



Auditoría General de la Nación

- AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN -

Índice del Informe de Auditoría

Actuación AGN N° 147/19

1. OBJETO	3
2. ALCANCE	3
3. ACLARACIONES PREVIAS	6
4. HALLAZGOS	16
5. COMUNICACIÓN DEL INFORME AL AUDITADO:	39
6. RECOMENDACIONES:	39
7. CONCLUSIÓN	40
8. LUGAR Y FECHA:	42
9. FIRMA:	42
ANEXO I – NORMATIVA APLICABLE Y NOTAS CURSADAS	43
ANEXO II – HALLAZGO 4.2	46
ANEXO III - HALLAZGO 4.3	53
ANEXO IV - HALLAZGO 4.4	54
ANEXO V – HALLAZGO 4.6	62
ANEXO VI – HALLAZGO 4.7	66
ANEXO VII – HALLAZGO 4.8	74
ANEXO VIII - HALLAZGO 4.9	77

**Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras
de Servicios Públicos**

Departamento de Control del Sector Infraestructura

- Año 2023-



GLOSARIO

- DNV:** Dirección Nacional de Vialidad.
MxA: Mantenimiento por Administración de la DNV.
AGN: Auditoría General de la Nación.
SIGEN: Sindicatura General de la Nación.
UAI-DNV: Unidad de Auditoría Interna de la DNV.
DPV: Dirección Provincial de Vialidad.
ONP: Oficina Nacional de Presupuesto.
CGN: Contaduría General de la Nación.
DA: Decisión Administrativa.
CI: Cuenta de Inversión.
DNU: Decreto de Necesidad y Urgencia.
BO: Boletín Oficial de la República Argentina.
PGM: Planilla de Gestión de Mantenimiento.
COMPR.AR: Sistema Electrónico de Contrataciones de la Administración Pública Nacional.
CReMa: Contrato de Rehabilitación y Mantenimiento.
IE: Índice de Estado de las rutas.
ISP: Índice de Servicialidad Presente de las rutas.
IOEV: Índice de Operatividad de Equipamiento Vial.
SIMCE: Sistema de Mantenimiento y Control de Equipos.
GEOyM: Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV.
DGI: Dirección General de Ingeniería de la DNV.
SIPER: Sistema de Personal de la DNV.
TFO: Transferencia de funciones operativas a las DPV.
PAC: Plan Anual de Contrataciones.
CT: Cuadrilla Tipo.
RN: Ruta Nacional.



Auditoría General de la Nación

INFORME

Señor Administrador General de la
DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

Sr. Gustavo Héctor ARRIETA

Av. Julio A. Roca 738 – C.A.B.A.

S. _____ / _____ D.

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley 24.156, la Auditoría General de la Nación procedió a efectuar un examen en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), con el objeto que se detalla en apartado 1.

1. OBJETO

Evaluar la gestión de la DNV respecto de tareas de conservación de rutas ejecutadas mediante el sistema de “Mantenimiento por Administración” (MxA).

Período auditado: 01/01/2017 – 31/03/2019.

2. ALCANCE

El examen efectuado se focalizó, particularmente, en evaluar si los trabajos de mantenimiento realizados por MxA fueron gestionados por la DNV en forma eficaz y efectiva, con personal, equipamiento e insumos propios.

La labor de auditoría fue realizada de conformidad con las Normas de Control Externo Gubernamental de la Auditoría General de la Nación, aprobadas por las Resoluciones 26/15 y 186/16-AGN, dictadas en virtud de las facultades conferidas por el artículo 119, inciso d, de la Ley 24.156, habiéndose practicado los siguientes procedimientos, en relación al objeto:

- 2.1. Recopilación y análisis de la normativa aplicable en el período referida al objeto de auditoría (ver Anexo I.1).
- 2.2. Relevamiento de informes emanados de la Auditoría General de la Nación (AGN), de la Sindicatura General de la Nación (SIGEN) y de la Unidad de Auditoría Interna de la DNV (UAI-DNV) sobre la materia en examen.



Auditoría General de la Nación

- 2.3. Remisión de notas a la DNV solicitando información, normativa aplicable, informes producidos por la UAI-DNV, la SIGEN y los sectores de control de la DNV intervinientes en la materia, y documentación de respaldo de lo actuado por el auditado con referencia al objeto, en el período de análisis
- 2.4. Remisión de notas a Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV), Municipios y Asociaciones de usuarios relacionadas con la materia y objeto a auditar, vinculadas con la muestra seleccionada para análisis.
- 2.5. Entrevistas con funcionarios de la DNV para complementar la información por éste remitida, así como también profundizar o aclarar temas puntuales.
- 2.6. Análisis y cotejo, por selección, de la información y documentación proporcionada por el auditado.
- 2.7. La muestra seleccionada la constituyen cinco (5) Distritos Jurisdiccionales de la DNV de los 24¹ que dispuso el organismo para la realización de las tareas de conservación por MxA. La muestra determinada representa el 31,74% del monto invertido en el período 2017 a 2018.

Cuadro N° 1: Distritos Jurisdiccionales de la DNV seleccionados para el análisis de la gestión realizada a través de MxA.

Distrito		Cant. Km. Totales		Inversión Total por Ejercicio
		Mín	Máx	
13	Chubut	1.238,75	1.681,06	195.895.525,66
4	Mendoza	951,17	1.358,39	125.503.375,32
1	Buenos Aires	287,22	600,21	97.817.510,77
7	Santa Fe	511,96	1.099,95	83.045.264,24
15	Misiones	425,59	425,59	138.934.611,81
Totales		11.782,01	18.788,84	2.020.200.589,05
Selección		3.414,69	5.165,20	641.196.287,80
		28,98%	27,49%	31,74%

Elaboración: AGN.

Fuente: Informes Cuatrimestrales de Mantenimiento por Administración - DNV.

- 2.8. Relevamiento de la información obrante en las páginas Web de la Oficina Nacional de Presupuesto (ONP) y Contaduría General de la Nación (CGN) respecto de las Decisiones Administrativas (DA) de las leyes de Presupuesto y

¹ La población la constituye el total de Distritos Jurisdiccionales (24) que realizaron tareas de conservación mediante MxA, con personal, equipamiento e insumos propios.



Cuentas de Inversión (CI), en relación a la materia y período en examen; y su cotejo con la información suministrada por la DNV.

2.9. Los criterios definidos para la realización de las tareas de control, respecto de la DNV, son los siguientes:

- La DNV debe utilizar una metodología de detección y evaluación de las necesidades de las rutas de acuerdo a la normativa interna aplicable al efecto de la planificación de tareas de MxA.
- Las áreas/dependencias intervinientes de la DNV deben actuar en los plazos definidos normativamente.
- La DNV debe prever en su presupuesto el crédito suficiente para la ejecución de las tareas por MxA y realizar las adecuaciones necesarias, según la normativa aplicable.
- La DNV debe evaluar la disponibilidad de los recursos en los Distritos donde se realizarán las tareas de conservación y efectuar las gestiones pertinentes para cumplir con lo requerido, de acuerdo a la normativa aplicable.
- La DNV debe asignar de forma eficaz los recursos disponibles de acuerdo a la normativa aplicable.
- Los recursos humanos asignados para la ejecución de tareas de MxA deben poseer la capacidad técnica adecuada.
- La DNV debe obtener los recursos humanos no disponibles en su ámbito, en la forma y tiempos previstos en la normativa aplicable.
- La adquisición de equipamiento e insumos para el MxA, que no se cuenten en el ámbito de la DNV, debe ser realizada de acuerdo a la normativa aplicable.
- La DNV debe disponer de un sistema informático de gestión de maquinarias, equipamientos y stock de insumos.
- La DNV debe asignar de forma eficaz los recursos no disponibles adquiridos, de acuerdo a la normativa aplicable.
- Las áreas intervinientes deben actuar según el circuito administrativo previsto y de acuerdo a normativa sobre la estructura de la DNV en el período auditado.



- La DNV debe efectuar un control eficaz de las tareas de MxA en cumplimiento de la normativa y de acuerdo a buenas prácticas y costumbres.
- Los recursos humanos asignados para el control de la ejecución de las tareas deben contar con las designaciones conforme a la normativa aplicable.
- Las metas presupuestarias establecidas por la DNV deben definirse de modo que permitan verificar su cumplimiento y evaluar sus desvíos en la ejecución.
- Las tareas de conservación efectuadas por MxA deben garantizar la adecuada transitabilidad de las rutas bajo esta modalidad.
- Los recursos previstos y asignados para realizar las tareas de MxA deben satisfacer las necesidades de conservación de los tramos de forma eficaz y efectiva.
- La ejecución de tareas debe realizarse de acuerdo a la planificación definida.

2.10. Período de ejecución de las tareas de campo: desde el 01/05/19 al 31/08/22.

3. ACLARACIONES PREVIAS

Se describen a continuación aclaraciones y responsabilidades que hacen al objeto de auditoría:

3.1. La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) fue creada por la Ley 11.658, derogada y sustituida por el Decreto Ley 505/58 -ratificado por Ley 14.467-, que se encuentra vigente a la fecha de fin de las tareas de campo. Es un organismo descentralizado que, en el período objeto de auditoría, se desempeñó en la órbita del Ministerio de Transporte². Cabe señalar que, desde la modificación de la Ley de Ministerios³ dispuesta por el Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU) 7/19 (B.O. 11/12/19), la DNV pasó a depender del actual Ministerio de Obras Públicas.

La DNV tiene a su cargo la administración de la Red Troncal Nacional de Caminos y la Red Federal de Autopistas que la integra, mediante la ejecución de tareas de mantenimiento, mejoramiento y construcción, con la finalidad de brindar a

² Ley de Ministerios conforme DNU 13/15 (B.O. 11/12/15).

³ Ley 22.520 (B.O. 18/12/81) – Texto ordenado por Dec. 438/92 (B.O. 12/03/92) y complementarias.



los usuarios seguridad en el tránsito, economía de transporte y confort. Asimismo, entre los objetivos definidos en la estructura organizativa aprobada en el Anexo II del Decreto 616/92 (B.O. 20/04/92) se encuentran:

- Consolidar una Vialidad Nacional que planifique globalmente sobre trazados, obras y operaciones en la Red Troncal Nacional y la Red Federal de Autopistas; asigne, supervise y audite el uso de recursos; investigue y promueva nuevos desarrollos tecnológicos en materiales, equipos, obras y operaciones en las rutas, con amplio respaldo informático.
- Ejecutar las políticas nacionales en materia de obra y servicios viales, elevando planes plurianuales estructurados con los criterios de sistema, red y corredor y la Programación presupuestaria anual.
- Ejercer la propiedad y jurisdicción sobre la Red Troncal Vial Nacional, conservando y mejorando el patrimonio vial, con el objeto de planificar y programar obras de mejoras con fines de vinculación social y económica; completar la Red Troncal para favorecer la ocupación de todo el Territorio Nacional; analizar y replantear los accesos a las grandes ciudades y los desvíos y conexiones a las demás localidades y promover proyectos para caminos de fomento agropecuario, minero, forestal, industrial y turístico.
- Instrumentar el marco regulatorio sobre las acciones, obras y operaciones para garantizar al usuario seguridad, economía y confort.

De acuerdo a lo dispuesto por las Leyes 16.920 (B.O. 18/08/66) y 17.072 (B.O. 26/12/66), la conducción de la DNV es desempeñada por un Administrador General con la asistencia de un Subadministrador General. Durante el período auditado la titularidad del cargo⁴ fue ejercida por un Administrador General y, parcialmente, por un Subadministrador General.

En el período objeto de examen, la estructura orgánica de la DNV estuvo regulada, en primer término, por lo establecido en la Decisión Administrativa de

⁴ En el período auditado, el cargo de Administrador General fue ejercido por distintos funcionarios (Dec. 133/16, B.O. 13/01/16, desde el 10/12/15 al 16/07/18; Dec. 651/18, B.O. 17/07/18, desde el 17/07/18 hasta el 10/12/19) y el de Subadministrador General fue ocupado parcialmente (Dec. 651/18 y Res. Ministerio de Transporte 127/19 -B.O. 08/03/19-, desde el 17/07/18 hasta el 31/01/19).



Auditoría General de la Nación

Jefatura de Gabinete de Ministros D.A. 488/96 (B.O. 13/01/97), la cual fue complementada y/o modificada parcialmente, en distintas oportunidades, por normas emanadas de autoridad competente de la DNV. Posteriormente, mediante D.A. 1112/17 (B.O. 28/12/17) se aprobó una nueva estructura del primer nivel organizativo de la DNV⁵.

Las tramitaciones administrativas respecto de los procesos internos de la DNV estuvieron reguladas por directivas internas hasta la aprobación de la Resolución DNV 1514/17 (04/07/17), mediante la cual se implementaron nuevos procesos como parte del “Proyecto Vialidad Siglo XXI- Primera Fase Reingeniería de Procesos”. Esta fue dejada sin efecto mediante la Resolución DNV 2409/17 (29/09/17) que aprobó el rediseño de los Procesos de la Cadena de Valor de Vialidad Nacional.

Entre los procesos aprobados por el auditado, se encuentran:

- Proceso 25 (Relevar y controlar parámetros de estado de las rutas): en este flujograma se normativiza el procedimiento para el relevamiento y control de las calzadas, el cual abarca desde la etapa de planificación hasta la elaboración del “informe anual de evaluación de estado de la red pavimentada” y su respectiva comunicación interna a toda la DNV. Entre los parámetros que deben planificarse y constatarse se encuentran fisuración, ahuellamiento, rugosidad, deflexión, macrotextura y fricción⁶.
- Proceso 26 (Definir, programar y ejecutar necesidades de mantenimiento por administración): el procedimiento interno se corresponde con las responsabilidades y obligaciones de los Distritos respecto a las tareas de MxA. Según lo establecido, el proceso se inicia con la inspección visual de la calzada, ancho de coronamiento y zona de camino mediante recorridas periódicas (semanales) a los efectos de identificar necesidades de trabajos de conservación,

⁵ Mediante DA 1112/17 se facultó al Administrador General de la DNV, previa intervención de la Secretaría de Coordinación Interministerial de la Jefatura de Gabinete de Ministros, para la aprobación de la estructura organizativa inferior.

⁶ Se relaciona con los índices de estado (IE) y de servicialidad presente (ISP) –ver notas al pie 19 y 21 del presente informe–.



las que deberán ser ingresadas en “planillas de gestión de Mantenimiento”⁷(PGM).

Una vez analizadas las solicitudes de trabajo, se prevé que deberá darse prioridad a las tareas buscando la máxima eficiencia en la utilización de los recursos de personal y maquinaria disponible, así como el grado de importancia. Confirmada la decisión de realizar una tarea de MxA, el distrito debe gestionar los recursos disponibles y procurar la obtención de aquellos que no se hallaren disponibles, mediante las contrataciones que resultasen necesarias, para así poder planificar y ejecutar los trabajos.

Cabe señalar que, a lo largo de todo el proceso 26, la PGM cargada inicialmente se actualiza conforme la etapa de evolución de la labor. En tal sentido, se cargará el detalle de los recursos necesarios para el trabajo (planificación) y del trabajo ejecutado (ejecución). Asimismo, como paso final se determina que el trabajo deberá ser controlado por el jefe de sección de mantenimiento y completado en la PGM que la tarea fue verificada.

3.2. La ley 24.156 (B.O. 29/10/92) de “Administración financiera y de los sistemas de control del sector público nacional”, establece y regula los sistemas de administración financiera del sector público nacional (presupuestario, crédito público, tesorería, contabilidad y control) -que están interrelacionados entre sí-, sus respectivos órganos rectores y competencias -entre ellos la ONP y la CGN-, de cuyo ámbito emana la normativa que rige su accionar a fin de posibilitar su interacción.

3.3. El Decreto 1023/01 (B.O. 16/08/01), así como su Decreto Reglamentario 1030/16 (B.O. 16/09/16) y normas complementarias⁸, regulan el Régimen general de las contrataciones para la adquisición de equipamiento e insumos, que el auditado requiere para llevar adelante las tareas de conservación de rutina mediante MxA.

⁷ De acuerdo al paso “030-Ingresar Necesidad en planilla Gestión de Mantenimiento” el jefe de sección de Mantenimiento/sobrestante deberá cargar las necesidades identificadas y los siguientes campos: fecha, ruta, progresiva, lado, descripción, unidad, cantidad, foto.

⁸ Entre las normas complementarias relacionadas se encuentran: Disposiciones Oficina Nacional de Contrataciones (ONC) 62-E/2016, 63-E/2016, 64-E/2016 y 65-E/2016.



Los procesos de contrataciones proyectados y llevados a cabo en el período auditado se gestionaron y registraron en el Sistema Electrónico de Contrataciones de la Administración Pública Nacional (COMPR.AR)⁹.

En lo relativo a las compras y pagos efectuados mediante el Régimen de Caja Chica y Fondo Rotatorio, respectivamente, se encontraron vigentes para el período auditado distintas normas¹⁰, las cuales regularon, para cada Ejercicio, aspectos relacionados a montos, modalidades y requisitos para su aprobación.

3.4. Mantenimiento por Administración

La DNV, según lo descrito en las Decisiones Administrativas¹¹ distributivas de las Leyes de Presupuesto Nacional para los Ejercicios 2017, 2018 y 2019, posee tres programas¹² para garantizar el mantenimiento y rehabilitación cíclica de la Red Troncal Nacional, entre los cuales el “Mantenimiento por Administración” forma parte del programa que comprende el “Mantenimiento por Administración, por Contratos o por Convenios”.

El MxA responde, entre otras, a las siguientes características generales¹³:

- Se encuentra incluido dentro de los Sistemas de Gestión de Mantenimiento, donde el objetivo principal es atender estrictamente la conservación de rutina¹⁴,

⁹ Según lo indicado en la Disposición 65-E/2016, de la Oficina Nacional de Contrataciones (ONC) el sistema COMPR.AR opera como medio para efectuar en forma electrónica todos los procedimientos prescriptos en el Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional.

¹⁰ Las normas indicadas por la DNV como vigentes para el período auditado, en lo que hace al Régimen de Caja Chica y Fondos Rotatorios, son las siguientes: Ley 24.156, Dec. 1344/07 (B.O. 05/10/07), Dec. 55/18 (B.O. 19/01/18), Res. S.H. 87/14 (B.O. 21/04/14), Res. S.H. 101/17 (B.O. 15/06/17), Res. S.H. 48/18 (B.O. 14/03/18), Disp. DI-2017-101-APN-AYF#DNDV (21/07/17), RESOL-2018-1923-APN-DNDV#MTR (24/09/18), RESOL-2018-633-APN-DNDV#MTR (09/04/18), RESOL-2018-1029-APN-DNDV#MTR (11/06/18), RESOL-2018-1131-APN-DNDV#MTR (18/06/18), RESOL-2018-2489-APN-DNDV#MTR (12/12/18), RESOL-2019-920-APN-DNDV#MTR (10/05/19).

¹¹ D.A. 12/17 (B.O. 12/01/17), 6/18 (B.O. 15/01/18) y 12/19 (B.O. 11/01/19), distributivas de las Leyes de Presupuesto 27.341 (B.O. 21/12/16), 27.431 (B.O. 02/01/18) y 27.467 (B.O. 04/12/18). Según página Web de la ONP, para los Ejercicios 2017, 2018 y 2019 respectivamente.

¹² Los tres programas que posee la DNV para garantizar el mantenimiento y rehabilitación cíclica de la Red Troncal Nacional son: “Concesiones por peajes”, “Sistema de Rehabilitación y Mantenimiento” y “Mantenimiento por Administración, por Contratos o por Convenios”.

¹³ NO-2019-60194318-APN-OYM#DNDV (07/07/19) e Informe IF-2019-60188636-APN-OYM#DNDV (07/07/19) - Respuesta a Nota 76/19-AG7-.

¹⁴ Se refieren a tareas que hacen a la conservación frecuente de las rutas. Las tareas de conservación de rutina de MA abarcan, entre otras, las siguientes: bacheo, sellado de fisuras de calzada, fresado de calzada, corte de pasto y malezas, desbosque y destronque de bosques, despeje de nieve en calzada (operativo invernal), enripiado de calzada, imprimación asfáltica de calzada, lechada asfáltica,



lo que excluye obras relacionadas a construcciones mejorativas¹⁵, reposiciones¹⁶ y reconstrucciones¹⁷.

- El objetivo general del programa de MxA de la DNV consiste en proporcionar un aceptable nivel de conservación de los caminos, a efectos de mantener las condiciones de seguridad y confort del usuario, mantener en rangos aceptables el deterioro de la infraestructura, diferir inversiones en tareas de rehabilitación y disminuir la necesidad de inversiones imprevistas.
- Las tareas de mantenimiento son realizadas en un sector de la red vial definido por la DNV que, según lo indicado por el auditado, resulta la red nacional de caminos de menor tránsito o uso, salvo excepciones.
- Esta modalidad de MxA de la DNV se efectúa en tramos de la red vial cuyas tareas de conservación no se encuentren trasladadas a terceros, ya sea por contratos (Concesión con peaje, CReMa, Sistema Modular) o Convenios de Transferencia de Funciones Operativas (suscriptos con las DPV). Es decir, todos aquellos tramos de rutas que no se gestionen mediante alguna otra modalidad de conservación, ya sea por elección o por finalización del contrato o convenio respectivo, deben ser gestionados por la DNV a través de MxA, con personal, equipamiento e insumos propios.

3.4.1. Tramos de rutas gestionados a través de Mantenimiento por Administración

limpieza de zona de camino, cauces, alcantarillas, badenes, cunetas, etc, mantenimiento de alumbrado público, barandas metálicas, postes, equipos, etc, perfilado, pintura de obras de arte, perfiles, etc, recolección de residuos, relleno de erosiones, reparación y mantenimiento de equipos, reposición de señales y balizas, reposición de suelo, retiro material aluvional, señalamiento.

¹⁵ Obras cuyo objetivo consiste en ampliar la capacidad del bien existente (calzada y/o puentes) y producir cambios de estándar del camino. En este sentido, las construcciones mejorativas abarcan, entre otras, ensanche de calzadas y/o puentes, pavimentación de banquetas, ejecución de terceros carriles, incorporación de calzadas adicionales, obras de seguridad vial.

¹⁶ Obras y tareas destinadas a reponer los tramos y obras de arte cuya vida útil ha sido consumida, las cuales requieren una intervención mayor a la preventiva o rutinaria a efectos de preservar o recuperar el patrimonio actual.

¹⁷ Intervenciones que conllevan un tratamiento de las rutas cercano al que se ejecutaría en el caso de no existir el bien en cuestión, en virtud de haberse agotado la vida útil del paquete estructural del tramo de ruta.



Auditoría General de la Nación

El sector de la red vial nacional conservado por MxA, en el período auditado, osciló en promedio anual entre 14.115 km. y 21.098 km..

Cuadro N° 2: Kilómetros de la red vial conservados por MxA por Distritos.

DISTRITO		2017	2018	2019
1°	Buenos Aires	287,22	600,21	798,35
2°	Córdoba	432,26	627,71	960,01
3°	Tucumán	452,56	261,03	259,18
4°	Mendoza	1.295,98	1.295,98	1.653,01
5°	Salta	646,72	1.011,46	1.002,03
6°	Jujuy	255,58	321,16	491,58
7°	Santa Fe	484,32	921,46	448,01
8°	La Rioja	705,59	1.399,73	1.491,43
9°	San Juan	615,71	729,19	909,47
10°	Corrientes	483,68	661,60	680,34
11°	Catamarca	744,50	831,86	779,56
12°	Neuquén	830,37	830,37	1.017,88
13°	Chubut	1.446,98	1.500,96	1.650,88
14°	San Luis	338,47	338,47	353,76
15°	Misiones	425,59	425,59	488,53
16°	Santiago del Estero	536,38	460,89	819,36
17°	Entre Ríos	475,70	692,00	783,55
18°	Chaco	194,63	243,69	448,89
19°	Bahía Blanca	193,50	694,08	653,08
20°	Río Negro	1.034,49	1.658,72	2.237,70
21°	La Pampa	1.134,95	1.301,17	1.124,91
22°	Formosa	525,40	711,69	873,92
23°	Santa Cruz	353,84	407,69	845,47
24°	Tierra del Fuego	220,19	220,19	327,28
TOTAL		14.114,61	18.146,90	21.098,18

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

Nota: Según lo informado por la DNV los kilómetros se corresponden con valores anuales.

Cabe señalar que, durante el transcurso de cada ejercicio, se incluyen o excluyen, de forma total o parcial, tramos de rutas que dejaron o pasaron a estar mantenidos por otra modalidad de conservación (Ej. Sistema Modular por Contratos, Convenios TFO, CReMa, etc.).

