (Ley de Concesión de Obra Pública, cláusula 27 del Anexo I)

El Concesionario tiene la explotación de 13 puestos de peajes, que representan el 86% del total existente en el país, de los cuales 10 son operados en forma directa por la CVU (representando aproximadamente 60% del total de la recaudación) y 3

se encuentran tercerizados (representando aproximadamente 40% de la recaudación).

Cuando el concesionario opera directamente los puestos de peajes deben definirse las condiciones particulares de tal actividad, por lo cual el 28.2.2007 se suscribe el Acuerdo de Recaudación y Mantenimiento de Peajes con vigencia hasta el 30 de abril de 2010. Se establece en forma específica las condiciones técnicas, económicas y controles que debía realizar el Órgano de Control, así como las sanciones en caso de detectarse incumplimientos en la operativa de recaudación y mantenimiento de peajes.

Los puestos de peajes tercerizados se rigen de acuerdo al contrato suscripto entre la CVU y la empresa contratista, y al pliego de condiciones del llamado a precio que se encuentra vigente.

PRINCIPALES HALLAZGOS

1. Ausencia de un marco contractual que contemple condiciones técnicas, económicas y sanciones para los peajes operados directamente por la CVU, a partir del vencimiento del Acuerdo de Recaudación y Mantenimiento de Peajes el 30/04/2010. Esto afecta la calidad de los controles que debe realizar el MTOP como concedente y la efectividad de su potestad para exigir el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la CVU.
2. El Órgano de Control presenta carencias en su integración -en particular, falta de técnico con perfil informático-, coordinación, y funcionamiento, que condicionan la eficacia de su gestión y por ende el efectivo control de la explotación de peajes.
3. Debilidades constatadas en la seguridad de acceso a la base de datos, hacen que no sea posible asegurar que la información que emite el software sobre la recaudación y operativa de peajes sea confiable e íntegra. La base de datos del sistema informático sobre recaudación y operativa de peajes puede ser modificada, sin que quede evidencia de los cambios efectuados y no se encuentra habilitado el registro de auditoría, cuando se accede por fuera del sistema.
4. El control del área contable sobre la información recibida del concesionario presenta debilidades, al no acceder en forma continua a la contabilidad, no exigir copia de los estados de cuentas bancarios donde se deposita temporalmente la recaudación y no realizar la evaluación económica financiera

de la concesión. Esto permite que se presenten cifras diferentes de recaudación, sin que las mismas estén conciliadas y las diferencias explicadas.

Se supervisa y avala el gasto, sin solicitar documentación respaldante.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los controles implementados por el Órgano de Control sobre la explotación de peajes no son suficientes para asegurar la integridad de la recaudación y de los gastos asociados. Si bien el MTOP cumplió con la formalidad de crear un Órgano de Control, conforme a lo establecido en el marco contractual, el mismo presenta carencias en su integración, coordinación, y funcionamiento que condicionan la eficacia de su gestión.

Asimismo, las debilidades constatadas en la seguridad de acceso a la base de datos del software y la falta de evaluación de la información contable –que permite que se presenten cifras diferentes de recaudación, sin que las mismas estén conciliadas y las diferencias explicadas-, no aseguran la integridad de los datos y la confiabilidad de la información sobre la recaudación y operativa de peajes.

En consecuencia, se efectúan las siguientes recomendaciones:

1. Evaluar la conformación del Órgano de Control, promover instancias de coordinación entre las distintas áreas intervinientes y ejercer una efectiva supervisión, efectuando evaluaciones periódicas sobre la efectividad de los controles realizados.
2. Definir en el corto plazo, usuarios personalizados para los funcionarios que acceden directamente a la base de datos con permisos totales, habilitar registros de auditoría en la base de datos, y realizar auditorías informáticas.
3. Efectuar los controles contables previstos contractualmente, en lo referente al acceso continuo a la contabilidad, a los estados de cuenta bancarios del concesionario y la evaluación económica financiera de la concesión (cláusulas 24.3 y 25 del Anexo I del 2008), a fin de asegurar la integridad de la recaudación y su disponibilidad en forma oportuna para la ejecución de las obras.
4. Controlar la información contable de recaudación que se recibe del concesionario, conciliando las cifras de valoración del tránsito pasante con la de recaudación histórica proporcionada por la CVU, así como las diferentes cifras de recaudación histórica. Asimismo, aclarar las diferencias constatadas



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS



entre las diferentes cifras de recaudación histórica en el período 1/11/08 al 31/10/11.

5. Evitar lapsos sin un marco vigente que regule la operación y mantenimiento de peajes que incluya cláusulas técnicas, de controles y penalizaciones, de modo que no se vea afectada la calidad de los controles que debe realizar el MTOP y la efectividad de su potestad para exigir el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la CVU.