3.4.2. Recursos afectados a las tareas de Mantenimiento por Administración

Las tareas de conservación por MxA son ejecutadas por la DNV a través de los Distritos Jurisdiccionales, con personal, equipamiento (equipos viales, vehículos y herramientas) e insumos disponibles y/o adquiridos al efecto.



En consonancia con lo previamente explicitado, las tareas de MxA se realizan en base a evaluaciones efectuadas sobre las rutas, a partir de las condiciones¹⁸ que la DNV denomina como exigibles y no exigibles. Por su parte, según éste indica, pueden programarse o no en función de las disponibilidades presupuestarias.

Para la gestión de conservación por MxA, la DNV se vale del “Índice de Estado” (IE)¹⁹, herramienta que se emplea para evaluar el estado general de un pavimento dado, o bien para detectar la conveniencia y el grado de urgencia de los trabajos a realizar, y así determinar la/s obra/s necesaria/s correspondiente/s²⁰.

Adicionalmente, el auditado utiliza el “Índice de Servicialidad Presente” (ISP)²¹ como un elemento más de análisis, el cual permite mensurar el confort que brinda el camino al usuario.

Ahora bien, para la realización de la conservación de rutina la DNV emplea:

¹⁸ Las condiciones exigibles informadas son las siguientes, en orden de prioridad: 1) Bache cero en calzada; 2) Sin exudaciones; 3) Deformaciones de borde cero; 4) Banquinas sin descalces ni baches en ancho completo (no a expensas de talud); 5) Señalamiento horizontal en condiciones aceptables (retroreflectancia e integridad); 6) Señalamiento vertical: todas las preventivas y reglamentarias, informativas de acuerdo a criterios de racionalidad; 7) Limpieza y reparaciones menores de alcantarillas: mínima una anual; Desmalezado de zona de camino: en 9 m ancho desde borde de calzada y 15 cm de altura; 9) Alambrados: cumplir un rol de autoridad de aplicación establecido por ley; 10) En calzadas enripiadas y naturales: sin deformaciones, hundimientos ni serruchos.

Las condiciones señaladas como no exigibles a tener en cuenta son las siguientes: sellado de fisuras; sin ahuellamientos; banquinas pavimentadas; talud no crítico >1:4; una limpieza anual de la zona de camino; no disminución de los índices IE e ISP (excluido la rugosidad); Gestión de Mantenimiento de iluminación

¹⁹ El índice de Estado (IE) es el resultado de la combinación de la evaluación de cuatro tipos de fallas o parámetros (D1-deformación longitudinal o rugosidad, D2-deformación transversal o ahuellamiento, D3-fisuración y D4-desprendimiento). Su cálculo establece un valor de IE que alcanza valores entre 1 y 10, donde los mayores valores corresponden a los mejores estados del pavimento.

Así, se considera que un estado es “bueno” cuando el IE es entre 10 y 7, “regular” si se está entre 7 y 5, o “malo” si es menor a 5.

²⁰ Si bien en el período auditado la DNV no contó con un indicador relacionado a la labor efectuada por MxA como meta de Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS), el auditado informó a través de su Nota NO-2022-72745597-APN-UAI#DNV que, a partir de la reelaboración de la Agenda 2030 (publicada en noviembre/2021 “Informe País Argentina-Seguimiento de los procesos”), se rediseñó la Meta 9.1 de ODS 9.1 (“kilómetros de autopistas nacionales construidos”) y se la descompuso en dos: 9.1.1¹ “kilómetros de autopistas/autovías construidas”, y 9.1.1.2² “porcentaje de la red vial en estado bueno o regular”. En este sentido, el auditado entiende que MxA se encuentra contemplado en la meta 9.1.1² y que ésta debe reproducir el IE obtenido por el Ente.

²¹ El ISP pondera deformaciones en el perfil longitudinal similar a las variaciones registradas por el rugosímetro (lisura longitudinal), deformaciones transversales (ahuellamiento) y desprendimientos de materiales del pavimento, fundamentalmente a baches (cuantificados en porcentajes respecto a la superficie del pavimento). La escala de valoración se establece en muy malo (0-1), malo (1-2), regular (2-3), bueno (3-4) y muy bueno (4-5).



Auditoría General de la Nación

a) Recursos presupuestarios

Las respectivas D.A. distributivas de las leyes de presupuesto del período auditado (Ejercicios 2017, 2018 y 2019), exponen los recursos destinados a las tareas de conservación mediante MxA dentro del Programa 16, en el sub-Programa 01 (créditos asignados y metas presupuestarias definidas para el ejercicio). En el período auditado se informa se asignaron inicialmente créditos por un monto total de \$17.157.329.418 del cual se ejecutó por un total de \$13.143.657.292,82, según se indica a continuación:

Cuadro N° 3: Presupuesto Anual de la red vial conservada por MxA por Distritos.

Ejercicio	Denominación	Partida Presupuestaria					Crédito Inicial	Crédito Vigente	Devengado Consumido (*)
		16	1	0	2	0			
2017	Mantenimiento y Equipos - Regiones y Distritos	16	1	0	2	0	2.841.779.112,00	2.847.419.615,00	2.829.820.748,58
	Mantenimiento por Administración y Atención de Emergencias en Rutas Varias	16	1	1	0	51	702.000.000,00	1.550.463.454,00	1.489.056.050,85
		16	1	1	0	52			
	Rutas Varias - Tramos obras y compra de materiales para seguridad vial	16	1	2	0	51			
	Atención de Emergencias en Regiones y Distritos	16	1	0	3	0			
Total Ejercicio 2017 (31/12/17)							3.543.779.112,00	4.397.883.069,00	4.318.876.799,43
2018	Mantenimiento y Equipos - Regiones y Distritos	16	1	0	2	0	3.180.599.258,00	5.157.375.400,00	4.922.736.621,78
	Mantenimiento por Administración y Atención de Emergencias en Rutas Varias	16	1	1	0	51	1.334.425.229,00	2.529.419.676,00	2.526.736.828,83
		16	1	1	0	52	100.000.000,00	100.000.000,00	0,00
	Rutas Varias - Tramos obras y compra de materiales para seguridad vial	16	1	2	0	51	80.440.000,00	34.180.584,00	31.411.125,75
	Atención de Emergencias en Regiones y Distritos	16	1	0	3	0	31.927.692,00	18.827.692,00	0,00
Total Ejercicio 2018 (31/12/18)							4.727.392.179,00	7.839.803.352,00	7.480.884.576,36
2019	Mantenimiento y Equipos - Regiones y Distritos	16	1	0	2	0	3.927.910.804,00	3.902.994.838,00	1.034.956.266,72
	Mantenimiento por Administración y Atención de Emergencias en Rutas Varias	16	1	1	0	51	4.767.847.026,00	3.719.208.902,00	301.033.708,10
		16	1	1	0	52	100.000.000,00	88.573.031,00	0,00
	Rutas Varias - Tramos obras y compra de materiales para seguridad vial	16	1	2	0	51	90.400.297,00	92.979.440,00	7.905.942,21
	Atención de Emergencias en Regiones y Distritos	16	1	0	3	0			
Total Ejercicio 2019 (31/03/19)							8.886.158.127,00	7.803.756.211,00	1.343.895.917,03
TOTAL PERIODO AUDITADO							17.157.329.418,00		13.143.657.292,82

Nota: (*) El devengado se expone al 31/12, para los Ejercicios 2017 y 2018, y al 31/03, para el Ejercicio 2019.



Elaboración: AGN.
Fuente: CGN, ONP, DNV.

b) Recursos Humanos

Se refiere a los agentes de la DNV de Planta Permanente, Planta Transitoria y otras modalidades de contratación, que realizan sus tareas en las cuadrillas de los 130 campamentos que la DNV posee, distribuidos en los 24 Distritos jurisdiccionales. En el período auditado, el personal afectado por la DNV a MxA fue de 4.296²² personas.

Cabe señalar que el auditado emplea el “Índice Operadores” y el “Índice Obreros” para definir la cantidad de agentes que requiere una cuadrilla tipo para efectuar tareas de MxA. Para su cálculo, la DNV considera como aceptable un índice óptimo igual a 10 y estima que el personal necesario (cantidad óptima) por cada 180 km. de ruta a mantener es de nueve (9) operadores de equipos viales y vehículos pesados (“Índice de Operadores”) y seis (6) obreros de cuadrilla (“Índice Obreros”).

c) Equipamiento

Abarca los equipos viales, vehículos y herramientas propias con identificación patrimonial en los Distritos Jurisdiccionales o en la sede Central de la DNV, así como los contratados para el desarrollo de la labor.

Para la gestión de los equipos viales, el auditado cuenta con el Sistema de Mantenimiento y Control de Equipos (SIMCE)²³.

Asimismo, utiliza el “Índice de Operatividad de Equipamiento Vial” (IOEV) para analizar, comparar y examinar el uso de la maquinaria vial en la conservación de la red vial nacional. Al respecto, la DNV asume que un equipo tipo, con un IOEV igual a diez²⁴ (10), puede conservar por administración 180 km. de camino, de manera óptima.

²² NO-2019-60194318-APN-OYM#DNV (07/07/19) e Informe IF-2019-60188636-APN-OYM#DNV (07/07/19) - Respuesta a Nota 76/19-AG7-.

²³ En sintonía a lo indicado en Nota NO-2019-60194318-APN-OYM#DNV, el SIMCE funciona como una herramienta para el control y supervisión del parque vial y automotor de propiedad de la repartición, a los efectos de contar con información técnica oportuna para la observación de la gestión y administración del equipamiento vial

²⁴ Para el cálculo del “Índice de Operatividad de Equipamiento vial”, la DNV considera que un equipo tipo está compuesto de la siguiente manera: dos (2) motoniveladoras, dos (2) camiones volcadores, dos (2) tractores neumáticos, dos (2) desmalezadoras, una (1) cargadora frontal, una (1) minicargadora



3.4.3. Registración y seguimiento de tareas de Mantenimiento por Administración

En el período auditado, la labor efectuada bajo esta modalidad de conservación se valió del SIMCE y de informes cuatrimestrales de mantenimiento por administración elaborados por los Distritos Jurisdiccionales para la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento (sede central de la DNV), en base a las directivas de la Nota Circular SGM y E 562/13 (13/05/13) y su modificatoria, Nota GEO y M NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV (20/07/18).

4. HALLAZGOS

4.1. La normativa interna de la DNV vigente para el Mantenimiento por Administración no permite verificar si las áreas previstas en su estructura orgánica tomaron efectiva y oportuna intervención en la gestión de Mantenimiento por Administración, ni conforma un texto ordenado.

De la estructura de la DNV se evidencia que, para cada una de las áreas y/o dependencias internas del organismo intervinientes en la gestión de conservación mediante MxA, se realizaron modificaciones a través de resoluciones de la Administración General, sin conformar un único cuerpo normativo.

Al respecto, si bien la DA 1112/17 aprueba una nueva estructura del primer nivel organizativo de la DNV, el auditado sólo aportó normativa sobre responsabilidades y funciones relacionada a los circuitos administrativos vinculados a los flujogramas de procesos según la Res. DNV 1514/17, dejada sin efecto por la Res. DNV 2409/17²⁵.

Cabe señalar que hasta la entrada en vigencia de las mencionadas normas rigieron circulares, tales como la 563/13. En este caso, la falta de aplicación en la

con aditamentos y medio (1/2) rodillo compactador. A su vez, el auditado señala que incluyen en el cálculo el equipamiento con antigüedad menor a los diez años

²⁵ Ver punto 3.1 del presente informe.



práctica del flujograma 26²⁶, tornó imprecisa dicha norma al prever la intervención de dependencias y áreas que cambiaron su denominación.

De este modo, por ejemplo, durante la vigencia de la D.A. 488/96, las funciones asignadas a la ex Subgerencia de Mantenimiento y Equipos (ex Gerencia de Obras y Servicios Viales), fueron ejercidas por la Coordinación General de Operación y Mantenimiento, dependiente de la Dirección General de Ingeniería (DGI). Ahora bien, con posterioridad a la precitada DA 1112/17, la coordinación fue elevada a rango de gerencia y la mencionada DGI suprimida.

Por lo expuesto, la ausencia de un compendio normativo que abarque y armonice la estructura, misiones y funciones con los circuitos administrativos generados para la gestión de la DNV, dificulta verificar si las áreas previstas tomaron efectiva y oportuna intervención en la gestión de MxA.

4.2. Las registraciones obrantes en la DNV en aspectos relacionados a la gestión de Mantenimiento por Administración, presentan falta de carga de datos o inconsistencias frente a la información proporcionada por el auditado, lo que afecta la confiabilidad de la misma y los análisis realizados a partir de ella.

Se detectaron las siguientes situaciones respecto a los datos consignados en las registraciones de la DNV:

- Del cruce del cuadro de cierre de metas²⁷ y producción terminal bruta²⁸ para el Ejercicio 2017²⁹ y los valores indicados por el auditado como conservados por MA, se advierte que la cantidad de kilómetros es distinta. En efecto, se informan 14.704,67 km y 14.114,61 km, mediante Notas NO-2019-64413830-APN-AYF#DNV y NO-2019-60194318-APN-OYM#DNV, respectivamente.

²⁶ Ver hallazgo 4.4 del presente informe.

²⁷ El “cuadro de cierre de metas” es la rendición de cierre de las mismas que se presenta mediante sistema e-sidif y que da cuenta de lo ejecutado en un determinado período.

²⁸ “producción terminal bruta” se refiere a la cuantificación de los bienes y servicios que, por sus características se realizan utilizando más de un ejercicio presupuestario.

²⁹ Nota NO-2019-64413830-APN-AYF#DNV (16/07/19). El análisis se realizó sólo respecto del 2017 por los motivos desarrollados en el hallazgo 4.3 del presente informe.



- Del análisis de las planillas de personal obrantes en el sistema SIMCE relevadas y la documentación aportada por la DNV³⁰ se desprende:
 - La cantidad de agentes de la planilla SIPER³¹, no se corresponde con la informada para los Distritos seleccionados en la muestra.

Cuadro N° 4: Diferencia en la cantidad de personal entre lo informado por la DNV y lo obrante en el SIMCE.

Distrito	Cantidad de agentes	
	Informado por DNV	SIMCE
1 Buenos Aires	363	496
4 Mendoza	227	273
7 Santa Fe	191	260
13 Chubut	184	243
15 Misiones	151	188

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.

- En el Sistema SIMCE, las fichas personales de los agentes relacionados a los Distritos Jurisdiccionales incluidos en la muestra no están completas.
- Se advierte que siete (7) agentes de los Distritos N° 1-Buenos Aires, 13-Chubut y 15-Misiones, incluidos en las planillas de personal del SIPER proporcionadas, no se exponen en las planillas de la División Conservación en el SIMCE.

Cuadro N° 5: Cantidad de agentes que figuran en el sistema SIPER pero no se encuentran cargadas en el SIMCE.

Distrito	Cant. Agentes - SIMCE-	Punto 3 b - Agentes Division Conservacion DNV - SiPer (Nota 109-19-AG7)	Observaciones
Buenos Aires	496	160	4 agentes del SIPER no figuran en el SIMCE
Chubut	243	110	2 agentes del SIPER no figuran en el SIMCE
Misiones	188	76	1 agente del SIPER no figura en el SIMCE

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.

- Del cruce de las operaciones informadas³² por la DNV, como realizadas mediante el régimen de caja chica y fondos rotatorios, y las indicadas por el

³⁰ Documentación aportada por Nota NO-2019-90941508-APN-OYM#DNV (07/10/19). Por su parte, en el hallazgo 4.7 del presente informe se expone el resultado del análisis respecto a la gestión del personal requerido para el desarrollo de las tareas de MxA.

³¹ La planilla SIPER se refiere a las planillas de personal de la DNV.

³² Nota NO-2019-101057400-APN-OYM#DNV (11/11/19).



Distrito N° 1-Buenos Aires en sus informes cuatrimestrales (Cuadros V-b) provistos, se observa lo siguiente:

- 299 operaciones (por montos que oscilan entre \$38 y \$50.000), incluidas en el segundo y tercer Informe Cuatrimestral del año 2018, no se consignan en los listados provistos por la DNV para el período auditado (ver Anexo II.1).
- Un comprobante se informa como rendido en el listado suministrado, cuando en el Informe Cuatrimestral se consigna como anulado (ver Anexo II.2).
- Un comprobante se expone en forma triplicada en el listado de la DNV (ver Anexo II.3)

La información inconsistente de los datos por parte de la DNV afecta la confiabilidad de las registraciones de la DNV, así como lo producido a partir de ella.

4.3. Las metas para las tareas de conservación realizadas por la DNV a través de Mantenimiento por Administración, tal como se encuentran definidas presupuestariamente, dificultan la correcta verificación y evaluación del grado de cumplimiento para cada Ejercicio.

Las metas presupuestarias definidas por la DNV para las tareas de conservación gestionadas a través de MxA³³ utilizaron como unidad de medida al “kilómetro conservado”. En sintonía, el auditado especifica que la meta representa el total anual de kilómetros mantenidos y/o en ejecución en el Ejercicio, cuyo cálculo es el resultado del promedio de los valores trimestrales programados y ejecutados.

De lo vertido por el auditado³⁴ surge que se utilizaron dos metodologías para definir e informar la ejecución de las metas presupuestarias:

- En el Ejercicio 2017 las metas se programaron e informaron a nivel sub-programa. Ello implicó que el cálculo de las metas referidas al sub-programa 01-Mantenimiento por Administración (Programa 16-Mantenimiento) se expusiera como el total de la longitud de la red vial nacional no atendido por otros sistemas de gestión (Concesiones por peaje, CReMa, Sistema Modular, Convenios TFO) en el mismo período (ver Anexo III.1).

³³ En concordancia con lo descripto en el apartado 3.4 del presente informe.

³⁴ Nota NO-2019-75853365-APN-AYF#DNV (23/08/19).



- A partir del Ejercicio 2018, la DNV reformuló la apertura programática y decidió planificar e informar las metas por programa, como consecuencia de un acuerdo verbal llevado a cabo con la Oficina Nacional de Presupuesto (ver Anexo III.2 y III.3).

Al respecto, el organismo auditado destaca que pueden darse casos en los que, en el Programa 16-Mantenimiento, varios tramos de la red vial estén atendidos una parte del año por una modalidad de conservación, y el resto por otra/s; según las necesidades originadas por la evolución del estado de la red y las disponibilidades presupuestarias. Por tal motivo, la DNV afirma que el tipo de seguimiento por subprograma dejó de realizarse y que, en su reemplazo, se consigna como meta del programa los kilómetros comunicados por el área técnica responsable.

En otro orden, del análisis de las planillas obrantes en el sistema e-Sidif³⁵ proporcionadas por la DNV³⁶, se desprende que las descripciones efectuadas por el auditado sobre los desvíos acontecidos en el período analizado, no poseen un nivel de detalle que facilite las tareas de control³⁷.

Por su parte, en el Ejercicio 2018 y primer trimestre del 2019, la DNV no acompañó el cuadro II relativo a las causas de los desvíos trimestrales, dado que no se informan desvíos para la totalidad del Programa 16, lo cual no se condice con los informes cuatrimestrales confeccionados por los distritos, puesto que se advierten variaciones interanuales³⁸ que ameritan ser observadas y expuestas.

En virtud de lo descripto, tanto la implementación de “kilómetro conservado”, como unidad de medida para las metas físicas de MxA, así como la reformulación de

³⁵ E-Sidif: Sistema Integrado de Información Financiera Internet; registro del circuito de gastos.

³⁶ Mediante Nota NO-2019-90272248-APN-AYF#DNV (03/10/19).

³⁷ Por ejemplo, en el Ejercicio 2017 se detallan distintos motivos de desvíos en las metas: “la mejora es temporal – hubo más km. en mantenimiento” (Programa 16, Subprograma 01, Ejercicio 2017, 1° Trimestre, Comprobante N° 2, Pág. 1), “atraso corregible – hubo menos km. en mantenimiento” (Programa 16, Subprograma 01, Ejercicio 2017, 2° Trimestre, Comprobante N° 3, Pág. 1), “la mejora es temporal – más km. en ejecución que los previstos” (Programa 16, Subprograma 01, Ejercicio 2017, 4° Trimestre, Comprobante N° 5, Pág. 1), “la mejora es temporal – se mantuvieron más kilómetros por administración por el proceso de reestructuración de los programas de mantenimiento” (Programa 16, Subprograma 01, Ejercicio 2017, Cierre ejecución anual, Comprobante N° 6, Pág. 1).

³⁸ En 2018, por ejemplo, el Distrito N° 20-Río Negro pasó de 1.291 km a 1.658 km (del 2° al 3° cuatrimestre, el Distrito N° 13-Chubut incrementó los 1.238 km del 1° cuatrimestre a 1.500 en el 2° y 3° cuatrimestre).



la apertura programática a partir del Ejercicio 2018, dificultan la evaluación del grado de cumplimiento de dichas metas, atento al modo en que la DNV las define e informa su ejecución. Por consiguiente, la programación e información de las metas por programa, sin su correspondiente desagregado, expone un total de kilómetros conservados que abarca distintas modalidades de mantenimiento e impide individualizar aquellas vinculadas al MxA.

4.4. El modo en que la DNV registra y rinde periódicamente las tareas efectuadas por Mantenimiento por Administración no cumple la normativa interna dictada al efecto y no permite evaluar su gestión.

4.4.1. La DNV no cumplió con lo previsto en la normativa interna, respecto a la elaboración de las Planillas de Gestión de Mantenimiento requerida en el Flujograma de Procesos N° 26, para su posterior utilización como una herramienta de gestión eficaz y efectiva.

El Flujograma de Procesos N° 26 estipula que una vez realizado el relevamiento de la red vial e identificada una necesidad de trabajo, por el Jefe de Sección de Mantenimiento del Distrito, debe generarse la “Planilla de Gestión de Mantenimiento” (PGM).

Tal como se encuentra previsto en la normativa interna, este documento permite la registración de datos vinculados a los distintos momentos de la gestión de conservación mediante MxA, que abarca desde la detección de la necesidad hasta la ejecución y cierre de la tarea. Esto se debe a que, a medida que avanza el circuito administrativo, se debe crear, actualizar e ingresar nueva información a la PGM generada, primariamente, al surgir la necesidad de mantenimiento.

Del análisis de la documentación provista por la DNV surge que no se confeccionaron las mencionadas planillas. En sintonía, los Distritos Jurisdiccionales recaídos en la muestra³⁹ indicaron que la información relacionada a las tareas efectuadas con personal, equipamiento y materiales propios se refleja e incorpora en

³⁹ Respuesta brindada por los Distritos jurisdiccionales de la DNV mediante IF-2021-37407572-APN-DCHU#DNV (29/04/21), NO-2021-36992777-APN-DSF#DNV (28/04/21), NO-2021-44070279-APN-DBA#DNV (18/05/21), NO-2022-55316275-APN-DMIS#DNV (02/06/22), IF-2022-66141339-APN-DMZA#DNV (30/06/22).



los informes cuatrimestrales remitidos a la Subgerencia de Mantenimiento y Equipos. Por su parte, el Distrito N° 4-Mendoza aclaró que, a partir del 2018, la carga de información se efectuó en las planillas de “planificaciones” obrantes en el sistema SIMCE.

Se destaca que la interpretación efectuada⁴⁰ por el organismo se contrapone a lo regulado en el mencionado flujograma, ya que las PGM deben realizarse por cada tarea de conservación proyectada, mientras que los precitados informes cuatrimestrales brindan información global sobre los trabajos ejecutados, por cada Distrito jurisdiccional, en un lapso de cuatro meses.

Asimismo, las “planificaciones” cargadas en el SIMCE no reflejan el nivel de detalle de información pretendido en la norma, dado que la gestión de recursos no expone datos tales como, por ejemplo, horas hombre y horas equipo (cantidad y unidades), insumos, cantidad de agentes y equipos utilizados.

Por lo expuesto anteriormente, la DNV no cumplió con lo previsto en la normativa interna, respecto a la elaboración de las PGM, para su posterior utilización como una herramienta de gestión eficaz y efectiva.

4.4.2. Los Distritos Jurisdiccionales de la DNV elaboraron informes cuatrimestrales de mantenimiento por administración que no cumplen con la normativa interna aplicable.

4.4.2.1. Los Distritos Jurisdiccionales no han presentado los informes cuatrimestrales por lo que no hay evidencia que hayan sido elaborados en los plazos y períodos precisados en la Circular SGMMyE 562/13, situación que imposibilita una planificación integral de las tareas de conservación en sus distintas modalidades, en la red vial nacional.

Con el objeto de evaluar los trabajos que se realizan en la red vial nacional bajo la modalidad de MxA, mediante la Circular SGMMyE 562/13 se estableció que los

⁴⁰ Se destaca que, mediante NO-2022-55316275- APN-DMIS#DNV (02/06/22), Distrito N° 15-Misiones comunicó que la causa del incumplimiento se debe a la falta de disponibilidad, total o parcial, de información en los archivos del distrito, como consecuencia de que los funcionarios responsables en el período auditado no forman parte en la actualidad de la planta de la DNV.



Auditoría General de la Nación

Distritos Jurisdiccionales de la DNV deben elaborar un Informe Cuatrimestral de Mantenimiento por Administración que dé cuenta de la labor efectuada en base a los lineamientos⁴¹ en ésta indicados. A su vez, se dispuso un plazo de vencimiento⁴² para su presentación ante la Subgerencia de Mantenimiento y Equipos de la DNV.

De la documentación suministrada⁴³ por la DNV, surge que los Distritos N° 11-Catamarca, 21-La Pampa y 24-Tierra del Fuego realizaron informes que no se corresponden con un período cuatrimestral, sino de doce u ocho meses (ver Anexo IV.1). En concordancia, por la modalidad en que éstos fueron elaborados, dichos informes arrastran, de mínima, demoras en dos o un período cuatrimestral, respectivamente.

Asimismo, en el período auditado, ninguno de los distritos recaídos en la muestra acompañó información que acredite fehacientemente la presentación de los mencionados informes en los plazos estipulados normativamente⁴⁴.

No obstante, se destaca que alrededor del 29% de los informes proporcionados (ver Anexo IV.2) agregan notas/memorandos, en estado borrador, que no indican fecha cierta ni acreditan firma de funcionario responsable. En estos casos, se observa que los informes del Distrito N° 1- Buenos Aires se habrían cumplimentado con fecha posterior al 20/07/18⁴⁵, donde aquellos vinculados al año 2017 y primer cuatrimestre de 2018 presentarían, a esa fecha, demoras de entre 66 y 431 días. Situación similar ocurre con el tercer cuatrimestre de 2018 del Distrito N° 7-Santa Fe

⁴¹ En la Circular 562/13 se dispuso que los informes cuatrimestrales deben contemplar: Mapa de jurisdicción del Distrito, con indicación de campamentos y tramos de rutas afectados a MxA; Memorando resumen del período del informe; planilla de evaluación de Estado (con datos de calzada, banquetas y tránsito (cuadro I); Costos por ítems, con discriminación de gastos en personal, materiales, combustibles y lubricantes y reparaciones y repuestos (Cuadros II, III, IV y V); Seguimiento mensual de las tareas ejecutadas (Cuadro VI); Mapa de estado de señalamiento vertical; Mapa de estado de señalamiento horizontal; Anexo fotográfico; Soporte Magnético.

⁴² Se estipuló que los períodos cuatrimestrales se conformarían de la siguiente manera: Primer cuatrimestre (enero a abril), segundo cuatrimestre (mayo a agosto) y tercer cuatrimestre (septiembre a diciembre). El vencimiento para su presentación se fijó para el día 15 del mes siguiente al cierre de cada cuatrimestre o primer día hábil posterior, es decir 15 de mayo (1°), 15 de septiembre (2°) y 15 de enero (3°).

⁴³ NO-2019-60194318-APN-OYM#DNV (07/07/19) e Informe IF-2019-60188636-APN-OYM#DNV (07/07/19) - Respuesta a Nota 76/19-AG7-.

⁴⁴ Ver nota al pie n° 42 del presente informe.

⁴⁵ En los memorandos/notas provistos, en estado borrador, el Distrito N° 1-Buenos Aires hace referencia a que los gastos fueron condensados y expuestos en los cuadros pertinentes, de acuerdo a lo solicitado por Nota NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV (20/07/18).



y el primer cuatrimestre de 2018 del Distrito N° 13-Chubut, donde las demoras serían de, al menos, 1 y 17 días, respectivamente (ver Anexo IV.3).

En lo que hace al otro 71% de informes cuatrimestrales, las demoras registradas en el envío, por parte de los Distritos Jurisdiccionales, oscilan, al cierre del período auditado (31/03/19), entre 75 y 685 días (ver Anexo IV.3)⁴⁶.

En consecuencia, el cumplimiento fuera del plazo establecido incide en la eficacia del control interno de la sede central de la DNV y no coadyuva a una planificación integral de las tareas de conservación, en sus distintas modalidades, en la red vial nacional.

4.4.2.2. Los informes elaborados en el período auditado no incorporan completamente los documentos, cuadros y anexos requeridos por la Circular SGMMyE 562/13, y modificatoria.

En lo que respecta a las exigencias de la circular, cabe señalar que por Nota GEOyM NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV se realizaron ajustes en la documentación a informar, restringiéndola⁴⁷ en algunos aspectos, a partir del primer cuatrimestre del 2018.

Ahora bien, del análisis efectuado sobre la totalidad de los informes cuatrimestrales elaborados por los Distritos seleccionados en la muestra, para el período auditado, se evidencia que en ninguno se cumplimentó la totalidad de cuadros y datos requeridos por la normativa interna. Asimismo, se observa que (ver Anexo IV.4. y IV.5):

- En sólo 5 casos se incorporó el “mapa de la jurisdicción del Distrito”, con indicación de los campamentos de la DNV y los tramos de rutas afectados a MxA.

⁴⁶ El Distrito N° 15-Misiones de la DNV, si bien no contaba al 31/03/19 con informes cuatrimestrales para los años 2017 y 2018, se elaboraron y presentaron con posterioridad mediante Nota NO-2019-55593593-APN-DMIS#DNV (18/06/19). Se señala que dicho cumplimiento se corresponde con lo instruido por la GEOyM (NO-2019-52123680-APN-OYM#DNV -04/06/19-), para dar respuesta al requerimiento de esta AGN de Nota 76/19-AG7.

⁴⁷ Por Nota NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV se limitó el contenido de los informes cuatrimestrales a los Cuadros I a VI (ver nota al pie 34) y se exceptuó, a partir del Informe Cuatrimestral de enero-abril 2018, la inclusión de mapas, memorándum e informe fotográfico.



- La “planilla de evaluación de estado”, si bien se incorporó en todos los casos, en 18 informes el cumplimiento es parcial. Ello se debe a que, en 12 de ellos se identifica solamente los kilómetros conservados por MxA, sin incluir datos relacionados a las intervenciones en la columna “observaciones”; y a que, en los 5 restantes, si bien se adjunta el cuadro I, no se acompaña planilla adicional con la información referida al estado de los tramos de rutas.
- En lo relacionado al “Cuadro III”⁴⁸, sólo se incluye en la totalidad de casos el Anexo II (materiales utilizados en ruta), mientras que el Anexo I (personal) y Anexo III (materiales adjudicados mediante sistema COMPR.AR) no se adjuntan en 7 y 27 informes, respectivamente.
- En lo que hace al “Cuadro V”, no se acompaña en 9 oportunidades el Anexo “A” (reparaciones y repuestos) y en 4 casos el Anexo “B” (servicios, equipos viales, herramientas).
- En 13 casos no se agrega el “Cuadro VI” (seguimiento cuatrimestral de rutina).
- Si bien del material suministrado no surge que se haya cumplimentado la entrega del soporte magnético, es dable señalar que en 2 informes cuatrimestrales se hace referencia a que se acompañan de forma adjunta.
- El mapa de señalamiento vertical y horizontal se incluye en sólo 3 de los de quince informes cuatrimestrales en los que resultó obligatoria su presentación.
- El anexo fotográfico no se incluyó en 32 informes cuatrimestrales (97%) de los distritos recaídos en la muestra. Se destaca que, si bien el Distrito N° 13-Chubut de la DNV⁴⁹ afirma que todo el material fotográfico se encuentra en los informes cuatrimestrales suministrados, en el anexo respectivo se incluye en sólo uno de los siete correspondientes al período auditado (2° cuatrimestre 2017).

⁴⁸ Los cuadros y sus respectivos anexos referenciados en el presente acápite se refieren a los descriptos en la nota al pie n° 36 del presente informe.

⁴⁹ Nota NO-2021-37499262-APN-DCHU#DNV (29/04/21) – Informe IF-2021-37407572- APN-DCHU#DNV (29/04/21).



4.4.3. La registración heterogénea e inapropiada de las tareas de Mantenimiento por Administración no permite evaluar si la gestión de la DNV fue eficaz en el período auditado.

El incumplimiento verificado respecto a la ausencia de PGM, que den cuenta de los recursos aplicados en cada tarea llevada a cabo por los distritos mediante MxA, repercute en la confiabilidad de las registraciones existentes y, en consecuencia, en la posibilidad de vincular dichos recursos con las contrataciones de servicios, insumos y equipamiento ejecutadas para tal cometido, como así también su posterior pago.

Esta situación se evidencia, por ejemplo, en la distinta modalidad en que la DNV rinde los “combustibles y lubricantes” en los informes cuatrimestrales, dado que el nivel de detalle del consumo depende del Distrito actuante. Por tal motivo, se observa que, mientras los Distritos N° 4-Mendoza y 7-Santa Fe incluyen información pormenorizada (descripción, cantidad, legajo de equipo consumidor, precio unitario, costo total), los Distritos N° 13-Chubut y 15-Misiones exponen datos globales y el Distrito N° 1-Buenos Aires indica solamente los pagos registrados en el período. Se destaca que no pudo cotejarse los combustibles y lubricantes informados en el ‘Cuadro IV’ de los informes cuatrimestrales de los años 2017 y 2018, por un total de \$27.534.519,66, con los importes abonados en idénticos períodos por un total de \$42.651.270,74 (ver Anexo IV.6).

Por su parte, las registraciones y rendiciones llevadas a cabo por el organismo auditado dan cuenta de las contrataciones previstas y ejecutadas, en el marco del Plan Anual de Contrataciones (PAC). No obstante, la falta de detalle de los insumos y materiales aplicados en cada una de las tareas realizadas por los distritos, no permite apropiar, cuantitativa y cualitativamente, lo indicado en los informes cuatrimestrales con lo contratado y lo ejecutado, así como el ejercicio en que se llevaron a cabo los pagos. Cabe señalar que la inversión reflejada en materiales y reparaciones y repuestos en el período 2017-2018 ascendió a \$98.943.695,93 y \$61.043.401,67, respectivamente (ver Anexo IV.7).



Por lo descripto, la ausencia de un criterio homogéneo para la exposición y presentación de los datos, de un modo que sea transversal e inequívoco para la totalidad de distritos jurisdiccionales, contraviene la normativa dictada al efecto y dificulta las tareas de control.

4.5. La DNV no documentó adecuadamente los controles implementados por los funcionarios de las áreas responsables, respecto a la gestión de conservación a través de Mantenimiento por Administración lo que derivó en control ineficaz de la gestión durante el período auditado.

La DNV no aportó documentación que dé cuenta de una apropiada registración de las validaciones hechas por el personal jerárquico responsable, en los distintos momentos de la gestión de las tareas de MxA.

Al respecto, el auditado reconoce que no se ha instrumentado un documento de aprobación de las tareas encomendadas por MxA⁵⁰. Agrega no obstante que esto se debe a que, por la modalidad de trabajos que se llevan a cabo por MxA, los controles se corroboran con la comprobación del trabajo ejecutado por el personal supervisor interviniente (capataz, encargado de zona)⁵¹; o bien, se los tiene por incluidos en los informes cuatrimestrales⁵².

Por tal motivo, la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento⁵³ de la DNV expresa que se analizará la instrumentación de un mecanismo de control con firma de los funcionarios intervinientes.

En virtud de lo descripto, la ausencia de un registro adecuado de los controles y validaciones efectuadas por los funcionarios responsables de la DNV no permite contar con registraciones que posibiliten evaluar si, las áreas y el personal jerárquico

⁵⁰ En el Informe IF-202137711427-APN-PYO#DNV (30/04/21).

⁵¹ Nota NO-2021-36992777-APN-DSF#DNV (28/04/21).

⁵² Informe IF-2021-37407572-APN-DCHU#DNV (29/04/21).

⁵³ En el Informe IF-202137711427-APN-PYO#DNV (30/04/21), la GEOyM afirma que “...No se ha instrumentado un documento de aprobación de las tareas encomendadas por Administración. No obstante cabe señalar que los trabajos son permanentemente supervisados por Capataces de Cuadrilla – Encargados de Campamento o Zona de Conservación – Jefe de la Sección de Mantenimiento y Jefe de Conservación, según la importancia de la tarea encomendada. Se analizará incorporar un mecanismo conformidad de la tarea con Firma de los responsables primarios...”.



responsable, tomaron efectiva intervención en el circuito administrativo, en la forma y plazos previstos⁵⁴.

4.6. Los indicadores conformados por la DNV, al no efectuarse en la periodicidad requerida, no permiten evaluar si Mantenimiento por Administración es la modalidad de conservación adecuada y si la labor planteada y ejecutada mediante ésta resulta eficaz y efectiva.

La pertinencia de MxA como modalidad de mantenimiento se relaciona directamente con la evolución del estado del sector de la red vial administrada por la propia DNV.

Para este cometido, el auditado utiliza⁵⁵, entre otros, el “Índice de Estado” (IE) y el “Índice de Serviciabilidad Presente (ISP) como herramientas de análisis para la evaluación de la red vial y de los sistemas de conservación disponibles.

4.6.1. El Índice de Estado (IE) no pudo ser calculado apropiadamente por la falta o incompleta evaluación de la deformación longitudinal de la red vial nacional.

Del análisis de la documentación remitida por la DNV sobre el estado de la red vial y los informes de relevamiento trimestral, producidos en el marco del flujograma de procesos N° 25, se observa que el auditado no lleva a cabo, de forma periódica y completa, constataciones de las deformaciones longitudinales (rugosidad) de los caminos.

En efecto, se detectó que la última evaluación de rugosidad del pavimento (D1) realizada en los Distritos N° 7-Santa Fe y 13-Chubut data, en el mejor de los casos, del año 2014 (según el tramo de ruta). Por su parte, el Distrito N° 15-Misiones no proporcionó índices calculados para el período enero/2017 a marzo/2019.

⁵⁴ El Flujograma 26 estipula que el proceso de definir, programar y ejecutar tareas de mantenimiento por administración debe realizarse en un plazo máximo de 6 días, salvo que se precise efectuar un proceso de compras, en cuyo caso el plazo es de 74 días (considera la provisión de bienes y servicios no puede exceder de 68 días).

⁵⁵ Los parámetros que componen los IE e ISP se encuentran descripto en las nota al pie n° 18 y 20 del presente informe, respectivamente.



Respecto de los Distritos N° 1-Buenos Aires (entre febrero del 2017 y febrero del 2018) y 4-Mendoza (entre 2017 y 2019 según el tramo), se desprende que las evaluaciones efectuadas no son completas, toda vez que los exámenes de rugosidad no se hicieron en la totalidad de tramos gestionados por MxA (ver Anexo VI.1); o bien, no abarcan íntegramente la longitud de éstos (ver Anexo VI.2). Concretamente, la determinación de la deformación longitudinal no se practicó en el 74% y 38% de los tramos de los Distritos N° 1- Buenos Aires y 4-Mendoza (ver Anexo VI.3), respectivamente.

En lo atinente a la periodicidad de los relevamientos, si bien los Distritos N° 1-Buenos Aires y 4-Mendoza relevaron la rugosidad de algunos tramos en el período auditado, el criterio de medición es dispar, según el distrito y/o el tramo al que se refiera. Así, por ejemplo, en Buenos Aires los chequeos se hicieron en el transcurso de un año calendario (febrero/17-febrero/18) y, en Mendoza, se efectuaron dos constataciones (2017 y 2018-2019), donde en el 78% de los tramos se hizo al menos una evaluación (ver Anexo VI.3 y VI.4).

La situación evidenciada en los distritos seleccionados para análisis exhibe una problemática⁵⁶ que incide directamente en la conformación de los índices IE e ISP, ya que la rugosidad es uno de los parámetros que los componen. En consonancia, los porcentajes de la red vial en estado bueno o regular, comunicados por el auditado no resultan confiables⁵⁷. Además, la heterogeneidad en la periodicidad en que se efectúan las comprobaciones de la rugosidad, según el distrito y tramo de ruta, no

⁵⁶ Esta situación, ya fue advertida al auditado en el Hallazgo 4.1 del informe de auditoría aprobado por la Resolución AGN 194/18 (25/10/18), referido a la gestión DNV, a través de su División Relevamientos, en cuanto a la planificación, relevamiento y registro de las características físicas y estructurales de los caminos de la Red Vial Nacional. En dicha oportunidad se constató que el Ente no cumplió, a través de sus 24 distritos, con la meta de evaluar anualmente el 100% de la red.

⁵⁷ A modo de ejemplo, respecto al Distrito N° 1-Buenos Aires (ver Anexo VI.5) se comunicó un IE de 4,4 (Regular) y un ISP de 1,8 (Malo). Cabe señalar que, del IE arribado para los 13 tramos de rutas evaluados por este distrito, en el 61,5% se indica un estado malo, en el 23,1% un estado regular y en el 15,4% restante un estado bueno (ver Anexo VI.6). Por otro lado, del ISP para idénticos tramos, el 23,5% resulta muy malo, el 11,8% malo, el 29,4% regular y el 35,3% bueno (ver Anexo VI.7). Por su parte, por Nota NO-2022-57267127-APN-PYO#DNV (07/06/22) la DNV informa que los porcentajes de la red vial en estado bueno o regular, asociados a la meta ODS 9.1.2 (a partir del año 2021), ascendieron a 70% (2017), 72% (2018) y 74% (2019).



coadyuvan a una gestión que incluya a los índices como herramientas para la planificación y toma de decisiones.

4.6.2. De las evaluaciones y registraciones provistas por la DNV sobre el estado de los tramos de la red vial, no resulta posible evaluar si Mantenimiento por Administración es la modalidad de conservación conveniente y si la labor realizada fue eficaz.

La ausencia de parámetros actualizados y confiables dificulta las tareas de control respecto a si los tramos de rutas recaídos en MxA, como modalidad de conservación de baja complejidad, representa el sistema adecuado o si requiere su asignación a otro de mayor complejidad (Ej. CReMa)⁵⁸.

Ello es así, en tanto al no relevarse periódicamente el parámetro de rugosidad (deformación longitudinal) y no determinarse para la red vial alcanzada por MxA los IE e ISP, no puede evaluarse apropiadamente si aquellos tramos que la DNV decide administrar bajo su órbita presentan un nivel de estado aceptable para su conservación por este sistema, a través de los distritos.

Idéntica situación acontece con aquellos tramos de rutas donde el organismo se ve obligado a realizar tareas de mantenimiento como consecuencia de contratos o convenios vencidos, resueltos o revocados. En estos casos, tampoco puede verificarse si el organismo auditado realizó oportunamente las gestiones pertinentes para la celebración de nuevos convenios o el inicio de los procesos de contratación correspondientes. Esta situación se pone de manifiesto en las mediciones del parámetro D2-Deformación transversal⁵⁹, ya que se observan tramos de rutas con niveles de ahuellamiento por encima del valor máximo de 12 mm, definido por la DNV como aceptable (ver Anexo VI.8).

A modo de ejemplo, se acompaña como Anexo VI.9, VI.10 y VI.11 tramos de la red vial nacional gestionados por los Distritos recaídos en la muestra donde se

⁵⁸ Se relaciona con lo señalado en el hallazgo 4.6.1 del presente informe.

⁵⁹ Esta falla se manifiesta como una depresión canalizada en el sentido de circulación de los vehículos, causada en la mayoría de los casos por la acumulación de deformaciones que no pueden ser recuperadas al finalizar cada aplicación de la carga de tránsito.



visualizan sectores por encima del valor tope establecido, con agravamientos en el estado entre las respectivas mediciones. Debe repararse que, la presencia de niveles de ahuellamiento como los indicados amerita la realización de tareas de rehabilitación en los caminos y la ejecución de una nueva carpeta asfáltica.

Es propicio señalar que, si bien el auditado afirmó⁶⁰ que las tareas de MxA solucionan la necesidad que se busca resolver, se reconoció que, para el caso de las calzadas pavimentadas deterioradas, la intervención se restringe al mantenimiento de la transitabilidad en razonables niveles de seguridad. Por tal motivo, sostuvo que para estas últimas se debe procurar una solución a través de obras viales, las cuales exceden la capacidad operativa de la DNV mediante MxA.

En otro orden, se resalta que, si bien el Distrito N° 13-Chubut ratificó⁶¹ que las tareas de conservación efectuadas solucionaron, en todos los casos, total o parcialmente las necesidades, en el período auditado se hicieron denuncias y/o reclamos⁶² por daños en vehículos (mayor incidencia RN N° 25 y RN N° 259), relacionados a roturas de neumáticos, llantas y amortiguadores producto de baches.

De igual modo, en el Distrito N° 7-Santa Fe⁶³, con fecha 13/03/19 se dictó una medida cautelar a favor de la localidad de Cañada de Gómez (Santa Fe), por el estado de la RN N° 1V09 y la Municipalidad de Reconquista (Santa Fe)⁶⁴ proporcionó información en la cual consignó que, en la RN N° A-009 (sentido Puerto Reconquista a ciudad de Reconquista) evidencia deterioros.

En virtud de lo expuesto, se concluye que la ausencia de un plan de tareas de MxA que se correlacione con una adecuada, oportuna y reiterada evaluación de la red vial en todos sus parámetros de medición, converge en una gestión de MxA que

⁶⁰ Informe IF-2021-37711427-APN-PYO#DNV (30/04/21).

⁶¹ Informe IF-2021-3407572-APN-DCHU#DNV (29/04/21).

⁶² Nota NO-2021-34484286-APN.DCHU#DNV (21/04/21).

⁶³ En la Nota NO-2021-36992777-APN-DSF#DNV (28/4/21), se indica que la medida cautelar se tramitó en los autos “Municipalidad de Cañada de Gómez c/Dirección Nacional de Vialidad s/amparo ley 16.986” (Expte. FRO – N° 68.346/2018).

⁶⁴ La Municipalidad de Reconquista, en la documentación remitida vía correo electrónico (04/06/20), manifestó que “...la traza se encuentra muy deteriorada por el tránsito de camiones cargados con arena provenientes del puerto a la ciudad, evidenciando deformaciones verticales (ahuellamiento), baches y roturas piel de cocodrilo...” y “...no se realizó mantenimiento de la demarcación horizontal...”. Asimismo, afirma haber elevado notas al Distrito solicitando el mantenimiento de rutas nacionales.



no es efectiva. Esto se debe a que los trabajos de conservación de rutina que realiza la DNV resultan ser, en algunos casos, paliativos que no garantizan condiciones de transitabilidad en términos razonables y no reflejan la real necesidad de los tramos, donde se requieren tareas de rehabilitación y obras propias de otro programa de mantenimiento (Ej. CReMa). A lo que cabe adicionar que, los daños que pudieran producirse como consecuencia directa de un mantenimiento que no sea eficaz o efectivo, generan una potencial litigiosidad para el Estado.

4.7. Los Distritos Jurisdiccionales de la DNV gestionaron de manera ineficaz el personal necesario para la ejecución de las tareas de conservación mediante Mantenimiento por Administración ya que los distritos analizados no contaron, en su mayoría, con la disponibilidad de agentes acorde a los km de ruta a conservar en cuanto a cantidad y perfil requerido.

En lo que hace a la determinación del personal que se requiere en los Distritos Jurisdiccionales para llevar a cabo las tareas de conservación por MxA, la DNV emplea el “Índice Obrero” y el “Índice Operadores”⁶⁵.

De lo informado por la DNV para el período auditado⁶⁶, surge que en promedio el índice operadores y obreros fueron de 6,1 y 8,6, respectivamente, y se encontraron por debajo del valor definido como óptimo por el auditado (diez). Ahora bien, del análisis de los valores suministrados se desprende lo siguiente:

- Respecto al Índice Operadores provisto, de la totalidad de Distritos Jurisdiccionales de la DNV, sólo el 20.83% superó la cantidad óptima de personal precisado por cuadrilla; mientras que el 100% de los Distritos recaídos en la muestra no alcanzó dicho valor y sólo el Distrito N° 1-Buenos Aires superó el promedio general (ver Anexo VII.1 y VII.2).

En lo que hace al Índice Obrero, si bien el valor promedio estuvo por debajo del valor previsto como deseable, sólo el 25% de la totalidad de los distritos

⁶⁵ Concuerta con lo descripto en el punto 3.4.2 del presente informe.

⁶⁶ Punto 13 de NO-2019-60194318-APN-OYM#DNV (07/07/19) e Informe IF-2019-60188636-APN-OYM#DNV (07/07/19) - Respuesta a Nota 76/19-AG7-.



Jurisdiccionales alcanzó el estándar definido. Esta situación se replica de forma similar cuando se observa la muestra, puesto que sólo el 20% de los Distritos seleccionados (Distrito N° 1-Buenos Aires) cumple con lo establecido (ver Anexo VII.1 y VII.2). A partir de la premisa de que se define una cuadrilla tipo (C.T.) por cada 180 kilómetros, del confornte y análisis de la cantidad de obreros y operadores informados por la DNV, para el período auditado, y la cantidad de kilómetros bajo MxA⁶⁷, surge lo que a continuación se detalla:

- El índice obrero consignado, para algunos Distritos Jurisdiccionales, no se corresponde razonablemente con la cantidad de C.T. requerida y la C.T. disponible (ver Anexo VII.3).

Así, en el Distrito N° 7-Santa Fe, si bien el índice obrero es superior al valor mínimo establecido, para el año 2018 se dispuso de una C.T. (4,17) menor a la requerida (5,12). Cabe señalar que el Jefe de la División Conservación de este Distrito manifestó en una nota⁶⁸ (23/03/17) que, ante la falta de personal operativo, se tuvo que comisionar personal del Distrito N° 2-Córdoba para atender problemáticas estructurales de una obra de arte sobre la R.N N° 1-V-09.

En otro orden, los Distritos N° 4-Mendoza, 13-Chubut y 15 Misiones necesitaron una cantidad de C.T. por encima de la C.T. disponible, en el período objeto de examen.

- El índice operadores calculado presentó mayoría de casos en los que la C.T. requerida es mayor a la C.T. disponible. En relación a la muestra seleccionada, esta situación se presenta en los cinco distritos, con la excepción del Distrito N° 1-Buenos Aires, aunque sólo para el año 2017, dado que a partir del año 2018 la circunstancia cambia (ver Anexo VII.4).

⁶⁷ Cuadro N° 2 del presente informe.

⁶⁸ Proporcionada embebida en Nota NO-2021-36992777-APN-DSF#DNV (28/01/21) – Informe IF-2021-36879213-APN-DSF#DNV (28/01/21).



Ahora bien, de acuerdo a lo dicho por la DNV, sólo el Distrito N° 13-Chubut informó⁶⁹ la contratación de un agente en el período auditado, el cual se observa ingresado en el SIMCE, pero no se encuentra en la planilla de personal del SIPER proporcionada. Por otro lado, en la planilla de personal del SIPER se advierte que un empleado⁷⁰ del Distrito N° 1-Buenos Aires figura con fecha de ingreso del 01/12/17.

En relación a las gestiones efectuadas por los Distritos Jurisdiccionales para la incorporación de personal para el desarrollo de la labor de conservación por MxA, el Distrito N° 7-Santa Fe proporcionó⁷¹ la Nota 761/17 (27/03/17) por la que solicitó a la Gerencia Regional Centro dar inicio a las acciones administrativas para el incremento de la plantilla de personal obrero en un mínimo de 13 agentes. Adicionalmente, el Distrito aclaró que desconoce el tratamiento dispensado y se mantiene invariable la situación de falta de empleados en la zona Sur de Conservación.

De forma similar, el Distrito N° 4-Mendoza comunicó que no se concretaron incorporaciones de personal en el período auditado y resaltó el hecho de que, más allá de las necesidades inherentes de personal, las gestiones siempre fueron planteadas en reuniones internas de las distintas áreas y jefaturas del distrito y tratadas por la misma vía con autoridades de la sede central de la DNV.

Por su parte, el Distrito N° 13-Chubut indicó que no cuenta con documentación vinculada a gestiones realizadas para la incorporación de recursos humanos y los Distritos N° 1-Buenos Aires y 13-Misiones, si bien no suministraron información relacionada para el período auditado, reconocen la ausencia de contrataciones para MxA.

⁶⁹ Por Nota NO-2021-34501510-APN-DCHU#DNV (21/04/21) se indica la contratación de un agrimensor, con fecha 01/06/17, para la realización de tareas de topógrafo y supervisión de tramo, bajo la modalidad de contrato por tiempo determinado.

⁷⁰ Agente con contrato por tiempo determinado, legajo 15470, función de jefe de división de conservación.

⁷¹ Nota NO-2021-36992777-APN-DSF#DNV (28/04/21), respuesta a punto 3.b) de Nota 5/21-AG7.



En virtud de lo explicitado anteriormente, los distritos de la DNV analizados, no contaron, en su mayoría, con la disponibilidad de agentes acorde a los kilómetros de rutas a conservar, en cuanto a cantidad y perfil requerido.

Por lo tanto, se concluye que las gestiones realizadas por la DNV para la obtención de los recursos humanos no disponibles, no se ejercieron de manera eficaz y oportuna, toda vez que se observan índices que no reflejan, en algunos casos, las situaciones reales de los distritos, así como tampoco se realizaron las solicitudes de contratación pertinentes. En consecuencia, el incumplimiento de los estándares mínimos definidos como aceptables por la DNV, repercuten en el logro de los objetivos y en la efectividad de los trabajos de mantenimiento en los tramos bajo su propia administración.

4.8. La DNV no dispuso, en algunos de sus Distritos, de la cantidad y proporción óptima de Equipamiento, lo que ocasionó paralizaciones en las tareas por encima de lo aceptado.

La DNV utiliza el índice de operatividad de equipamiento vial (IOEV) para definir la cantidad de equipamiento que se requiere para la realización del mantenimiento de rutas⁷².

De acuerdo a lo informado por el auditado, el IOEV promedio para la totalidad de distritos jurisdiccionales fue de 5,7, lo cual implica que, a nivel nacional, dicho valor fue menor al definido como óptimo (10). Ahora bien, del análisis de su conformación surge que el 79,17% de los distritos no alcanzó el estándar establecido. Se destaca que esta proporción se reproduce en la muestra seleccionada, dado que sólo el Distrito N° 1-Buenos Aires supera el valor mínimo establecido, mientras que el resto no sólo no alcanza ese valor, sino que también se encuentran por debajo del promedio general (ver Anexo VIII.1).

Independientemente de lo vertido por el auditado, del análisis⁷³ de los listados del equipamiento vial suministrados por la DNV, para los Distritos recaídos en la muestra, surge que:

⁷² Se relaciona con lo desarrollado en el punto 3.4.2 del presente informe.



- El 60% de los distritos se encuentra, en promedio, por encima del IOEV óptimo, mientras que el 40% restante, si bien se halla por debajo de diez, el valor obtenido es mayor al indicado primariamente por la DNV (ver Anexo VIII.2). No obstante, el Distrito N°15-Misiones es el único de la muestra que posee un IOEV óptimo para el 2017, 2018 y 2019. En contrapartida, los Distritos N°4-Mendoza y 13-Chubut se mantuvieron siempre por debajo de ese valor, y los Distritos N° 1-Buenos Aires y 7-Santa Fe no alcanzaron el piso establecido en los años 2019 y 2018, respectivamente (ver Anexo VIII.3).
- El equipamiento vial que figura como disponible para la realización de tareas de conservación mediante MxA presentó paralizaciones del orden del 20%, en promedio. Sin embargo, se resalta que se detectaron paralizaciones por encima del 30% en los Distritos N° 1-Buenos Aires y 15-Misiones (ver Anexo VIII.4). Adicionalmente, es propicio remarcar que la DNV presupone dentro del IOEV un nivel de paralizaciones del 10%⁷⁴, el cual es superado por todos los distritos seleccionados para análisis.
- Considerando que la fórmula establecida para el cálculo del IOEV se compone de una cantidad determinada de distintos tipos de equipos viales por cada 180 km. (Equipo Tipo), del análisis de la composición de cada uno ellos, se desprende que, si bien se presentan IOEV por encima del valor requerido, no se cumple la cantidad requerida de cada ítem.

Así, por ejemplo, en el 2018, el Distrito N°1-Buenos Aires detenta un IOEV de 11,6 y, al mismo tiempo, no alcanza la cantidad necesaria de motoniveladoras, camiones volcadores, tractores neumáticos y minicargadoras con aditamentos para los 600 km de ruta a conservar. Idéntica situación ocurre con el Distrito N° 15-Misiones que, si bien resulta un IOEV superior a diez, no se contó con la cantidad de motoniveladoras y minicargadoras con aditamentos durante todo el período auditado (ver Anexo VIII.5).

⁷³ A los efectos evaluativos se realizaron verificaciones en torno a lo descripto en el punto 3.4.2.b. y nota al pie n° 21 del presente informe.

⁷⁴ NO-2019-60194318-APN-OYM#DNV (07/07/19) e Informe IF-2019-60188636-APN-OYM#DNV (07/07/19) - Respuesta a Nota 76/19-AG7-.



En consonancia con lo desarrollado, las incorporaciones de equipamiento vial en el período auditado (ver Anexo VIII.6) no resultaron suficientes en algunos casos, motivo por el cual, la disponibilidad de equipamiento vial que no se corresponde con las necesidades y la cantidad de kilómetros a conservar, repercute en la capacidad de respuesta de la DNV, máxime cuando algunos trabajos que el auditado realiza por este sistema deben ser atendidos en el corto plazo.

4.9. La DNV no efectuó un plan de tareas de Mantenimiento por Administración que permita evaluar adecuadamente lo ejecutado respecto a lo proyectado registrando parcial y extemporáneamente las tareas de conservación.

En lo que se refiere a la planificación de las tareas de conservación de rutina mediante MxA, el auditado informó⁷⁵ que, si bien se realiza una estimación de recursos presupuestarios, no resulta posible el desarrollo de un plan anual de tareas. Por ello, sostiene que se desarrolla una planificación de corto plazo, la cual se gestiona por Distrito mediante el ingreso de la tarea en el sistema SIMCE.

Ahora bien, del relevamiento y análisis de las registraciones efectuadas en el mencionado sistema, se desprende que:

- No se observan registraciones correspondientes al año 2017, dado que sólo se advierten en el SIMCE planificaciones de trabajos a partir de enero/2018 (ver Anexo V.1)⁷⁶.
- De las 483 planificaciones cargadas en el sistema, 27 se encuentran “planificadas”, 8 se informan “en curso”, 2 se indican como “demoradas” y el resto se consignan como “finalizadas” (ver Anexo V.2). Las tareas “planificadas” se relacionan con trabajos proyectados y pendientes de ejecución. En función de lo verificado, estas tareas figuran con fechas de inicio

⁷⁵ NO-2019-60194318-APN-OYM#DNV (07/07/19) e Informe IF-2019-60188636-APN-OYM#DNV (07/07/19) - Respuesta a Nota 76/19-AG7-.

⁷⁶ Esta situación es reconocida por el Distrito N° 4-Mendoza de la DNV cuando aclara, en su Informe IF-2022-66141339-APN-DMZA#DNV, que recién a partir del año 2008 se comenzó a llevar de una manera más completa el registro de las tareas de mantenimiento a través del módulo homónimo en el sistema SIMCE, por indicación de la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV.



entre febrero del 2018 y marzo del 2019 y abarcan labores tales como despeje de nieve, perfilado, sellado de fisuras y corte de pasto (ver Anexo V.3). Por otro lado, se observa que las planificaciones “en curso” se vinculan con tareas de bacheo proyectadas, por el Distrito N° 7-Santa Fe, para el año 2018 (ver Anexo V.4). Cabe señalar que, en las registraciones obrantes en el SIMCE⁷⁷, no se deja constancia de las causas asociadas a las demoras en el inicio o finalización de los trabajos de conservación; por ejemplo, en la columna ‘observaciones’.

- Se detectó que el 92,55% de las planificaciones fueron cargadas con posterioridad a la fecha de finalización de las tareas. Por el contrario, sólo el 4,76% se corresponde a registraciones efectuadas con anterioridad al inicio de los trabajos, y el 2,69% restante a asientos realizados durante la ejecución de las tareas de conservación (ver Anexo V.5).

Por su parte, el plazo promedio de generación de una planificación de tareas en el SIMCE es de 86 días desde la fecha de inicio de los trabajos, con promedios por Distrito que oscilan entre los 39 y 144 días (ver Anexo V. 6).

En virtud de lo previamente explicitado, el registro parcial y extemporáneo de las tareas de conservación, desnaturalizan al SIMCE como herramienta de gestión⁷⁸, al mismo tiempo que dificultan las tareas de control. Además, por la ausencia de Planillas de Gestión de Mantenimiento, no resulta posible evaluar la pertinencia de los datos asentados en el sistema.

⁷⁷ Las tareas que se advierten como “planificadas” o “en curso” al 31/03/19, se mantienen en el mismo estado a la fecha de la última constatación y acceso al sistema SIMCE (29/08/21).

⁷⁸ En función de lo indicado por el Ente en su Nota NO-2019-60194318-APN-OYM#DNV (07/07/19) e Informe IF-2019-60188636-APN-OYM#DNV (07/07/19), el SIMCE tiene entre sus principios: ser una herramienta idónea y eficaz para el control y supervisión del parque vial y automotor de propiedad de la repartición; contar con información técnica oportuna para la observación de la gestión y administración del equipamiento vial; tener acceso rápido a información adecuada y confiable sobre el inventario, disposición, estado, gastos operativos, consumos y movimientos de los equipos y unidades automotoras en general; ser un medio efectivo para informar a las autoridades y para la pertinente toma de decisiones; poder brindar información correcta a los organismos de control.



5. COMUNICACIÓN DEL INFORME AL AUDITADO:

El proyecto de informe fue enviado en vista a la Dirección Nacional de Vialidad a través de la Nota 76/23 AG7 de fecha 31 de agosto de 2023. El organismo envió los comentarios a través de las notas NO-2023-110663314-APN-UAI#DNV, IF-2023-1098148666-APN-DMZA#DNV, NO-2023-108860933-APN-DMIS#DNV, NO-2023-124081266-APN-UAI#DNV, NO-2023-114034166-APN-PYO#DNV, NO-2023-115634164-APN-DCHU#DNV, NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV, , NO-2023-122675821-APN-DBA#DNV,. Dichas notas se agregan como Anexo IX y su análisis como Anexo X.

Luego del análisis de descargo efectuado por la DNV, se procedió a ratificar la totalidad de hallazgos y sus respectivas recomendaciones. Asimismo, en consideración de las fórmulas aportadas por el auditado y la indicación del valor óptimo de los índices operadores y obreros, se realizaron modificaciones en la redacción del punto 3.4.2 b) de aclaraciones previas, en el desarrollo del hallazgo 4.7 y en los cuadros 42, 43, 44 y 45 del Anexo VII.

6. RECOMENDACIONES:

En consideración a los hallazgos comentados en el punto 4 del presente informe, se formulan las siguientes recomendaciones:

- 6.1.** Elaborar un texto ordenado de la normativa interna vigente en la DNV y de su estructura actualizada, con las misiones y funciones de las distintas áreas. (Cde. Pto. 4.1.).
- 6.2.** Procurar que las registraciones obrantes en las áreas de la DNV se efectúen conforme a lo establecido en la normativa aplicable, reflejando fehacientemente lo gestionado por el auditado. (Cde. Pto. 4.2 y 4.4).
- 6.3.** Registrar, de manera uniforme y homogénea en la totalidad de distritos jurisdiccionales, las tareas ejecutadas por MxA, con una adecuada identificación de cada ítem y recurso afectado, y la indicación de si la labor efectuada resulta suficiente para cumplir con los objetivos exigibles definidos para este programa de conservación. (Cde. Pto. 4.4).



- 6.4.** Definir metas presupuestarias que permitan evaluar adecuadamente el grado de cumplimiento en cada Ejercicio. (Cde. Pto. 4.3).
- 6.5.** Documentar los controles implementados por los funcionarios intervinientes en la gestión de conservación mediante MxA (Cde. Pto. 4.5).
- 6.6.** Realizar mediciones periódicas que abarquen la totalidad de la red vial nacional, de manera que la DNV cuente con indicadores (IE, ISP, etc) actualizados para clasificar los tramos de rutas por intervalos o rangos de estado y para efectuar un seguimiento de su evolución, con el objeto de que los distintos sistemas de conservación se ajusten a la situación real de las rutas y las capacidades y objetivos de cada programa de mantenimiento (Cde. Pto. 4.6 y 4.9).
- 6.7.** Procurar que los Distritos Jurisdiccionales de la DNV dispongan, para la ejecución de tareas por MxA, de la dotación de personal y equipamiento necesario acorde a las necesidades y kilómetros a mantener, en la cantidad y calidad requeridas (Cde. Pto. 4.7 y 4.8).

7. CONCLUSIÓN

En el presente informe se evaluó si las tareas de conservación llevadas a cabo en las rutas por la DNV mediante Mantenimiento por Administración fueron realizadas de forma eficaz y efectiva, en el período comprendido entre el 01/01/17 y el 31/03/19.

Del trabajo de auditoría surge que el auditado no cumplió la normativa interna vinculada al registro y rendición de las tareas ejecutadas por MxA, en cuanto al modo, forma y plazos. En consecuencia, la registración heterogénea e inapropiada de la labor, por parte de la DNV, evidencia una debilidad de control interno y no permite, a su vez, evaluar si la gestión realizada desde sus distritos jurisdiccionales fue eficaz, en el período objeto de examen.

La DNV no documentó adecuadamente los controles implementados por los funcionarios responsables, lo que derivó en un control ineficaz de la gestión de MxA,



como así tampoco efectuó un plan de tareas que permita evaluar adecuadamente lo ejecutado respecto a lo proyectado registrando parcial y extemporáneamente las tareas de conservación.

Respecto de los indicadores conformados por la DNV, al no efectuarse en la periodicidad requerida, no permiten evaluar si MxA es el sistema de conservación adecuado y si la labor planteada y ejecutada mediante ésta resulta eficaz y efectiva. Ello se debe a que, por un lado, el Índice de Estado no pudo ser calculado apropiadamente por la falta o incompleta evaluación de la deformación longitudinal de la red vial nacional por parte del auditado y, por el otro, los parámetros no resultan confiables por su conformación con datos recabados de modo contrario a la normativa interna.

En lo relativo a la labor de MxA, la DNV no dispuso, en algunos de sus Distritos, de la cantidad y proporción óptima de Equipamiento, lo que ocasionó paralizaciones en las tareas por encima de lo aceptado.

En concordancia, los distritos jurisdiccionales gestionaron de manera ineficaz el personal necesario para la ejecución de las tareas de conservación mediante Mantenimiento por Administración ya que los distritos analizados no contaron, en su mayoría, con la disponibilidad de agentes acorde a los km de ruta a conservar en cuanto a cantidad y perfil requerido.

En otro orden, la normativa interna de la DNV vigente para el MxA no permite verificar si las áreas previstas en su estructura orgánica tomaron efectiva y oportuna intervención en la gestión de Mantenimiento por Administración, ni conforma un texto ordenado.

Además, las registraciones obrantes en la DNV en aspectos relacionados a la gestión de MxA, presentan falta de carga de datos o inconsistencias frente a la información proporcionada por aquel, lo que afecta la confiabilidad de la misma y los análisis realizados a partir de ella.

Por último, cabe destacar que las metas para MxA, tal como se encontraban definidas presupuestariamente en el período, dificultan la correcta verificación y evaluación del grado de cumplimiento para cada Ejercicio.



Auditoría General de la Nación

En definitiva, los hallazgos detectados dan cuenta de debilidades significativas en el marco de la gestión de conservación de rutas mediante el sistema de Mantenimiento por Administración por parte de la DNV, sin que deba soslayarse la importancia de la tarea asignada, vinculada con el mantenimiento de condiciones de seguridad en el tránsito, confort del usuario y diferimiento de inversiones.

8. Lugar y fecha:

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 4 de diciembre de 2023

9. Firma:



ANEXO I – NORMATIVA APLICABLE Y NOTAS CURSADAS

1) CUADRO N° 6: NORMATIVA APLICABLE

NORMA	B.O.	DETALLE
Ley 11.658	08/10/32	Creación, denominación y objeto de la Ley Nacional de Vialidad.
Ley 16.920	18/08/66	Se adecúa la forma de gobierno de la DNV. Se determina como autoridad máxima al Administrador General de la DNV.
Ley 17.072	26/12/66	Creación del cargo de Subadministrador en el ámbito de la DNV.
Ley 22.520	18/12/81	Ley de ministerios.
Ley 24.156	29/10/92	Ley de Administración Financiera y Sistemas de Control. Regula los Sistemas presupuestario, de crédito público, de tesorería, de contabilidad gubernamental y de control interno y externo.
Ley 27.341	21/12/16	Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional Ejercicio 2017.
Ley 27.431	02/01/18	Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional Ejercicio 2018.
Ley 27.467	04/12/18	Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional Ejercicio 2019.
Dec. Ley 505/58	22/01/58	Aprueba el Estatuto orgánico de Vialidad Nacional. Dec. Ratificado por ley 14.467 (B.O. 29/09/58).
Dec. 616/92	20/04/92	Se aprueba estructura organizativa de la DNV.
Dec. 1023/01	16/08/01	Régimen general de contrataciones públicas electrónicas, contrataciones de bienes de servicios, obras públicas.
Dec. 1344/07	05/10/07	Reglamenta la Ley 24.156, de Administración Financiera.
Dec. 133/16	13/01/16	Se designa al Ing. Javier. A. Iguacel como Administrador General de la DNV a partir del 10/12/15.
Dec. 1030/16	16/09/16	Reglamentación del Decreto 1023/01, sus modificatorios y complementarios.
Dec. 55/18	19/01/18	Modifica el art. 81 del Decreto 1344/07.
Dec. 651/18	17/07/18	Se designa al Inga. Patricia Mabel Gutierrez como Administradora General de la DNV y al Ing. Juan Manuel Campana como subadministrador, a partir del 17/07/18.
DNU 13/15	11/12/15	Modificación de la Ley de Ministerios 22.520.
DNU 7/19	11/12/19	Modificación de la Ley de Ministerios 22.520.
D.A. 488/96	13/01/97	Se aprueba la estructura organizativa de la DNV.
D.A. 12/17	12/01/17	Distribución del presupuesto de gastos y recursos de la Administración Nacional para el ejercicio 2017.
D.A. 1112/17	28/12/17	Aprueba la estructura organizativa del primer nivel operativo de la DNV.
D.A. 6/18	15/01/18	Distribución del presupuesto de gastos y recursos de la



Auditoría General de la Nación

NORMA	B.O.	DETALLE
		Administración Nacional para el ejercicio 2018.
D.A. 12/19	11/01/19	Distribución del presupuesto de gastos y recursos de la Administración Nacional para el ejercicio 2019.
Res. DNV 1514/17 (01/07/17)	-	Se aprueban nuevos procesos como parte del “Proyecto Vialidad Siglo XXI- Primera Fase Reingeniería de Procesos”.
Res DNV 2409/17 (29/09/17)	-	Aprueba el rediseño de procesos de la cadena de valor de la DNV del “Proyecto Vialidad Siglo XXI y deja sin efecto la Res. 1514/17.
RESOL-2018- 1923-APN- DNV#MTR	24/09/18	Ampliación de montos autorizados para contratación a través del Régimen del Dec. 1023/01. Modifica Res. 2124/16: - Jefes de Distrito: Hasta \$ 5 millones. - Jefes regionales: Entre \$ 5 millones y \$ 10 millones. - Jefes regionales previa autorización del Gerente Ejecutivo de Licitaciones y Compras: Entre \$10 millones y \$15 millones.
RESOL-2018- 633-APN- DNV#MTR	09/04/18	Adecuación del Fondo Rotatorio 2018 de la DNV.
RESOL-2018- 1029-APN- DNV#MTR	11/06/18	Adecuación del Fondo Rotatorio Interno y Cajas Chicas 2018 de la DNV.
RESOL-2018- 1131-APN- DNV#MTR	18/06/18	2° Adecuación del Fondo Rotatorio Interno y Cajas Chicas 2018 de la DNV.
RESOL-2018- 2489-APN- DNV#MTR	12/12/18	3° Adecuación del Fondo Rotatorio Interno y Cajas Chicas 2018 de la DNV.
RESOL-2019- 920-APN- DNV#MTR	10/05/19	Adecuación del Fondo Rotatorio Interno y Cajas Chicas 2019 de la DNV.
Res. Min. Transporte 127/19	08/03/19	Se acepta la renuncia de subadministrador de la DNV.
Res. S.H. 87/14	21/04/14	Creación o adecuación de fondos rotatorios.
Res. S.H. 101/17	15/06/17	Aprobación del modelo de convenio para la instrumentación de tarjetas prepagas-recargables corporativa Nación, para fondos rotatorios
Res. S.H. 48/18	14/03/18	Sustitución de los medios de pago en efectivo y cheque por tarjetas de compra corporativas y otros medios de pago electrónicos disponibles, para las operaciones que se canalicen a través del Fondo Rotatorio principal, sus Fondos Rotatorios Internos dependientes y Cajas Chicas.
Disposición ONC	29/09/16	Aprueba Manual de Procedimiento para las Contrataciones del



Auditoría General de la Nación

NORMA	B.O.	DETALLE
62 -E/2016		Régimen del Dec. 1023/01
Disposición ONC 63 -E/2016	29/09/16	Aprueba el Pliego único de bases y condiciones generales del Régimen de Contrataciones del Dec. 1023/01.
Disposición ONC 64 -E/2016	29/09/16	Aprueba el procedimiento para la incorporación y actualización de datos en el Sistema de Información de Proveedores (SIPRO), que administra al Oficina Nacional de Contrataciones (ONC).
Disposición ONC 65 -E/2016	29/09/16	Habilitación del Sistema Electrónico de Contrataciones de la Administración Nacional denominado “COMPR.AR” como medio para efectuar en forma electrónica todos los procedimientos establecidos en el Dec. 1030/16.
Disp. DI-2017-101-APN-AYF#DND	21/07/17	Procedimiento para la utilización de Caja Chica y Fondo Rotatorio – Casa Central.
Nota Circular GOySV – SGM y E 106/13 (13/05/13)	-	Instructivo para la elaboración de Informe Cuatrimestral de Mantenimiento por Administración.

Nota: La toma de conocimiento y análisis de la normativa aplicable se efectuó sobre aquella informada por la DNV y obrante en el legajo permanente de la AGN, Infoleg y Boletín Oficial (B.O.).



ANEXO II – HALLAZGO 4.2

1. Cuadro N° 7: Operaciones incluidas en los informes cuatrimestrales del año 2018 que no se consignan en los listados provistos por la DNV por el régimen de caja chica y fondo rotatorio.

N°	Ejer.	T. Fdo	Cod. Fdo	Fecha. Cpte.	Tipo	Suc.	Nro.	Cod. Benef.	Id. Trámite	Importe MO
1	2018	FRI	2	02/05/18	C	1	848	402428	S/D	2.000,00
2	2018	FRI	2	02/05/18	B	5	4683	413429	S/D	40.686,32
3	2018	FRI	2	02/05/18	B	5	4683	413429	S/D	40.686,32
4	2018	FRI	2	02/05/18	B	5	4683	413429	2018-15819727-APN-DBA#DNDV	40.686,32
5	2018	CC	1	03/05/18	C	1	1709	371457	NO-2018-24311106-APN-DBA#DNDV	825,00
6	2018	FRI	2	03/05/18	B	2	2234	17715	S/D	7.600,00
7	2018	FRI	2	03/05/18	B	2	2234	17715	2018-15819727-APN-DBA#DNDV	7.600,00
8	2018	CC	1	08/05/18	T	2	8639	103283	NO-2018-24311106-APN-DBA#DNDV	120,00
9	2018	CC	1	08/05/18	B	2	20347	614023	NO-2018-24311106-APN-DBA#DNDV	223,00
10	2018	CC	1	08/05/18	B	2	166	82215	NO-2018-24311106-APN-DBA#DNDV	570,00
11	2018	CC	1	08/05/18	B	4	1883	479399	ME-2018-27801233-APN-DBA#DNDV	1.055,12
12	2018	CC	1	08/05/18	B	11	38	213176	ME-2018-29666628-APN-DBA#DNDV	1.292,28
13	2018	CC	1	11/05/18	T	3140	215928	282806	NO-2018-24311106-APN-DBA#DNDV	1.003,70
14	2018	FRI	2	13/05/18	B	8340	1600000	1318	2018-315795-APN-DBA#DNDV	4.719,01
15	2018	CC	1	14/05/18	B	3	2048	479399	ME-2018-27801233-APN-DBA#DNDV	410,00
16	2018	FRI	2	15/05/18	B	7001	3800000	5179	2018-15714579-APN-DBA#DBA	4.348,26
17	2018	FRI	2	17/05/18	B	8340	1600000	1318	2018-315795-APN-DBA#DNDV	809,01
18	2018	FRI	2	17/05/18	B	8340	1700000	1318	2018-00315795-APN-DBA#DNDV	1.500,00
19	2018	FRI	2	17/05/18	B	8340	1700000	1318	2018-00315795-APN-DBA#DNDV	3.095,06
20	2018	FRI	2	17/05/18	B	2	1318	463355	NO-2018-21468886-APN-DBA#DNDV	50.000,00
21	2018	FRI	2	18/05/18	B	31	4200000	110943	EX-2018-318676-APN-DBA#DNDV	1.745,00
22	2018	CC	1	22/05/18	B	3	274	516315	NO-2018-24311106-APN-DBA#DNDV	499,20
23	2018	CC	1	28/05/18	B	3	2068	367893	ME-2018-27801233-APN-DBA#DNDV	165,00
24	2018	FRI	2	28/05/18	B	8476	624151	1318	2018-15819727-APN-DBA#DNDV	4.187,10
25	2018	CC	1	30/05/18	B	1	447047	646802	ME-2018-27801233-APN-DBA#DNDV	855,00
26	2018	FRI	2	30/05/18	B	5	2627	230041	EX-2018-15819727-APN-DBA-DNV	11.270,00
27	2018	FRI	2	30/05/18	B	5	2627	230041	2018-15819727-APN-DBA#DNDV	11.270,00
28	2018	CC	1	31/05/18	C	2	146	64067	ME-2018-27801233-APN-DBA#DNDV	777,00
29	2018	FRI	2	04/06/18	T	1838	113784	1362	2018-15819727-APN-DBA#DNDV	6.960,00
30	2018	FRI	2	04/06/18	B	4	5947	463840	EX-2018-15819727-APN-DBA#DNDV	31.432,60
31	2018	FRI	2	04/06/18	B	4	5947	463840	S/D	31.432,60
32	2018	CC	1	05/06/18	B	2	1261	333144	ME-2018-27801233-APN-DBA#DNDV	3.000,00
33	2018	CC	1	07/06/18	B	1	66645	499597	ME-2018-27801233-APN-DBA#DNDV	375,00
34	2018	CC	1	07/06/18	B	3	60	333144	ME-2018-27801233-APN-DBA#DNDV	1.908,17
35	2018	CC	1	07/06/18	B	3	60	597028	ME-2018-27801233-APN-DBA#DNDV	1.908,17
36	2018	CC	1	08/06/18	B	14	25908	5968	ME-2018-27801233-APN-DBA#DNDV	240,00
37	2018	FRI	2	13/06/18	B	8340	1900000	1318	2018-00282095-APN-DBA#DNDV	4.573,70
38	2018	FRI	2	14/06/18	B	1	19303	26636	EX-2018-15819727-APN-DBA-DNV	6.964,00
39	2018	FRI	2	14/06/18	B	1	19303	26636	2018-15819727-APN-DBA#DNDV	6.964,00
40	2018	FRI	2	14/06/18	B	17	8839	26636	2018-15819727-APN-DBA#DNDV	7.964,00
41	2018	CC	1	15/06/18	B	4	59125	19500	ME-2018-29666628-APN-DBA#DNDV	318,45
42	2018	CC	1	15/06/18	B	3	357	231896	ME-2018-29666628-APN-DBA#DNDV	400,00
43	2018	FRI	2	15/06/18	B	8	1800000	1268	2018-33011553-APN-DBA#DNDV	1.025,55
44	2018	FRI	2	17/06/18	B	8340	2000000	1318	2018-00282095-APN-DBA#DNDV	821,01
45	2018	FRI	2	17/06/18	B	8340	2100000	1318	2018-15819727-APN-DBA#DNDV	1.500,00
46	2018	FRI	2	17/06/18	B	8340	2000000	1318	2018-00282095-APN-DBA#DNDV	3.107,06



Auditoría General de la Nación

N°	Ejer.	T. Fdo	Cod. Fdo	Fecha. Cpte.	Tipo	Suc.	Nro.	Cod. Benef.	Id. Trámite	Importe MO
47	2018	CC	1	18/06/18	B	3	288885	254891	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	300,00
48	2018	FRI	2	18/06/18	B	4	14000000	13239	2018-30307913-APN-DBA#DNDV	429,54
49	2018	FRI	2	18/06/18	B	4	14000000	13239	2018-30307913-APN-DBA#DNDV	1.606,46
50	2018	FRI	2	18/06/18	B	4	14000000	13239	2018-30307913-APN-DBA#DNDV	4.550,06
51	2018	CC	1	28/06/18	B	3	242	365805	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	215,77
52	2018	FRI	2	28/06/18	B	31	44000000	110943	2018-00318676-APN-DBA#DNDV	1.745,00
53	2018	FRI	2	28/06/18	B	8476	721110	1318	2018-00316569-APN-DBA#DNDV	4.187,10
54	2018	FRI	2	29/06/18	C	2	151	64067	2018-15819727-APN-DBA#DNDV	592,00
55	2018	FRI	2	29/06/18	B	3	19	623807	2018-33011562-APN-DBA#DNDV	1.800,00
56	2018	CC	1	29/06/18	B	8	447002	613867	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	1.858,82
57	2018	CC	1	02/07/18	B	3	370	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	2.060,00
58	2018	CC	1	03/07/18	B	3	16474	25082	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	215,01
59	2018	CC	1	03/07/18	C	1	1903	333850	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	570,00
60	2018	CC	1	03/07/18	B	1	1903	333850	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	570,00
61	2018	CC	1	04/07/18	C	1	573	355171	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	300,00
62	2018	CC	1	04/07/18	B	3	372	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	300,00
63	2018	CC	1	04/07/18	B	3	371	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	536,00
64	2018	CC	1	05/07/18	C	2	14271	483299	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	390,00
65	2018	CC	1	06/07/18	B	3	374	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	1.250,00
66	2018	CC	1	06/07/18	B	4	6282	463840	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	2.279,01
67	2018	CC	1	10/07/18	B	3	16574	25082	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	148,00
68	2018	CC	1	10/07/18	B	3	377	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	300,00
69	2018	CC	1	10/07/18	B	1828	461870	13852	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	1.697,00
70	2018	FRI	2	10/07/18	B	7001	39000000	5179	2018-15714579-APN-DBA#DNDV	7.339,96
71	2018	CC	1	11/07/18	B	3	379	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	200,00
72	2018	CC	1	11/07/18	B	4	6309	463840	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	450,51
73	2018	CC	1	11/07/18	B	4	1530	195745	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	560,57
74	2018	CC	1	11/07/18	B	3	378	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	795,00
75	2018	CC	1	12/07/18	B	6426	633326	15672	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	147,50
76	2018	CC	1	12/07/18	B	3	381	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	170,00
77	2018	CC	1	12/07/18	B	1	67276	499597	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	468,00
78	2018	CC	1	12/07/18	B	1	67273	499597	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	918,00
79	2018	FRI	2	13/07/18	B	2	86164	112028	S/D	674,00
80	2018	CC	1	13/07/18	B	4	3868	463840	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	980,00
81	2018	FRI	2	13/07/18	B	2	1319	333144	S/D	7.640,00
82	2018	FRI	2	13/07/18	B	2	1319	333144	2018-33011553-APN-DBA#DNDV	7.640,00
83	2018	FRI	2	14/07/18	B	8340	21000000	1318	2018-318795- -APN-DBA#DNDV	4.719,00
84	2018	CC	1	16/07/18	B	2	1117	25416	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	490,00
85	2018	FRI	2	16/07/18	C	1	1013	402428	S/D	4.800,00
86	2018	FRI	2	16/07/18	B	1	19485	26636	S/D	14.720,00
87	2018	FRI	2	16/07/18	B	1	19485	26636	2018-33011553-APN-DBA#DNDV	14.720,00
88	2018	CC	1	17/07/18	B	4	45	365805	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	236,00
89	2018	CC	1	17/07/18	B	3	5064	402231	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	467,41
90	2018	CC	1	17/07/18	B	3	386	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	1.420,00
91	2018	CC	1	17/07/18	B	2	2115	177101	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	1.829,39
92	2018	CC	1	18/07/18	B	3	388	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	200,00
93	2018	CC	1	18/07/18	B	3	288	516315	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	381,00
94	2018	FRI	2	19/07/18	B	8340	24000000	1318	2018-318795-AON-DBA#DNDV	809,01
95	2018	FRI	2	19/07/18	B	8340	25000000	1318	2018-00315795-APN-DBA#DNDV	1.500,00
96	2018	FRI	2	19/07/18	B	8340	24000000	1318	2018-318795-APN-DBA#DNDV	3.095,06
97	2018	CC	1	20/07/18	B	3	390	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	240,00
98	2018	CC	1	20/07/18	B	2	1123	15672	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	490,00
99	2018	CC	1	20/07/18	B	2	1123	25416	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	490,00
100	2018	CC	1	24/07/18	B	6424	474350	15672	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	95,00



Auditoría General de la Nación

N°	Ejer.	T. Fdo	Cod. Fdo	Fecha. Cpte.	Tipo	Suc.	Nro.	Cod. Benef.	Id. Trámite	Importe MO
101	2018	FRI	2	24/07/18	B	3	393	231896	S/D	325,00
102	2018	CC	1	24/07/18	B	3	392	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	400,00
103	2018	CC	1	24/07/18	B	1	67486	499597	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	654,00
104	2018	CC	1	25/07/18	B	3	394	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	370,00
105	2018	FRI	2	25/07/18	B	4	9618	192626	2018-33011562- -APN-DBA#DNDV	5.500,00
106	2018	FRI	2	25/07/18	B	4	4123	650096	S/D	6.480,57
107	2018	CC	1	27/07/18	B	2	5877	367893	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	75,00
108	2018	CC	1	27/07/18	B	3	2235	367893	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	785,00
109	2018	CC	1	27/07/18	B	3	395	231896	ME-2018-36059801-APN-DBA#DNDV	1.598,00
110	2018	FRI	2	28/07/18	B	31	45000000	110943	2018-00318676-APN-DBA#DNDV	1.745,00
111	2018	CC	1	30/07/18	C	1	1953	333850	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	580,00
112	2018	FRI	2	30/07/18	B	2	216	352666	S/D	13.702,86
113	2018	FRI	2	31/07/18	C	2	157	64067	2018-EX-33011562-APN-DBA#DNDV	861,00
114	2018	CC	1	02/08/18	B	2	354	97097	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	106,16
115	2018	CC	1	02/08/18	B	2	31	429570	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	2.662,00
116	2018	CC	1	03/08/18	B	2	355	97097	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	146,62
117	2018	CC	1	06/08/18	B	4	9829	402231	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	72,20
118	2018	CC	1	06/08/18	B	3	400	231896	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	480,00
119	2018	CC	1	07/08/18	B	3	111	36979	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	300,00
120	2018	CC	1	08/08/18	B	5	434	362245	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	320,00
121	2018	CC	1	08/08/18	B	3	51133	366767	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	400,00
122	2018	CC	1	08/08/18	B	3	403	231896	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	420,00
123	2018	CC	1	08/08/18	B	3	15565	197502	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	1.129,10
124	2018	CC	1	09/08/18	B	3	404	231896	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	160,00
125	2018	CC	1	09/08/18	B	3	292	516315	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	1.530,00
126	2018	CC	1	09/08/18	B	11	77770	197575	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	1.579,00
127	2018	CC	1	10/08/18	B	8	8609	609042	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	110,00
128	2018	CC	1	10/08/18	B	3	15591	197502	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	314,00
129	2018	CC	1	13/08/18	B	3	408	231896	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	325,00
130	2018	CC	1	14/08/18	B	3	409	231896	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	139,00
131	2018	CC	1	14/08/18	C	1	1983	333850	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	250,00
132	2018	CC	1	14/08/18	C	1	747	652272	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	330,00
133	2018	FRI	2	14/08/18	B	1	3929	19500	2018-33011562-APN-DBA#DNDV	2.204,26
134	2018	FRI	2	14/08/18	B	8	18000000	1268	2018-03970101-APN-DBA#DNDV	2.260,08
135	2018	CC	1	15/08/18	B	3732	258682	14801	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	175,00
136	2018	FRI	2	15/08/18	O	0	92757	7510	EX-41093909-APN-DBA#DNDV	1.832,79
137	2018	FRI	2	15/08/18	B	4	8	566874	EX-41093909-APN-DBA#DNDV	6.500,00
138	2018	CC	1	17/08/18	B	1	2	652273	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	160,00
139	2018	FRI	2	17/08/18	C	1	4	652667	EX-41093909-APN-DBA#DNDV	2.000,00
140	2018	FRI	2	21/08/18	O	0	126219	*7510	EX-41093909-APN-DBA#DNDV	19.500,00
141	2018	CC	1	23/08/18	B	3	414	231896	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	200,00
142	2018	CC	1	23/08/18	B	3	413	231896	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	280,00
143	2018	CC	1	24/08/18	B	3	298	516315	ME-2018-42017373-APN-DBA#DNDV	585,00
144	2018	CC	1	27/08/18	B	3	17540	25082	48025310-APN-DBA#DNDV	420,00
145	2018	CC	1	27/08/18	B	1	172189	604441	48025310-APN-DBA#DNDV	867,00
146	2018	CC	1	28/08/18	B	6424	480067	15672	48025310-APN-DBA#DNDV	90,00
147	2018	CC	1	28/08/18	B	1	68118	499597	48025310-APN-DBA#DNDV	645,00
148	2018	CC	1	28/08/18	C	1	334	655599	48025310-APN-DBA#DNDV	732,00
149	2018	CC	1	29/08/18	B	8	461770	613867	48025310-APN-DBA#DNDV	661,96
150	2018	CC	1	29/08/18	B	1705	40324	87917	48025310-APN-DBA#DNDV	671,50
151	2018	CC	1	29/08/18	B	8	461769	613867	48025310-APN-DBA#DNDV	1.647,08
152	2018	CC	1	30/08/18	C	1	1055	402428	48025310-APN-DBA#DNDV	220,00
153	2018	CC	1	31/08/18	C	2	161	64067	48025310-APN-DBA#DNDV	902,00
154	2018	FRI	2	03/09/18	B	4	10283	192626	EX-41093909- APN-DBA#DNDV	9.080,00



Auditoría General de la Nación

N°	Ejer.	T. Fdo	Cod. Fdo	Fecha. Cpte.	Tipo	Suc.	Nro.	Cod. Benef.	Id. Trámite	Importe MO
155	2018	FRI	2	03/09/18	B	4	10283	192626	EX-41093909-APN-DBA#DNV	9.080,00
156	2018	CC	1	04/09/18	B	3	304	516315	48025310-APN-DBA#DNV	975,00
157	2018	FRI	2	04/09/18	B	4	19204	592901	2018-41093909-APN-DBA#DNV	16.200,00
158	2018	CC	1	04/09/18	B	3	304	516315	48025310-APN-DBA#DNV	975,00
159	2018	FRI	2	04/09/18	B	4	19204	592901	2018-41093909-APN-DBA#DNV	16.200,00
160	2018	CC	1	05/09/18	B	3	421	231896	48025310-APN-DBA#DNV	100,00
161	2018	CC	1	05/09/18	B	3	421	231896	48025310-APN-DBA#DNV	100,00
162	2018	CC	1	06/09/18	C	1	2028	333850	48025310-APN-DBA#DNV	50,00
163	2018	CC	1	06/09/18	B	1	103	597862	48025310-APN-DBA#DNV	170,00
164	2018	CC	1	06/09/18	B	3	423	231896	48025310-APN-DBA#DNV	195,00
165	2018	FRI	2	06/09/18	B	3	305	516315	2018-41093909-APN-DBA#DNV	2.940,00
166	2018	CC	1	06/09/18	B	1	103	597862	48025310-APN-DBA#DNV	170,00
167	2018	CC	1	06/09/18	B	3	423	231896	48025310-APN-DBA#DNV	195,00
168	2018	FRI	2	06/09/18	B	3	305	516315	2018-41093909-APN-DBA#DNV	2.940,00
169	2018	CC	1	07/09/18	B	2	11200	477216	48025310-APN-DBA#DNV	1.200,01
170	2018	CC	1	07/09/18	B	2	11200	477216	48025310-APN-DBA#DNV	1.200,01
171	2018	FRI	2	09/09/18	B	8340	31693604	1318	2018-315795-APN-DBA#DNV	3.324,02
172	2018	FRI	2	09/09/18	B	8340	32000000	1318	2018-315795-APN-DBA#DNV	3.324,02
173	2018	CC	1	10/09/18	B	3	424	231896	48025310-APN-DBA#DNV	290,00
174	2018	CC	1	10/09/18	B	3	424	231896	48025310-APN-DBA#DNV	290,00
175	2018	CC	1	11/09/18	C	1	2034	333850	48025310-APN-DBA#DNV	100,00
176	2018	FRI	2	11/09/18	B	3	307	516315	EX-41093909-APN-DBA#DNV	1.125,00
177	2018	CC	1	11/09/18	C	1	2034	333850	48025310-APN-DBA#DNV	100,00
178	2018	FRI	2	11/09/18	B	3	307	516315	EX-41093909-APN-DBA#DNV	1.125,00
179	2018	FRI	2	12/09/18	O	0	1725458	647751	EX-41093909-APN-DBA#DNV	931,00
180	2018	CC	1	12/09/18	B	2	46065	633116	48025310-APN-DBA#DNV	1.058,22
181	2018	FRI	2	12/09/18	O	0	1725458	647751	EX-41093909-APN-DBA#DNV	931,00
182	2018	CC	1	12/09/18	B	2	46065	633116	48025310-APN-DBA#DNV	1.058,22
183	2018	FRI	2	14/09/18	B	4	72	654206	41093909-APN-DBA#DNV	9.083,37
184	2018	FRI	2	14/09/18	B	4	72	654206	41093909-APN-DBA#DNV	9.083,37
185	2018	FRI	2	15/09/18	B	8340	30180401	1318	2018-315795-APN-DBA#DNV	11.386,00
186	2018	FRI	2	15/09/18	B	8340	30000000	1318	2018-315795-APN-DBA#DNV	11.386,00
187	2018	CC	1	18/09/18	B	4	10110	402231	48025310-APN-DBA#DNV	38,33
188	2018	CC	1	18/09/18	B	3	1434	404478	48025310-APN-DBA#DNV	85,00
189	2018	CC	1	18/09/18	B	3	431	231896	48025310-APN-DBA#DNV	390,00
190	2018	FRI	2	18/09/18	B	31	48863912	110943	2018-318676-APN-DBA#DNV	4.051,00
191	2018	CC	1	18/09/18	B	3	1434	404478	48025310-APN-DBA#DNV	85,00
192	2018	CC	1	18/09/18	B	3	431	231896	48025310-APN-DBA#DNV	390,00
193	2018	FRI	2	18/09/18	B	31	49000000	110943	2018-318676-APN-DBA#DNV	4.051,00
194	2018	CC	1	19/09/18	B	3	432	231896	48025310-APN-DBA#DNV	150,00
195	2018	FRI	2	19/09/18	B	8340	30662484	1318	2018-315795-APN-DBA#DNV	1.712,00
196	2018	FRI	2	19/09/18	B	8340	31023276	1318	2018-315795-APN-DBA#DNV	6.618,06
197	2018	CC	1	19/09/18	B	3	432	231896	48025310-APN-DBA#DNV	150,00
198	2018	FRI	2	19/09/18	B	8340	31000000	1318	2018-315795-APN-DBA#DNV	1.712,00
199	2018	FRI	2	19/09/18	B	8340	31000000	1318	2018-315795-APN-DBA#DNV	6.618,06
200	2018	CC	1	20/09/18	B	3	434	231896	48025310-APN-DBA#DNV	390,00
201	2018	CC	1	20/09/18	B	3608	163182	103665	48025310-APN-DBA#DNV	895,00
202	2018	CC	1	20/09/18	B	3	434	231896	48025310-APN-DBA#DNV	390,00
203	2018	CC	1	20/09/18	B	3608	163182	103665	48025310-APN-DBA#DNV	895,00
204	2018	CC	1	24/09/18	B	12	46266	422794	2018-48025310-APN-DBA#DNV	589,99
205	2018	CC	1	24/09/18	B	1	78567	464774	2018-48025310-APN-DBA#DNV	730,00
206	2018	FRI	2	24/09/18	B	3	310	516315	2018-41093909-APN-DBA#DNV	1.560,00
207	2018	CC	1	24/09/18	B	12	46266	422794	2018-48025310-APN-DBA#DNV	589,99
208	2018	CC	1	24/09/18	B	1	78567	464774	2018-48025310-APN-DBA#DNV	730,00



Auditoría General de la Nación

N°	Ejer.	T. Fdo	Cod. Fdo	Fecha. Cpte.	Tipo	Suc.	Nro.	Cod. Benef.	Id. Trámite	Importe MO
209	2018	FRI	2	24/09/18	B	3	310	516315	2018-41093909-APN-DBA#DNV	1.560,00
210	2018	FRI	2	28/09/18	B	3	16154	197502	2018-41093909-APN-DBA#DNV	2.733,00
211	2018	FRI	2	28/09/18	B	3	16154	197502	2018-41093909-APN-DBA#DNV	2.733,00
212	2018	FRI	2	01/10/18	B	2	111315	477216	EX-47660396-APN-DBA#DNV	969,00
213	2018	FRI	2	01/10/18	B	2	111315	477216	EX-47660396-APN-DBA#DNV	969,00
214	2018	FRI	2	09/10/18	B	3	26	623807	2018-41093909-APN-DBA#DNV	600,00
215	2018	FRI	2	09/10/18	B	3	315	516315	2018-41093909-APN-DBA#DNV	2.330,00
216	2018	FRI	2	09/10/18	O	0	1780658	647751	2018-41093909-APN-DBA#DNV	3.724,00
217	2018	FRI	2	09/10/18	T	4	672	633116	2018-41093909-APN-DBA#DNV	4.499,00
218	2018	FRI	2	09/10/18	B	3	26	623807	2018-41093909-APN-DBA#DNV	600,00
219	2018	FRI	2	09/10/18	B	3	315	516315	2018-41093909-APN-DBA#DNV	2.330,00
220	2018	FRI	2	09/10/18	O	0	1780658	647751	2018-41093909-APN-DBA#DNV	3.724,00
221	2018	FRI	2	09/10/18	T	4	672	633116	2018-41093909-APN-DBA#DNV	4.499,00
222	2018	FRI	2	10/10/18	T	4	62399	19500	2018-41093909-APN-DBA#DNV	2.951,14
223	2018	FRI	2	10/10/18	T	4	62399	19500	2018-41093909-APN-DBA#DNV	2.951,14
224	2018	FRI	2	12/10/18	B	8340	33731979	1318	2018-00317353-APN-DBA#DNV	5.699,00
225	2018	FRI	2	12/10/18	B	8340	34000000	1318	2018-00317353-APN-DBA#DNV	5.699,00
226	2018	FRI	2	17/10/18	B	8340	34211317	1318	2018-00317353-APN-DBA#DNV	874,00
227	2018	FRI	2	17/10/18	B	8340	35252771	1318	2018-00317353-APN-DBA#DNV	1.674,01
228	2018	FRI	2	17/10/18	B	3	316	516315	EX-47660396-APN-DBA#DNV	2.850,00
229	2018	FRI	2	17/10/18	B	8340	34571517	1318	2018-00317353-APN-DBA#DNV	3.327,03
230	2018	FRI	2	17/10/18	B	8340	34000000	1318	2018-00317353-APN-DBA#DNV	874,00
231	2018	FRI	2	17/10/18	B	8340	35000000	1318	2018-00317353-APN-DBA#DNV	1.674,01
232	2018	FRI	2	17/10/18	B	3	316	516315	EX-47660396-APN-DBA#DNV	2.850,00
233	2018	FRI	2	17/10/18	B	8340	35000000	1318	2018-00317353-APN-DBA#DNV	3.327,03
234	2018	FRI	2	26/10/18	B	3	453	231896	S/D	1.575,00
235	2018	FRI	2	26/10/18	B	3	317	516315	2018-47660396-APN-DBA#DNV	2.240,00
236	2018	FRI	2	26/10/18	B	3	453	231896	S/D	1.575,00
237	2018	FRI	2	26/10/18	B	3	317	516315	2018-47660396-APN-DBA#DNV	2.240,00
238	2018	FRI	2	28/10/18	B	31	50422041	110943	2018-61318841-APN-DBA#DNV	1.965,00
239	2018	FRI	2	28/10/18	B	31	50000000	110943	2018-61318841-APN-DBA#DNV	1.965,00
240	2018	FRI	2	29/10/18	B	1	3983	19500	S/D	1.355,07
241	2018	FRI	2	29/10/18	B	1	3983	19500	S/D	1.355,07
242	2018	FRI	2	30/10/18	B	4	2125	182268	EX-2018-47660396-APN-DBA#DNV	15.969,02
243	2018	FRI	2	30/10/18	B	4	2125	182268	EX-2018-47660396-APN-DBA#DNV	15.969,02
244	2018	FRI	2	31/10/18	B	3	3890	379681	2018-47660396-APN-DBA#DNV	2.700,00
245	2018	FRI	2	31/10/18	B	3	3890	379681	2018-47660396-APN-DBA#DNV	2.700,00
246	2018	FRI	2	01/11/18	T	1	1820743	1362	2018-47660396-APN-DBA#DNV	931,00
247	2018	FRI	2	01/11/18	T	1	1820743	1362	2018-47660396-APN-DBA#DNV	931,00
248	2018	FRI	2	02/11/18	B	3	11363	477216	EX-47660396-APN-DBA#DNV	2.405,00
249	2018	FRI	2	02/11/18	B	3	11363	477216	EX-47660396-APN-DBA#DNV	2.405,00
250	2018	FRI	2	06/11/18	B	3	320	516315	2018-47660396-APN-DBA#DNV	1.350,00
251	2018	FRI	2	06/11/18	B	3	320	516315	2018-47660396-APN-DBA#DNV	1.350,00
252	2018	FRI	2	07/11/18	B	9	84	200401	EX-47660396-APN-DBA#DNV	3.500,00
253	2018	FRI	2	07/11/18	B	2	70563	533225	EX-47660396-APN-DBA#DNV	7.155,00
254	2018	FRI	2	07/11/18	B	9	84	200401	EX-47660396-APN-DBA#DNV	3.500,00
255	2018	FRI	2	07/11/18	B	2	70563	533225	EX-47660396-APN-DBA#DNV	7.155,00
256	2018	CC	1	13/11/18	B	3	466	231896	2018-63615360-APN-DBA#DNV	1.140,00
257	2018	CC	1	13/11/18	B	3	466	231896	2018-63615360-APN-DBA#DNV	1.140,00
258	2018	CC	1	14/11/18	B	3	322	516315	2018-63615360-APN-DBA#DNV	2.980,00
259	2018	FRI	2	14/11/18	B	4	19917	592901	2018-61318841-APN-DBA#DNV	6.735,00
260	2018	CC	1	14/11/18	B	3	322	516315	2018-63615360-APN-DBA#DNV	2.980,00



Auditoría General de la Nación

N°	Ejer.	T. Fdo	Cod. Fdo	Fecha. Cpte.	Tipo	Suc.	Nro.	Cod. Benef.	Id. Trámite	Importe MO
261	2018	FRI	2	14/11/18	B	4	19917	592901	2018-61318841-APN-DBA#DNV	6.735,00
262	2018	CC	1	16/11/18	B	3	469	231896	2018-63615360-APN-DBA#DNV	180,00
263	2018	CC	1	16/11/18	B	3	469	231896	2018-63615360-APN-DBA#DNV	180,00
264	2018	CC	1	20/11/18	B	6426	656170	15672	2018-63615360-APN-DBA#DNV	603,38
265	2018	CC	1	20/11/18	B	6426	656170	15672	2018-63615360-APN-DBA#DNV	603,38
266	2018	FRI	2	22/11/18	C	1	222	616486	2018-61318841-APN-DBA#DNV	3.300,00
267	2018	FRI	2	22/11/18	C	1	222	616486	2018-61318841-APN-DBA#DNV	3.300,00
268	2018	CC	1	23/11/18	B	3	479	231896	2018-63615360-APN-DBA#DNV	695,00
269	2018	CC	1	23/11/18	B	3	479	231896	2018-63615360-APN-DBA#DNV	695,00
270	2018	FRI	2	26/11/18	T	1	1867919	647751	2018-61318841-APN-DBA#DNV	1.862,00
271	2018	CC	1	26/11/18	B	4	20131	168908	2018-63615360-APN-DBA#DNV	2.565,00
272	2018	FRI	2	26/11/18	T	1	1867919	647751	2018-61318841-APN-DBA#DNV	1.862,00
273	2018	CC	1	26/11/18	B	4	20131	168908	2018-63615360-APN-DBA#DNV	2.565,00
274	2018	FRI	2	28/11/18	B	499	94458	7510	2018-61318841-APN-DBA#DNV	12.580,00
275	2018	FRI	2	28/11/18	B	499	94458	7510	2018-61318841-APN-DBA#DNV	12.580,00
276	2018	CC	1	03/12/18	B	6678	100563	100749	2018-63615360-APN-DBA#DNV	275,32
277	2018	CC	1	03/12/18	B	3	328	516315	2018-63615360-APN-DBA#DNV	1.090,00
278	2018	CC	1	03/12/18	B	3138	251272	282806	2018-63615360-APN-DBA#DNV	1.541,00
279	2018	FRI	2	03/12/18	B	2	2680	17715	2018-61318841-APN-DBA#DNV	4.800,00
280	2018	FRI	2	03/12/18	B	2	2680	17715	S/D	4.800,00
281	2018	CC	1	03/12/18	B	6678	100563	100749	2018-63615360-APN-DBA#DNV	275,32
282	2018	CC	1	03/12/18	B	3	328	516315	2018-63615360-APN-DBA#DNV	1.090,00
283	2018	CC	1	03/12/18	B	3138	251272	282806	2018-63615360-APN-DBA#DNV	1.541,00
284	2018	FRI	2	03/12/18	B	2	2680	17715	S/D	4.800,00
285	2018	FRI	2	03/12/18	B	2	2680	17715	2018-61318841-APN-DBA#DNV	4.800,00
286	2018	CC	1	04/12/18	B	3138	251431	282806	2018-63615360-APN-DBA#DNV	1.092,38
287	2018	CC	1	04/12/18	B	3138	251431	282806	2018-63615360-APN-DBA#DNV	1.092,38
288	2018	CC	1	05/12/18	B	10	50511	601148	2018-63615360-APN-DBA#DNV	135,00
289	2018	CC	1	05/12/18	B	10	50510	601148	2018-63615360-APN-DBA#DNV	720,00
290	2018	CC	1	05/12/18	B	10	50511	601148	2018-63615360-APN-DBA#DNV	135,00
291	2018	CC	1	05/12/18	B	10	50510	601148	2018-63615360-APN-DBA#DNV	720,00
292	2018	CC	1	10/12/18	B	3	329	516315	2018-63615360-APN-DBA#DNV	760,00
293	2018	CC	1	10/12/18	B	3145	90353	282806	2018-63615360-APN-DBA#DNV	1.853,00
294	2018	CC	1	10/12/18	B	3	329	516315	2018-63615360-APN-DBA#DNV	760,00
295	2018	CC	1	10/12/18	B	3145	90353	282806	2018-63615360-APN-DBA#DNV	1.853,00
296	2018	FRI	2	17/12/18	O	11	6779358	146796	EX-66329336-APN-DBA#DNV	1.849,13
297	2018	FRI	2	17/12/18	O	11	6779358	146796	EX-66329336-APN-DBA#DNV	1.849,13
298	2018	FRI	2	18/12/18	T	1	1900186	647751	2018-66329336-APN-DBA#DNV	931,00
299	2018	FRI	2	18/12/18	T	1	1900186	647751	2018-66329336-APN-DBA#DNV	931,00

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

2. Cuadro N° 8: Comprobante informado como rendido en el listado suministrado e indicado como anulado en el Informe Cuatrimestral correspondiente

Clase	Tipo	Cod. Benef.	Id. Trámite	Gestión	Moneda	Tipo de Ingreso	Importe MO
FOT	B	521912	20512	FR	ARP	Manual	2.800,00

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.



Auditoría General de la Nación

3. Cuadro N° 9: Comprobante expuesto en forma triplicada en el listado provisto por DNV.

Clase	Tipo	Cod. Benef.	Id. Trámite	Gestión	Moneda	Tipo de Ingreso	Importe MO
FOT	B	231896	21288	FR	ARP	Manual	445,00

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.



ANEXO III - HALLAZGO 4.3

1. Cuadro N° 10: Metas para Mantenimiento por Administración – Ejercicio 2017.

METAS MA 2017 (P16-Sp 01) "Kilómetros conservados"						
Detalle	1° Trim	2° Trim	3° Trim	4° Trim	ANUAL	Desvío (%)
Programación (D.A.)					7.554,00	
Programación Inicial	13.338,00	10.796,00	9.878,00	13.213,00	11.806,30	
Ejecución	17.172,00	10.060,00	10.754,00	14.045,00	13.007,80	10,18%
Cierre Ejercicio	14.377,00	13.781,00	15.472,00	15.188,00	14.704,50	24,55%

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV, ONP, e-SIDIF.

2. Cuadro N° 11: Metas para Programa 16-Mantenimiento – Ejercicio 2018.

METAS MA 2018 (Programa 16) "Kilómetros conservados"						
Detalle	1° Trim	2° Trim	3° Trim	4° Trim	ANUAL	Desvío (%)
Programación (D.A.)					16.680,00	
Programación Inicial	22.829,00	22.829,00	22.829,00	22.829,00	22.829,00	
Ejecución	22.829,00	22.829,00	22.829,00	22.829,00	22.829,00	0,00%
Cierre Ejercicio	22.829,00	22.829,00	22.829,00	22.829,00	22.829,00	0,00%

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV, ONP, e-SIDIF.

3. Cuadro N° 12: Metas para Programa 16-Mantenimiento – Ejercicio 2019.

METAS 2019 (Programa 16) "Kilómetros conservados"						
Detalle	1° Trim	2° Trim	3° Trim	4° Trim	ANUAL	Desvío 1° Trim (%)
Programación (D.A.)					16.680,00	
Programación Inicial	24.069,00	24.069,00	24.069,00	24.069,00	24.069,00	
Ejecución	24.069,00					0,00%

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV, ONP, e-SIDIF.



ANEXO IV - HALLAZGO 4.4

1. Cuadro N° 13: Informes cuatrimestrales con períodos de ocho y doce meses.

Distrito		Año	Detalle
N°	Provincia		
11	Catamarca	2018	Informe doce meses (1°, 2° y 3° cuatrimestre)
21	La Pampa	2017	Informe doce meses (1°, 2° y 3° cuatrimestre)
		2018	Informe doce meses (1°, 2° y 3° cuatrimestre)
24	Tierra del Fuego	2018	Informe ocho meses (2° y 3° cuatrimestre)

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.

2. Cuadro N° 14: Informes cuatrimestrales con períodos de ocho y doce meses.

Distrito		Nota/Memorándum referido a presentación de Informe Cuatrimestral	
		SI	NO
1	Buenos Aires	7	0
4	Mendoza	0	7
7	Santa Fe	1	6
13	Chubut	2	5
15	Misiones	0	7
Total		10	25
		28,57%	71,43%

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.

3. Cuadro N° 15: Análisis de las notas/memorándums suministradas como presentaciones de informes cuatrimestrales.

Distrito	Año	Cuatrimestre	Vencimiento	Fecha	Firma Respons.	Demora	Observación AGN	
Buenos Aires	2017	1° Cuatrimestre	15/5/2017	20/7/2018	NO	NO	431 (1)	Se referencia a que se remiten en virtud de lo solicitado por Nota NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV (20/07/18)
		2° Cuatrimestre	15/9/2017	20/7/2018	NO	NO	308 (1)	
		3° Cuatrimestre	15/1/2018	20/7/2018	NO	NO	186 (1)	
	2018	1° Cuatrimestre	15/5/2018	20/7/2018	NO	NO	66 (1)	
		2° Cuatrimestre	17/9/2018	S/D	NO	NO	195 (2)	
		3° Cuatrimestre	15/1/2019	S/D	NO	NO	75 (2)	
2019	1° Cuatrimestre	15/5/2019	S/D	NO	NO	S/D		
Mendoza	2017	1° Cuatrimestre	15/5/2017	S/D	S/D	S/D	685 (2)	No se acompaña información respecto a la Nota de elevación de los informes cuatrimestrales.
		2° Cuatrimestre	15/9/2017	S/D	S/D	S/D	562 (2)	
		3° Cuatrimestre	15/1/2018	S/D	S/D	S/D	440 (2)	
	2018	1° Cuatrimestre	15/5/2018	S/D	S/D	S/D	320 (2)	
		2° Cuatrimestre	17/9/2018	S/D	S/D	S/D	195 (2)	
		3° Cuatrimestre	15/1/2019	S/D	S/D	S/D	75 (2)	
2019	1° Cuatrimestre	15/5/2019	S/D	S/D	S/D	S/D		



Auditoría General de la Nación

Distrito	Año	Cuatrimestre	Vencimiento	Fecha		Firma Respons.	Demora		Observación AGN
Santa Fe	2017	1° Cuatrimestre	15/5/2017	S/D	S/D	S/D	685	(2)	No se acompaña información respecto a la Nota de elevación de los informes cuatrimestrales.
		2° Cuatrimestre	15/9/2017	S/D	S/D	S/D	562	(2)	
		3° Cuatrimestre	15/1/2018	16/1/2018	S/D	S/D	1	(3)	
	2018	1° Cuatrimestre	15/5/2018	S/D	S/D	S/D	320	(2)	No se acompaña información respecto a la Nota de elevación de los informes cuatrimestrales.
		2° Cuatrimestre	17/9/2018	S/D	S/D	S/D	195	(2)	
		3° Cuatrimestre	15/1/2019	S/D	S/D	S/D	75	(2)	
	2019	1° Cuatrimestre	15/5/2019	S/D	S/D	S/D	S/D		
Chubut	2017	1° Cuatrimestre	15/5/2017	1/6/2017	NO	NO	17	(4)	Se adjunta Nota 28/17 en estado borrador, indicando fecha junio/17.
		2° Cuatrimestre	15/9/2017	S/D	NO	NO	562	(2)	Se adjunta Nota 50/17 en estado borrador - sin indicar fecha ni firma
		3° Cuatrimestre	15/1/2018	S/D	S/D	S/D	440	(2)	
	2018	1° Cuatrimestre	15/5/2018	S/D	S/D	S/D	320	(2)	No se acompaña información respecto a la Nota de elevación de los informes cuatrimestrales.
		2° Cuatrimestre	17/9/2018	S/D	S/D	S/D	195	(2)	
		3° Cuatrimestre	15/1/2019	S/D	S/D	S/D	75	(2)	
	2019	1° Cuatrimestre	15/5/2019	S/D	S/D	S/D	S/D		
Misiones	2017	1° Cuatrimestre	15/5/2017	S/D	S/D	S/D	685	(2) y (5)	NO-2019-55593593-APN-DMIS#DNV (18/6/19)
		2° Cuatrimestre	15/9/2017	S/D	S/D	S/D	562	(2) (5)	
		3° Cuatrimestre	15/1/2018	S/D	S/D	S/D	440	(2) (5)	
	2018	1° Cuatrimestre	15/5/2018	S/D	S/D	S/D	320	(2) (5)	
		2° Cuatrimestre	17/9/2018	S/D	S/D	S/D	195	(2) (5)	
		3° Cuatrimestre	15/1/2019	S/D	S/D	S/D	75	(2) (5)	
	2019	1° Cuatrimestre	15/5/2019	S/D	S/D	S/D	S/D		

Nota: (1) La demora se calcula a la fecha de la Nota NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV (20/07/18). (2) La demora registrada al cierre del período auditado. (3) la demora se estima en función de la fecha indicada en el memorando 03/17 que se remite en estado borrador. (4) Al indicarse como fecha junio/2017, la demora surge de considerar como fecha de presentación la menor fecha de dicho período (01/06/17). (5) Con fecha posterior al cierre del período auditado, el Distrito N° 15-Misiones dio cumplimiento mediante Nota NO-2019-55593593-APN-DMIS#DNV (18/6/19), lo cual implica una demora final de 764 días (1° trim. 2017), 641 días (2° trim. 2017), 519 días (3° trim. 2017), 399 días (1° trim. 2018), 274 días (2° trim. 2018) y 154 días (3° trim. 2018).

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

4. Cuadro N° 16: Análisis de informes cuatrimestrales recaídos en la muestra.

Distritos	CUMPLIMIENTO Nota SGM y E 563/13					Exceptuado por Nota GEO y M NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV	
	SI	NO	PARCIAL			SI	NO
			(*)	(**)	(***)		
Circular N° 106 del 13/05/2013							
• Mapa de la jurisdicción del Distrito, Indicando los campamentos de la Dirección Nacional de Vialidad y los tramos de rutas afectados al Mantenimiento por Administración.	5	10	0	0	0	3	15



Auditoría General de la Nación

Distritos	CUMPLIMIENTO Nota SGMyE 563/13					Exceptuado por Nota GEOyM NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV	
	SI	NO	PARCIAL			SI	NO
(*)			(**)	(***)			
Circular N° 106 del 13/05/2013							
• Memorando resumen del período del Informe.	9	6	0	0	0	11	7
• Planilla de Evaluación de Estado, con datos de calzada existente, banquetas y tránsito (Cuadro 1). En observaciones, se indicará si se están ejecutando o están previstas intervenciones de recuperación de la calzada y bajo qué modalidad	16	0	12	5	0		
• Cuadro II, Costo Cuatrimestral de Mantenimiento de Rutas por Administración.	33	0	0	0	0		
• Cuadro III, anexo I – Personal, sueldo, viáticos, etc.	26	7	0	0	0		
• Cuadro III, anexo II – Materiales I (utilizados en ruta)	33	0	0	0	0		
• Cuadro III, anexo II – Materiales II (adjudicados mediante el portal COMPR.AR)	6	27	0	0	0		
• Cuadro IV – Combustible y lubricantes	33	0	0	0	0		
• Cuadro V a) – Reparaciones y repuestos	24	9	0	0	0		
• Cuadro V b) - Servicios, Equipos viales, Herramientas	29	4	0	0	0		
• Cuadro VI - SEGUIMIENTO CUATRIMESTRAL DE RUTINA (resumen de actividades de mantenimiento, actividad, tramo, tipo de trabajo, etc.) Actividades realizadas en el cuatrimestre.	20	13	0	0	0		
• Mapa de Señalamiento Vertical y Horizontal	3	12	0	0	0	3	15
• Anexo fotográfico	1	14	0	0	0	0	18
• Soporte magnético.	0	31	0	0	2	0	0

Nota: (*) Identifica sólo los datos de la cantidad de kilómetros conservados por MA, sin incorporar datos relativos a las intervenciones en los tramos en el ítem ‘observaciones’; (**) Adjunta el Cuadro I pero no acompaña planilla adicional referida al estado de los tramos de rutas; (***) En el memorándum se hace referencia a que se adjuntaron, sin embargo no forman parte del material suministrado.

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

5. Cuadro N° 17: Cumplimiento Circ. SGMyE 106/13 Distrito 1-Buenos Aires.

Circular N° 106 del 13/05/2013	1-Buenos Aires						
	2017			2018			2019
	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.
• Mapa de la jurisdicción del Distrito, Indicando los campamentos de la Dirección Nacional de Vialidad y los tramos de rutas afectados al Mantenimiento por Administración.	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	NO (i)
• Memorando resumen del período del Informe.	SI	SI	SI	SI (i)	SI (i)	SI (i)	SI (i)
• Planilla de Evaluación de Estado, con datos de calzada existente, banquetas y tránsito (Cuadro 1). En observaciones, se indicará si se están ejecutando o están previstas intervenciones de recuperación de la calzada y bajo qué modalidad	Parcial (*)	Parcial (*)	Parcial (*)	Parcial (*)	Parcial (*)	Parcial (*)	Parcial (*)



Auditoría General de la Nación

Circular N° 106 del 13/05/2013	1-Buenos Aires						
	2017			2018			2019
	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.
• Cuadro II, Costo Cuatrimestral de Mantenimiento de Rutas por Administración.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro III, anexo I – Personal, sueldo, viáticos, etc.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro III, anexo II – Materiales I (utilizados en ruta)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro III, anexo II – Materiales II (adjudicados mediante el portal COMPR.AR)	NO	NO	SI	SI	NO	SI	SI
• Cuadro IV – Combustible y lubricantes	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro V a) – Reparaciones y repuestos	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI
• Cuadro V b) - Servicios, Equipos viales, Herramientas	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI
• Cuadro VI - SEGUIMIENTO CUATRIMESTRAL DE RUTINA (resumen de actividades de mantenimiento, actividad, tramo, tipo de trabajo, etc.) Actividades realizadas en el cuatrimestre.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
• Mapa de Señalamiento Vertical y Horizontal	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	NO (i)
• Anexo fotográfico	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	NO (i)
• Soporte magnético.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Nota: (*) Identifica sólo los datos de la cantidad de kilómetros conservados por MA, sin incorporar datos relativos a las intervenciones en los tramos en el ítem ‘observaciones’; (i) Exceptuado a partir del 1° cuatrimestre/2018 por Nota GEOyM NO-2018-34828303-APN-OYM#DNU.

Elaboración: AGN.

Fuente: DNU.

Cuadro N° 18: Cumplimiento Circ. SGM y E 106/13 Distrito 7-Santa Fe.

Circular N° 106 del 13/05/2013	7-Santa Fe						
	2017			2018			2019
	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.
• Mapa de la jurisdicción del Distrito, Indicando los campamentos de la Dirección Nacional de Vialidad y los tramos de rutas afectados al Mantenimiento por Administración.	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	NO (i)
• Memorando resumen del período del Informe.	NO	NO	SI	SI (i)	SI (i)	SI (i)	SI (i)
• Planilla de Evaluación de Estado, con datos de calzada existente, banquetas y tránsito (Cuadro 1). En observaciones, se indicará si se están ejecutando o están previstas intervenciones de recuperación de la calzada y bajo qué modalidad	Parcial (*)	SI					
• Cuadro II, Costo Cuatrimestral de Mantenimiento de Rutas por Administración.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro III, anexo I – Personal, sueldo, viáticos, etc.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro III, anexo II – Materiales I (utilizados en ruta)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro III, anexo II – Materiales II (adjudicados mediante el portal COMPR.AR)	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
• Cuadro IV – Combustible y lubricantes	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro V a) – Reparaciones y repuestos	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro V b) - Servicios, Equipos viales, Herramientas	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI



Auditoría General de la Nación

Circular N° 106 del 13/05/2013	7-Santa Fe						
	2017			2018			2019
	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.
• Cuadro VI - SEGUIMIENTO CUATRIMESTRAL DE RUTINA (resumen de actividades de mantenimiento, actividad, tramo, tipo de trabajo, etc.) Actividades realizadas en el cuatrimestre.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Mapa de Señalamiento Vertical y Horizontal	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	NO (i)
• Anexo fotográfico	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	NO (i)
• Soporte magnético.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Nota: (*) Identifica sólo los datos de la cantidad de kilómetros conservados por MA, sin incorporar datos relativos a las intervenciones en los tramos en el ítem 'observaciones'; (i) Exceptuado a partir del 1° cuatrimestre/2018 por Nota GEOyM NO-2018-34828303-APN-OYM#DNU.

Elaboración: AGN.

Fuente: DNU.

Cuadro N° 19: Cumplimiento Circ. SGMYE 106/13 Distrito 13-Chubut.

Circular N° 106 del 13/05/2013	13-Chubut						
	2017			2018			2019
	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.
• Mapa de la jurisdicción del Distrito, Indicando los campamentos de la Dirección Nacional de Vialidad y los tramos de rutas afectados al Mantenimiento por Administración.	SI	SI	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	NO (i)
• Memorando resumen del período del Informe.	SI	SI	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	NO (i)
• Planilla de Evaluación de Estado, con datos de calzada existente, banquetas y tránsito (Cuadro 1). En observaciones, se indicará si se están ejecutando o están previstas intervenciones de recuperación de la calzada y bajo qué modalidad	SI	SI	Parcial (**)				
• Cuadro II, Costo Cuatrimestral de Mantenimiento de Rutas por Administración.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro III, anexo I – Personal, sueldo, viáticos, etc.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
• Cuadro III, anexo II – Materiales I (utilizados en ruta)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro III, anexo II – Materiales II (adjudicados mediante el portal COMPR.AR)	NO	NO	NO	NO	SI	SI	NO
• Cuadro IV – Combustible y lubricantes	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro V a) – Reparaciones y repuestos	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro V b) - Servicios, Equipos viales, Herramientas	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Cuadro VI - SEGUIMIENTO CUATRIMESTRAL DE RUTINA (resumen de actividades de mantenimiento, actividad, tramo, tipo de trabajo, etc.) Actividades realizadas en el cuatrimestre.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
• Mapa de Señalamiento Vertical y Horizontal	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	NO (i)
• Anexo fotográfico	NO	SI	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	NO (i)
• Soporte magnético.	Parcial (***)	Parcial (***)	NO	NO	NO	NO	NO

Nota: (**) Adjunta el Cuadro I pero no acompaña planilla adicional referida al estado de los tramos de rutas; (***) En el memorándum se hace referencia a que se adjuntaron, sin embargo no forman parte del material suministrado; (i) Exceptuado a partir del 1° cuatrimestre/2018 por Nota GEOyM NO-2018-34828303-APN-OYM#DNU.

Elaboración: AGN.

Fuente: DNU.



Auditoría General de la Nación

Cuadro N° 20: Cumplimiento Circ. SGMYE 106/13 Distrito 4-Mendoza.

Circular N° 106 del 13/05/2013	4-Mendoza						
	2017			2018			2019
	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.
• Mapa de la jurisdicción del Distrito, Indicando los campamentos de la Dirección Nacional de Vialidad y los tramos de rutas afectados al Mantenimiento por Administración.	SI	SI	SI	SI (i)	SI (i)	SI (i)	No se realizó el Informe Cuatrimestral
• Memorando resumen del período del Informe.	SI	SI	SI	SI (i)	SI (i)	SI (i)	
• Planilla de Evaluación de Estado, con datos de calzada existente, banquetas y tránsito (Cuadro 1). En observaciones, se indicará si se están ejecutando o están previstas intervenciones de recuperación de la calzada y bajo qué modalidad	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro II, Costo Cuatrimestral de Mantenimiento de Rutas por Administración.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro III, anexo I – Personal, sueldo, viáticos, etc.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro III, anexo II – Materiales I (utilizados en ruta)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro III, anexo II – Materiales II (adjudicados mediante el portal COMPR.AR)	NO	NO	NO	NO	NO	NO	
• Cuadro IV – Combustible y lubricantes	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro V a) – Reparaciones y repuestos	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro V b) - Servicios, Equipos viales, Herramientas	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro VI - SEGUIMIENTO CUATRIMESTRAL DE RUTINA (resumen de actividades de mantenimiento, actividad, tramo, tipo de trabajo, etc.) Actividades realizadas en el cuatrimestre.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Mapa de Señalamiento Vertical y Horizontal	SI	SI	SI	SI (i)	SI (i)	SI (i)	
• Anexo fotográfico	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	
• Soporte magnético.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	

Nota: (i) Exceptuado a partir del 1° cuatrimestre/2018 por Nota GEOyM NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV.

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.



Cuadro N° 21: Cumplimiento Circ. SGMYE 106/13 Distrito 15-Misiones.

Circular N° 106 del 13/05/2013	15-Misiones						
	2017			2018			2019
	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.	2° Cuat.	3° Cuat.	1° Cuat.
• Mapa de la jurisdicción del Distrito, Indicando los campamentos de la Dirección Nacional de Vialidad y los tramos de rutas afectados al Mantenimiento por Administración.	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	No se realizó el Informe Cuatrimestral
• Memorando resumen del período del Informe.	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	
• Planilla de Evaluación de Estado, con datos de calzada existente, banquetas y tránsito (Cuadro 1). En observaciones, se indicará si se están ejecutando o están previstas intervenciones de recuperación de la calzada y bajo qué modalidad	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro II, Costo Cuatrimestral de Mantenimiento de Rutas por Administración.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro III, anexo I – Personal, sueldo, viáticos, etc.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro III, anexo II – Materiales I (utilizados en ruta)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro III, anexo II – Materiales II (adjudicados mediante el portal COMPR.AR)	NO	NO	NO	NO	NO	NO	
• Cuadro IV – Combustible y lubricantes	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro V a) – Reparaciones y repuestos	NO	NO	NO	NO	NO	NO	
• Cuadro V b) - Servicios, Equipos viales, Herramientas	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
• Cuadro VI - SEGUIMIENTO CUATRIMESTRAL DE RUTINA (resumen de actividades de mantenimiento, actividad, tramo, tipo de trabajo, etc.) Actividades realizadas en el cuatrimestre.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	
• Mapa de Señalamiento Vertical y Horizontal	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	
• Anexo fotográfico	NO	NO	NO	NO (i)	NO (i)	NO (i)	
• Soporte magnético.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	

Nota: (i) Exceptuado a partir del 1° cuatrimestre/2018 por Nota GEOyM NO-2018-34828303-APN-OYM#DNY.

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

6. Cuadro N° 22: Combustibles y lubricantes informados en sendos informes cuatrimestrales en el período auditado, para los distritos recaídos en la muestra.

Distrito		2017	2018	2019
1	Buenos Aires	1.581.110,42	3.808.898,72	1.789.327,54
4	Mendoza	4.078.209,43	3.306.843,91	S/D
7	Santa Fe	1.884.439,91	3.130.429,16	S/D
13	Chubut	6.124.739,76	2.199.492,37	S/D
15	Misiones	355.511,90	1.060.809,07	S/D
Total		14.026.028,43	13.508.491,23	
		27.534.519,66		

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.



Auditoría General de la Nación

Cuadro N° 23: Combustibles y lubricantes pagados a través de la Cuenta Única del Tesoro (CUT) a los beneficiarios 2714 y 2616 (YPF S.A.).

Distrito		2017	2018	2019
1	Buenos Aires	2.440.696,07	6.280.941,00	2.615.476,37
4	Mendoza	3.021.572,91	9.085.734,03	4.292.250,65
7	Santa Fe	1.426.945,42	2.701.744,19	1.662.669,37
13	Chubut	2.847.581,21	12.170.673,05	722.348,84
15	Misiones	1.096.193,12	1.575.154,74	1.505.134,34
Total		10.835.005,73	31.816.265,01	
		42.651.270,74		

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

7. Cuadro N° 24: Inversión realizada en tareas de MxA, según informes cuatrimestrales de los distritos seleccionados para análisis.

Distrito	Año	Inversión Total por Ejercicio	Componentes de Inversión Total (en pesos \$)						
			Personal	Materiales	Combustibles y lubricantes	Reparaciones y repuestos	Servicios y Equipos Viales	Caja chica y Fondo Rotatorio Interno	
1	Buenos Aires	2017	28.797.129,55	23.707.415,15	3.503.830,63	1.581.110,32	-	-	328.693,99
1	Buenos Aires	2018	69.020.381,22	26.977.895,21	10.650.877,85	3.808.898,72	1.342.837,45	24.593.174,67	1.646.697,32
Total 2017 + 2018			97.817.510,77	50.685.310,36	14.154.708,48	5.390.009,04	1.342.837,45	22.701.748,00	1.975.391,31
4	Mendoza	2017	48.273.845,88	19.386.649,64	4.020.915,66	4.078.209,43	20.788.071,15	-	-
4	Mendoza	2018	77.229.529,43	18.197.243,22	24.351.750,00	3.306.843,91	31.373.692,30	-	-
Total 2017 + 2018			125.503.375,32	37.583.892,86	28.372.665,67	7.385.053,34	52.161.763,45	-	-
7	Santa Fé	2017	37.478.897,66	30.667.904,64	4.120.683,51	1.884.439,91	805.869,60	-	-
7	Santa Fé	2018	45.566.366,57	35.816.014,14	3.114.261,35	3.130.429,16	3.505.661,92	-	-
Total 2017 + 2018			83.045.264,24	66.483.918,78	7.234.944,86	5.014.869,07	4.311.531,52	-	-
13	Chubut	2017	63.408.070,06	48.580.797,15	7.938.213,53	6.124.739,76	764.319,62	-	-
13	Chubut	2018	132.487.455,60	62.053.948,66	21.527.989,83	2.199.492,37	2.462.949,63	44.243.075,11	-
Total 2017 + 2018			195.895.525,66	110.634.745,81	29.466.203,36	8.324.232,13	3.227.269,25	44.243.075,11	-
15	Misiones	2017	43.363.437,04	34.079.017,28	4.722.535,05	355.511,90	-	4.206.372,81	-
15	Misiones	2018	95.571.174,77	39.183.295,55	14.992.638,51	1.060.809,07	-	40.334.431,64	-
Total 2017 + 2018			138.934.611,81	73.262.312,83	19.715.173,56	1.416.320,97	-	44.540.804,45	-
TOTAL PERÌODO AUDITADO			641.196.287,80	338.650.180,64	98.943.695,93	27.530.484,56	61.043.401,67	111.485.627,56	1.975.391,31

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.



ANEXO V – HALLAZGO 4.9

1. Cuadro N° 25: Historial de planificaciones registradas en el sistema SIMCE.

Historial de Planificaciones -SIMCE-				
Distrito	N°	Enero/2018 a Marzo/2019	Abril/19 a Agosto/2021	Total SIMCE a Agosto/21
Buenos Aires	01	6	50	56
Santa Fe	07	11	2	13
Chubut	13	49	83	132
Misiones	15	39	16	55
Mendoza	04	378	1.110	1.488
Total Planificadas		483	1.261	1.744

Elaboración: AGN.

Fuente: SIMCE (DNV).

2. Cuadro N° 26: Estado de planificaciones en el sistema SIMCE.

Distrito	N°	Estado de planificaciones SIMCE				
		Planificada	En curso	Finalizada	Demorada	Total
Buenos Aires	01	1	0	5	6	6
Santa Fe	07	2	4	5	11	11
Chubut	13	8	0	41	49	49
Misiones	15	1	0	38	0	39
Mendoza	04	15	4	357	2	378
Total Planificadas		27	8	446	2	483

Elaboración: AGN.

Fuente: SIMCE (DNV).

3. Cuadro N° 27: Tareas consignadas como “planificadas” en el sistema SIMCE.

Distrito	Nombre Malla	Total Km.	Cantidad Ejecutar	Unidad Medida	Tarea	Fecha Inicio	Fecha Est. Fin	Fecha Fin	Obs. en SIMCE
Buenos Aires	M.DIS.1	15.82	0.00	Ha	Corte de pasto y malezas (máquina)	04/12/18	07/12/18	S/D	S/D
Santa Fé	M.DIS.7	5.00	0.00	Ha	Corte de pasto y malezas (máquina)	18/10/18	19/10/18	S/D	S/D
Santa Fé	M07 B (2018)	120.40	0.00	Ha	Corte de pasto y malezas (máquina)	11/06/18	23/06/18	S/D	S/D
Chubut	M13 C	11.42	20.00	Ha	Perfilado y acondicionamiento de banquetas	07/11/18	09/11/18	S/D	S/D
Chubut	M13 C	11.42	0.00	Ha	Perfilado y acondicionamiento de banquetas	30/10/18	02/11/18	S/D	S/D
Chubut	M13 E (2018)	-	0.00	Hs.	Despeje de nieve en calzada - Operativo invernal	09/06/18	22/06/18	S/D	S/D



Auditoría General de la Nación

Distrito	Nombre Malla	Total Km.	Cantidad Ejecutar	Unidad Medida	Tarea	Fecha Inicio	Fecha Est. Fin	Fecha Fin	Obs. en SIMCE
Chubut	M.DIS.13	21.37	0.00	Ton.	Colocación de material sólido (sal) para deshielo - Operativo invernal	06/06/18	08/06/18	S/D	Recorrido para operativo invernal
Chubut	M13 E (2018)	32.87	0.00	Ha	Perfilado y cuneteado de calzada enripiada	21/05/18	25/05/18	S/D	S/D
Chubut	M13 D (2018)	-	0.00	Hs.	Despeje de nieve en calzada - Operativo invernal	21/05/18	25/05/18	S/D	S/D
Chubut	M13 D (2018)	-	0.00	Hs.	Despeje de nieve en calzada - Operativo invernal	15/05/18	18/05/18	S/D	S/D
Chubut	M.DIS.13	86.12	0.00	Hs.	Despeje de nieve en calzada - Operativo invernal	15/05/18	18/06/18	S/D	S/D
Misiones	M15 C	-	0.00	Hs.	Cuadrilla para trabajos varios	05/11/18	09/11/18	09/11/18	Retiro de árboles caídos en Parque Nacional Iguazú, limpieza de fondo de cuneta RN N° 101 KM. 18, Movimiento de suelo RN N° 101.
Mendoza	M04 B	13.84	110	m.	Mantenimiento de barandas metálicas	28/03/19	28/03/19	S/D	Retiro de baranda flex beam y postes dañados por impacto de vehículo desconocido.
Mendoza	M04 B	21,5	400	S/U	Tareas de depósito	28/03/19	28/03/19	S/D	Traslado de combustible.
Mendoza	M04 B	-	16.00	Ha	Perfilado de calzada de suelo natural	27/03/19	05/04/19	S/D	Perfilado ruta N°149.
Mendoza	M04 A (2018)	-	30.00	m	Reposición y mantenimiento de defensas metálicas	01/08/18	03/08/18	S/D	Reemplazo barandas en ruta prov. 50 y acc. Este (ruta 7).
Mendoza	M04 A (2018)	-	0.00	m3	Bacheo con mezcla asfáltica en frío	21/05/18	24/05/18	S/D	Bacheo menor de calzada.
Mendoza	M04 A (2018)	-	0.00	Ha	Perfilado y acondicionamiento de banquetas	21/05/18	25/05/18	S/D	Desde km. 3310 hasta km. 3315 sentido sur - norte banquetas y prestamos hasta orilla alambrado.
Mendoza	M04 C (2018)	-	0.00	Ha	Limpieza de zona de camino	21/05/18	24/05/18	S/D	Demolición edificios abandonados en km. 3326. Sentido sur-norte.
Mendoza	M04 B	1.00	18.00	Hs.	Cuadrilla para trabajos varios	18/05/18	23/05/18	S/D	Retiro de 40 bloques de hormigón premoldeados y un caño de alcantarilla.



Auditoría General de la Nación

Distrito	Nombre Malla	Total Km.	Cantidad Ejecutar	Unidad Medida	Tarea	Fecha Inicio	Fecha Est. Fin	Fecha Fin	Obs. en SIMCE
Mendoza	M04 B		32.00	Hs.	Cuadrilla para trabajos varios	15/05/18	22/05/18	S/D	La tarea consiste en calzar la losa de aproximación del estribo n° 2 del puente s/A° Seco Km. 1158. Se colocan bolsas con suelo en planos horizontales, intertrabadas hasta alcanzar el nivel de fondo de losa.
Mendoza	M04 C (2018)		0.00	Ha	Limpieza de zona de camino	14/05/18	18/05/18	S/D	Limpieza de préstamos con cargadora, limpieza de cabeceras.
Mendoza	M04 B		6000.00	Ton.	Colocación de material sólido(sal) para deshielo - operativo invernal	13/05/18	14/05/18	S/D	S/D
Mendoza	M04 B	25.00	3.00	m3	Bacheo con mezcla asfáltica en frío	13/05/18	13/05/18	S/D	S/D
Mendoza	M04 B	-	9600.00	Ton.	Colocación de material solido(sal) para deshielo - operativo invernal	10/05/18	10/05/18	S/D	S/D
Mendoza	M04 B	15.80	8.00	Hs.	Despeje de nieve en calzada - operativo invernal	10/05/18	10/05/18	S/D	S/D
Mendoza	M04 B	12.50	42.00	NR	Colocación de delineadores sobre calzada	09/05/18	17/05/19	S/D	Colocación de balizamiento con postes para nieve, se trabajó los días 9, 11, 15, 16 y 17

Elaboración: AGN.
Fuente: SIMCE (DNV).

4. Cuadro N° 28: Tareas indicadas como “en curso” en el sistema SIMCE.

Distrito	Nombre Malla	Total Km.	Cantidad Ejecutar	Unidad Medida	Tarea	Fecha Inicio	Fecha Est. Fin	Fecha Fin	Obs. en SIMCE
Santa Fe	M07 B (2018)	17.00	16.73	m3	Bacheo con mezcla asfáltica en caliente	07/05/18	31/05/18	S/D	Bacheo de emergencia
Santa Fe	M07 C	6.87	150.00	m3	bacheo c/material cohesivo (mat.de base,ripio,etc.)	01/11/18	02/11/18	S/D	S/D
Santa Fe	M07 A	21.23	0.00	m3	Bacheo con mezcla asfáltica en frío	24/10/18	31/10/18	S/D	S/D



Auditoría General de la Nación

Distrito	Nombre Malla	Total Km.	Cantidad Ejecutar	Unidad Medida	Tarea	Fecha Inicio	Fecha Est. Fin	Fecha Fin	Obs. en SIMCE
Santa Fe	M07 B (2018)	3.88	0.00	m3	Bacheo con mezcla asfáltica en caliente	14/05/18	18/05/18	S/D	Bacheo de Emergencia
Mendoza	M04 A (2019)	36.35	0.00	Ha	Perfilado de calzada de suelo natural	11/01/19	11/12/19	S/D	Traslado de personal
Mendoza	M04 C (2018)		4.00	m3	Bacheo con mezcla asfáltica en frío	21/08/18	24/08/18	S/D	Bacheo menor de calzada ruta 40
Mendoza	M04 A (2018)		10.00	Ha	Limpieza de zona de camino	14/08/18	24/08/18	S/D	Limpieza prestamos y reacondicionamiento banquetas
Mendoza	M04 A (2018)		0.00	m3	Bacheo con mezcla asfáltica en frío	14/05/18	18/05/18	S/D	Continuar c/bacheo menor de calzada desde km. 3303 al 3310. Causa de la demora 2 días de lluvias (09 y 10 de Mayo)

Elaboración: AGN.
Fuente: SIMCE (DNI).

5. Cuadro N° 29: Análisis de las fechas de carga de planificaciones en el SIMCE.

Distrito	N°	TOTAL	Antes o en Fecha de Inicio		Durante Ejecución		Después Finalización	
			Cant.	Porcentaje %	Cant.	Porcentaje %	Cant.	Porcentaje %
Buenos Aires	01	6	1	16,67%	0	0,00%	5	83,33%
Santa Fe	07	11	4	36,36%	0	0,00%	7	63,64%
Chubut	13	49	5	10,20%	7	14,29%	37	75,51%
Misiones	15	39	0	0,00%	0	0,00%	39	100,00%
Mendoza	4	378	13	3,44%	6	1,59%	359	94,97%
Total Tareas SIMCE		483	23	4,76%	13	2,69%	447	92,55%

Elaboración: AGN.
Fuente: SIMCE (DNI).

6. Cuadro N° 30: Demoras promedio de carga en SIMCE de la planificación de tareas.

Distrito	N°	TOTAL	Demora Carga (días)
Buenos Aires	01	6	70
Santa Fe	07	11	70
Chubut	13	49	39
Misiones	15	39	110
Mendoza	04	378	144
Total Tareas SIMCE		483	86

Elaboración: AGN.
Fuente: SIMCE (DNI).



ANEXO VI – HALLAZGO 4.6

1. Cuadro N° 31: tramos de rutas de los Distritos N° 1-Buenos Aires y 4-Mendoza, gestionados por MA, que no exponen datos relacionados a la conformación del IE e ISP.

	DISTRITO	RN	TRAMO	Distancia Orig. (Km.)		IE	ISP	Fecha
				Inicial	Final			
1	Buenos Aires	178	Emp. Rn.188 - Lte. Bs. As./Sta. Fe	0,00	3,16	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	178	Emp. Rn.188 - Lte. Bs. As./Sta. Fe	3,16	46,79	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Puerto De San Nicolás - Conesa	0,00	32,00	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Puerto De San Nicolás - Conesa	32,00	33,58	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Conesa - Pergamino Emp. R.N.8	33,58	71,84	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Conesa - Pergamino Emp. R.N.8	71,84	73,91	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Pergamino Emp. R.N.8 - Rojas	73,91	109,71	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Rojas - Junín	109,71	155,78	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Junín - Lincoln Emp. R.P.50	155,78	218,79	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Lincoln Emp. R.P.50 - Gral. Pinto	218,79	255,24	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Gral. Pinto - Ameghino	255,24	307,16	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Ameghino - Gral. Villegas Emp. RN.33	307,16	360,81	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	188	Gral. Villegas - Lte. Bs.As./L. Pampa	360,81	398,63	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	205	Cañuelas - Lobos	39,77	74,87	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	205	Lobos - Roque Perez	74,87	76,85	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	205	Lobos - Roque Perez	76,85	106,48	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	205	Roque Perez - A. Saladillo	106,48	108,64	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	205	Roque Perez - A. Saladillo	108,64	129,32	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	205	A. Saladillo - Saladillo	129,32	155,89	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	205	Saladillo - Canal Nro. 16	155,89	193,03	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	205	Canal Nro. 16 - A. Vallimanca	193,03	241,47	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	205	A. Vallimanca - Emp. R.P. 65 Bolivar	241,47	291,41	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	226	Emp. R.N.3 Azul - Olavarría	254,64	288,35	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	226	Emp. R.N.3 Azul - Olavarría	288,35	293,75	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	226	Emp. R.N.3 Azul - Olavarría	293,75	296,87	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	226	Olavarría - A. Las Flores	296,87	365,86	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	226	A. Las Flores - Bolivar	365,86	378,21	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	226	A. Las Flores - Bolivar	378,21	379,70	S/D	S/D	S/D
1	Buenos Aires	226	A. Las Flores - Bolivar	379,70	400,51	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	7	San Martin - Mendoza PRINC. SUP.	985,45	1027,22	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	7	Mendoza Princ. Sup. - Lujan De Cuyo Fin Sup.	1027,22	1050,96	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	7	Lujan De Cuyo Fin Sup. - Potrerillos	1050,96	1096,97	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	7	Potreriillos - Uspallata	1096,97	1137,18	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	7	Uspallata - A. El Taure	1137,18	1186,08	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	7	A. El Taure - Puente del Inca	1186,08	1212,30	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	7	Puente Del Inca - Las Cuevas	1212,30	1226,09	S/D	S/D	S/D



Auditoría General de la Nación

DISTRITO	RN	TRAMO	Distancia Orig. (Km.)		IE	ISP	Fecha	
			Inicial	Final				
4	Mendoza	7	Las Cuevas - L. Inter. Arg. / Chile	1226,09	1230,54	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	Lte. Mendoza / Neuquén - Emp.Rp.221	2898,03	2934,01	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	Emp. R.P. 221 - Buta Billon	2934,01	2991,12	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	El Sosnedo - Rio Diamante	3155,35	3216,68	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	Rio Diamante - A. Papagayos	3216,68	3278,02	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	A. Papagayos - Pareditas Emp. Rn 143	3278,02	3317,13	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	Pareditas Emp.Rn.143 - San Carlos	3317,13	3337,69	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	San Carlos – Tunuyan	3337,69	3357,86	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	Tunuyan – Anchoris	3357,86	3388,42	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	Anchoris – Agrelo	3388,42	3412,33	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	Agrelo - Lujan De Cuyo	3412,33	3421,61	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	Lujan De Cuyo- Mendoza A/N Rn.7	3421,61	3437,61	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	Mendoza A/N R. N. 7 - Jocoli	3438,25	3480,20	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	40	Jocoli - Lte. Mendoza/San Juan	3480,20	3520,63	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	142	Gustavo Andre - El Alpero	35,00	47,22	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	142	El Alpero - Lte. Mendoza / San Juan	47,22	110,97	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	143	Salto De Las Rosas - San Rafael	494,22	523,21	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	143	San Rafael - Emp. R.P. 150	523,21	532,25	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	143	Emp. R.P. 150 - La Tosca	532,25	564,01	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	143	La Tosca - RN. 40 Pareditas	564,01	628,27	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	144	Emp. R.N.143 - Emp. R.P.180	0,00	44,71	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	144	Emp. R.P.180 - Emp. RP S/N Ex Rn 40	44,71	68,83	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	144	Emp. Rp S/N Ex Rn 40 - Los Parlamentos	68,83	106,68	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	144	Los Parlamentos - Emp. Rn 40 (El Sosneado)	106,68	131,34	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	145	Emp.RN.40 (B. Blancas) - Las Loicas	0,00	35,01	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	145	Las Loicas - Lte. Int. Arg./Chile	35,01	75,77	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	149	Emp.Rn.7 (Uspallata) - Lte. Mza./S. Juan	0,00	60,10	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	153	Lte. S. Juan / Mendoza - Emp. RN. 149	98,97	153,50	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	188	Gral. Alvear - Emp. RN. 143 (Cnia. Lopez)	794,79	820,18	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	188	Emp. Rn 143 (Cnia. Lopez) - Emp. Rp 179 (Los Toldo)	820,18	902,23	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	188	Emp. Rp 179 (Los Toldos) - Emp. Rp 180	902,23	991,90	S/D	S/D	S/D
4	Mendoza	188	Emp. Rp 180 - Emp. Rn 40 (Malargüe)	991,90	1025,03	S/D	S/D	S/D

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

2. Cuadro N° 32: Sectores de tramos de rutas del Distrito N° 4-Mendoza respecto de los cuales no se informan evaluaciones e índices IE e ISP.

RN	Tramo	Distancia Orig. (Km.)		Km. Sin IE e ISP	
		Inicial	Final	Relevamiento 2017	Relevamiento 2018-2019
7	San Martín - Mendoza princ. Sup.	985,45	1027,22	1011,45-1014,45 / 1026,24-1027,22	S/D
7	Lujan de cuyo FIN SUP. - Potrerillos	1050,96	1096,97	1085,96-1086,96	S/D



Auditoría General de la Nación

RN	Tramo	Distancia Orig. (Km.)		Km. Sin IE e ISP	
		Inicial	Final	Relevamiento 2017	Relevamiento 2018-2019
7	Potrerillos - Uspallata	1096,97	1137,18	1114,97-1115,97	S/D
7	Uspallata - A. El Taure	1137,18	1186,08	1143,18-1144,18	S/D
7	Las Cuevas - L. Inter. Arg. / Chile	1226,09	1230,54	1230,09-1230,54	S/D
40	Pareditas Emp.RN.143 - San Carlos	3317,13	3337,69	3337,13-3337,69	3317,1-3337,6
40	San Carlos - Tunuyan	3337,69	3357,86	3357,69-3357,86	3357,4-3357,9
40	Tunuyan - Anchoris	3357,86	3388,42	3357,86-3359,86	3357,9-3388,4
40	Anchoris - Agrelo	3388,42	3412,33	3400,42-3401,42	S/D
40	Lujan De Cuyo- Mendoza A/N RN.7	3421,61	3437,61	3436,61-3438,25	S/D
143	Salto de las Rosas - San Rafael	494,22	523,21	511,23-523,21	513,3-520,9
143	Emp. R.P. 150 - La Tosca	532,25	564,01	S/D	558,2-558,4
143	La Tosca - RN. 40 Pareditas	564,01	628,27	574,01-617,01 / 627,01-628,27	574,4-578,8 / 614-617,4 / 627,3-628,3
144	Emp. R.N.143 - Emp. R.P.180	0,00	44,71	28-30	30-30,8
144	Emp. R.P.180 - Emp. RP S/N Ex RN 40	44,71	68,83	67,71-68,83	S/D
144	Los Parlamentos - Emp. RN 40 (El Sosneado)	106,68	131,34	128,84-131,34	130,4-131,3
145	Emp.RN.40 (B. Blancas) - Las Loicas	0,00	35,01	3,6-3,9 / 8-8,4 / 10,6-10,8 / 18-18,5	S/D
145	Las Loicas - Lte. Int. Arg./Chile	35,01	75,77	43,01-75,77	74,3-74,8
149	Emp.RN.7 (Uspallata) - Lte. Mza./S. Juan	0,00	60,10	23,39-60,1	S/D

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

3. Cuadro N° 33: Proporción de tramos de rutas con indicación de IE e ISP determinados en el período auditado.

DISTRITO	CON INDICES		SIN INDICES		TOTAL	
	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%
1 Buenos Aires	13	25,49%	38	74,51%	51	100,00%
4 Mendoza	24	61,54%	15	38,46%	39	100,00%

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

4. Cuadro N° 34: Tramos de rutas del Distrito N° 4-Mendoza con evaluaciones en el período auditado.

RN	Tramo	Distancia Orig. (Km.)		Índice de Estado(IE)				Índice de Servicialidad Presente (ISP)			
		Inicial	Final	IE 2017		IE 2018-2019		ISP 2017		ISP 2018-2019	
				Valor	Estado	Valor	Estado	Valor	Estado	Valor	Estado
7	San Martin - Mendoza PRINC. SUP.	985,45	1027,22	6,82	REGULAR	S/D	S/D	3,03	BUENO	S/D	S/D
7	Lujan De Cuyo Fin Sup. - Potrerillos	1050,96	1096,97	4,95	MALO	S/D	S/D	2,13	REGULAR	S/D	S/D
7	Potrerillos - Uspallata	1096,97	1137,18	4,32	MALO	S/D	S/D	2,43	REGULAR	S/D	S/D
7	Uspallata - A. El Taure	1137,18	1186,08	7,16	BUENO	S/D	S/D	3,02	BUENO	S/D	S/D
7	A. El Taure - Puente Del Inca	1186,08	1212,30	5,50	REGULAR	S/D	S/D	3,15	BUENO	S/D	S/D
7	Puente Del Inca - Las Cuevas	1212,30	1226,09	3,84	MALO	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D
7	Las Cuevas - L. Inter. Arg. / Chile	1226,09	1230,54	2,70	MALO	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D



Auditoría General de la Nación

RN	Tramo	Distancia Orig. (Km.)		Índice de Estado(IE)				Índice de Servicialidad Presente (ISP)			
				IE 2017		IE 2018-2019		ISP 2017		ISP 2018-2019	
		Inicial	Final	Valor	Estado	Valor	Estado	Valor	Estado	Valor	Estado
40	Pareditas Emp.Rn.143 - San Carlos	3317,13	3337,69	4,83	MALO	4,62	MALO	1,87	MALO	1,78	MALO
40	San Carlos - Tunuyan	3337,69	3357,86	7,75	BUENO	7,85	BUENO	2,89	REGULAR	2,86	REGULAR
40	Tunuyan - Anchoris	3357,86	3388,42	5,42	REGULAR	5,80	REGULAR	2,52	REGULAR	2,63	REGULAR
40	Anchoris - Agrelo	3388,42	3412,33	5,13	REGULAR	S/D	S/D	2,72	REGULAR	S/D	S/D
40	Agrelo - Lujan De Cuyo	3412,33	3421,61	6,00	REGULAR	S/D	S/D	2,48	REGULAR	S/D	S/D
40	Lujan De Cuyo- Mendoza A/N Rn.7	3421,61	3437,61	7,09	BUENO	S/D	S/D	2,99	REGULAR	S/D	S/D
143	Salto de Las Rosas - San Rafael	494,22	523,21	4,38	MALO	7,99	BUENO	2,06	REGULAR	2,63	REGULAR
143	San Rafael - Emp. R.P. 150	523,21	532,25	S/D	S/D	5,99	REGULAR	S/D	S/D	2,70	REGULAR
143	Emp. R.P. 150 - La Tosca	532,25	564,01	6,03	REGULAR	4,54	MALO	3,10	BUENO	3,15	BUENO
143	La Tosca - Rn. 40 Pareditas	564,01	628,27	4,79	MALO	5,53	REGULAR	2,66	REGULAR	3,15	BUENO
144	Emp. R.N.143 - Emp. R.P.180	0,00	44,71	7,14	BUENO	6,55	REGULAR	3,28	BUENO	3,31	BUENO
144	Emp. R.P.180 - Emp. Rp S/N Ex Rn 40	44,71	68,83	7,48	BUENO	7,07	BUENO	3,51	BUENO	3,57	BUENO
144	Emp. Rp S/N Ex Rn 40 - Los Parlamentos	68,83	106,68	8,80	BUENO	8,45	BUENO	3,44	BUENO	3,50	BUENO
144	Los Parlamentos - Emp. RN 40 (El Sosneado)	106,68	131,34	7,09	BUENO	7,55	BUENO	3,24	BUENO	3,29	BUENO
145	Emp.Rn.40 (B. Blancas) - Las Loicas	0,00	35,01	8,57	BUENO	8,29	BUENO	3,20	BUENO	3,20	BUENO
145	Las Loicas - Lte. Int. Arg./Chile	35,01	75,77	9,05	BUENO	8,92	BUENO	3,23	BUENO	3,29	BUENO
149	Emp.RN.7 (Uspallata) - Lte. Mza./S. Juan	0,00	60,10	6,02	REGULAR	7,67	BUENO	2,94	REGULAR	3,14	BUENO
PROMEDIO				6,12	REGULAR	6,92	REGULAR	2,85	REGULAR	3,02	REGULAR

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

5. Cuadro N° 35: Relevamiento efectuado por el Distrito N° 1-Buenos Aires con indicación de IE e ISP.

Distrito N° 1 -Buenos Aires-									
RN	TRAMO	Distancia Orig. (Km.)		IE		ISP		Fecha	
		Inicial	Final	Valor	Estado	Valor	Estado		
33	Lte. 19 y 1 Alamos - Casbas	211,34	231,76	5,1	REGULAR	2,5	REGULAR	08/02/17	
33	Casbas - Garre	231,76	255,2	5,8	REGULAR	2,7	REGULAR	08/03/17	
33	Garre - La Porteña	255,2	281,02	2,4	MALO	1	MUY MALO	08/03/17	
33	La Porteña - T. Lauquen Emp.RN.5	281,02	318,89	2,2	MALO	0	MUY MALO	08/03/17	
33	T. Lauquen R.N.5 - Olavarría	318,89	363,11	3,6	MALO	2,2	REGULAR	23/02/18	
33	Olavarría - Rivadavia	363,11	383,71	2,9	MALO	1,3	MALO	25/02/18	
33	Rivadavia - Condarco	383,71	409,68	2,8	MALO	1	MUY MALO	25/01/18	
33	Condarco - Grl. Villegas R.N.188	409,68	435,75	2,8	MALO	0,3	MUY MALO	02/01/18	
33	Grl. Villegas R.N.188 - V. Bunge	435,75	465	4	MALO	2,1	REGULAR	20/02/18	
33	V. Bunge - Lte. Bs. As./Sta. Fe	465	511,76	2,5	MALO	1,1	MALO	21/02/18	
226	Bolivar - Emp. Rn.5 Pehuajó	400,51	484,77	8,4	BUENO	3,1	BUENO	16/02/17	
226	Emp. R.N.5 Pehuajó - C. Tejedor	484,77	556,09	8,9	BUENO	3	BUENO	S/D	
226	C. Tejedor - Emp. R.N.33 G. Villegas	556,09	622,11	5,4	REGULAR	2,9	REGULAR	28/03/17	
Promedio				4,4	REGULAR	1,8	MALO		

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.



6. Cuadro N° 36: Cantidad de casos por estado del IE.

Índice de Estado (IE)		
Estado	Cant. Tramos	Porcentaje
MALO	8	61,5%
REGULAR	3	23,1%
BUENO	2	15,4%
Total	13	100,0%

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

7. Cuadro N° 37: Cantidad de casos por estado del ISP.

Índice de Servicialidad Presente (ISP)		
Estado	Cant. Tramos	Porcentaje
MUY MALO	4	23,5%
MALO	2	11,8%
REGULAR	5	29,4%
BUENO	6	35,3%
MUY BUENO	0	0,0%
Total	17	100,0%

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

8. Cuadro N° 38: Tramos de rutas de los Distritos seleccionados en la muestra, donde se visualiza ahuellamiento mayor al valor aceptable.

Distrito	Ruta Nacional N°	Tramo	Progresiva	Evaluación (Año)
13 - Chubut	259	1	0,00 - 21,01	2017
		2	21,01 - 36,64	
	25	4	33,49 - 56,29	2017
		15	303,26 - 330,09	
		16	330,09 - 366,3	
	3	5	1397,13 - 1429,27	2017
		13	1551,88 - 1585,38	
		20	1717,63 - 1746,49	
	40	15	1780,81 - 1813,71	2018
			16	
259		1	0,00 - 21,01	
7 - Santa Fe	11	2	21,01 - 36,64	2017
		6	422,94 - 458,85	
		10	509,48 - 537,41	
		12	564,86 - 594,71	
4-Mendoza	7	SAN MARTIN - MENDOZA PRINC. SUP.	594,71 - 618,65	2017
			985,91-1025,24	2018-2019
		LUJAN DE CUYO FIN SUP. - POTRERILLOS	1005,5-1006,5	2017
			1050,96-1096,97	2018-2019
		POTRERILLOS - USPALLATA	1110,97-1119,97	2017
			1102,2-1120,8	2018-2019



Auditoría General de la Nación

Distrito	Ruta Nacional N°	Tramo	Progresiva	Evaluación (Año)	
	40	USPALLATA - A. EL TAURE	1146,18-1166,9	2017 2018-2019	
		LTE. MENDOZA / NEUQUEN - EMP.RP.221	2924-2925,03	2017	
		PAREditas EMP.RN.143 - SAN CARLOS	3317,1-3337,2	2017 2018-2019	
		SAN CARLOS - TUNUYAN	3369,69-3357,86	2017	
			3339,6-3357,6	2018-2019	
		TUNUYAN - ANCHORIS	3357,86-3388,42	2017	
			3359,6-3357,6	2018-2019	
		ANCHORIS - AGRELO	3388,42-3405,42	2017	
			3393,8-3405,7	2018-2019	
		AGRELO - LUJAN DE CUYO	3413,33-3421,61	2017	
				2018-2019	
		MENDOZA A/N R. N. 7 - JOCOLI	3442,7-3442,95	2017	
			3453,1-3480,2	2018-2019	
		JOCOLI - LTE. MENDOZA/SAN JUAN	3480,2-3521,4	2017	
				2018-2019	
		142	GUSTAVO ANDRE - EL ALPERO	35-37	2017 2018-2019
		143	SALTO DE LAS ROSAS - SAN RAFAEL	494,22-518,02	2017
LA TOSCA - RN. 40 PAREditas	579,01-625,01		2017 2018-2019		

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.

9. Cuadro N° 39: Sectores de la RN 81 donde se exponen valores por encima del valor aceptable límite (12 mm).

Distrito	Ruta Nacional N°	Tramo	Distancias (km.)	Deformación Transversal - Ahuellamiento (mm)		
				Evaluación año 2017 (27/04/17)	Evaluación año 2018 (21/03/18)	Evaluación año 2019 (16/05/19)
22-Formosa	81	1 (km.. 1184,38 - km.. 1219,05)	2	10	15	15
			4	12	15	17
			6	15	20	22
			8	25	20	25
			10	35	40	43
			12	8	15	17
			14	10	10	12
			16	15	15	16
			18	12	15	17
			20	20	30	32
			22	20	20	15
			24	8	10	12
			26	5	10	10
28	12	15	15			



Auditoría General de la Nación

Distrito	Ruta Nacional N°	Tramo	Distancias (km.)	Deformación Transversal - Ahuellamiento (mm)		
				Evaluación año 2017 (27/04/17)	Evaluación año 2018 (21/03/18)	Evaluación año 2019 (16/05/19)
			30	10	10	10
			32	5	10	12
			34	17	17	17
			36	11	22	25

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

10. Cuadro N° 40: Sectores de la RN 81 donde se exponen valores por encima del valor aceptable límite (12 mm).

Distrito	Ruta Nacional N°	Tramo	Distancias (km.)	Deformación Transversal - Ahuellamiento (mm)		
				Evaluación año 2017 (22/03/17)	Evaluación año 2018 (18/06/18)	Evaluación año 2019 (16/05/19)
7-Santa Fe	1 V09	2 (km.. 327,13 - km.. 351,13)	2	20	(*)	20
			4	30		30
			6	27		27
			8	30		30
			10	22		23
			12	15		18
			14	22		22
			16	14		14
			18	28		28
			20	26		40
		22	36	38		
7-Santa Fe	RN 11	10 (km.. 509,48 - km.. 537,41)	2	19	19	(*)
			4	17	17	
			6	34	36	
			8	28	30	
			10	24	24	
			12	42	42	
			14	26	26	
			16	24	24	
			18	11	12	
			20	22	22	
			22	41	41	
			24	16	19	
			26	14	16	
28	15	15				

Nota: (*) La evaluación del ahuellamiento, para el período indicado, no consta en documentación remitida por la DNV.

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.



11. Cuadro N° 41: Sectores de la RN 7 donde se exponen valores por encima del valor aceptable límite (12 mm).

Distrito	Ruta Nacional N°	Tramo	Deformación Transversal - Ahuellamiento (mm)	
			Evaluación año 2017 (medición kilométrica)	Evaluación años 2018 - 2019 (medición hectométrica)
4-Mendoza	7	(km.. 1050,90 - km.. 1051,90)	25	25
		(km.. 1052,90 - km.. 1053,90)	24	25
		(km.. 1055,90 - km.. 1056,90)	20	20
		(km.. 1060,90 - km.. 1061,90)	31	31
		(km.. 1068,90 - km.. 1069,90)	26	26
		(km.. 1072,90 - km.. 1073,90)	52	52
		(km.. 1090,90 - km.. 1091,90)	14	14
		(km.. 1092,90 - km.. 1093,90)	24	24

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.



ANEXO VII – HALLAZGO 4.7

1. Cuadro N° 42: Índice Obrero e índice operadores promedio y por distrito de la DNV.

Distrito	Cantidad de Empleados			INDICES INFORMADOS POR DNV			
	Total	Obreros	Operadores	Índice Obrero	> I.Op. Optimo	Índice Operadores	> I.Op. Optimo
1 Buenos Aires	363	29	15	20,4	SI	7,0	NO
2 Córdoba	297	25	14	16,4	SI	6,1	NO
3 Tucumán	198	14	29	16,2	SI	22,3	SI
4 Mendoza	227	10	39	1,9	NO	4,9	NO
5 Salta	197	30	17	9,0	NO	3,4	NO
6 Jujuy	146	27	17	30,2	SI	12,7	SI
7 Santa Fe	191	25	16	7,6	NO	3,2	NO
8 La Rioja	171	24	20	4,4	NO	2,4	NO
9 San Juan	220	26	27	8,6	NO	5,9	NO
10 Corrientes	168	12	7	5,3	NO	2,1	NO
11 Catamarca	207	33	41	13,3	SI	11,0	SI
12 Neuquén	158	10	21	3,0	NO	4,2	NO
13 Chubut	184	21	28	6,0	NO	5,3	NO
14 San Luis	117	5	9	6,8	NO	8,2	NO
15 Misiones	151	7	5	4,3	NO	2,0	NO
Santiago del Estero	155	8	20	4,2	NO	6,9	NO
17 Entre Ríos	179	24	11	9,2	NO	2,8	NO
18 Chaco	161	10	10	5,7	NO	3,8	NO
19 Bahía Blanca	140	26	27	17,0	SI	11,8	SI
20 Río Negro	149	26	23	4,5	NO	2,5	NO
21 La Pampa	165	13	15	3,4	NO	2,6	NO
22 Formosa	97	7	10	2,4	NO	2,3	NO
23 Santa Cruz	162	16	12	5,7	NO	2,9	NO
24 Tierra del Fuego	93	2	17	1,9	NO	10,8	SI
Total/Promedio	4296	430	450	8,6	NO	6,1	NO

Nota: Los Distritos en color azul se corresponden con aquellos seleccionados en la muestra según lo expuesto en Anexo II. El Índice Obrero Optimo y el Índice Operadores Optimo es = 10, conforme lo indicado por DNV.

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV - Información brindada por la DNV para el período auditado.

2. Cuadro N° 43: Análisis de casos en los que el índice Obrero e índice operadores superan los valores mínimos requeridos por cuadrilla tipo.

Índice Mínimo	Total de Distritos				Muestra			
	SI		NO		SI		NO	
	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%
I.Ob.>10	6	25,00%	18	75,00%	1	20,00%	4	80,00%
I.Op.>10	5	20,83%	19	79,17%	0	0,00%	5	100,00%



Auditoría General de la Nación

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

3. Cuadro N° 44: Análisis de casos en los que el índice Obrero supera los valores mínimos requeridos por cuadrilla tipo (C.T.).

DISTRITO	2017			2018			2019			Cant. Obreros (IV)	C.T. Disponibles/DNV (IV/6 obr)
	Kms a conservar (I)	C.T. Requerida (I/180)	IO s/AGN	Kms a conservar (II)	C.T. Requerida (I/180)	IO s/AGN	Kms a conservar (III)	C.T. Requerida (I/180)	IO s/AGN		
1 Buenos Aires	287,22	1,60	30,29	600,21	3,33	14,49	798,35	4,44	10,90	29	4,83
2 Córdoba	432,26	2,40	17,35	627,71	3,49	11,95	960,01	5,33	7,81	25	4,17
3 Tucumán	452,56	2,51	9,28	261,03	1,45	16,09	259,18	1,44	16,20	14	2,33
4 Mendoza	1295,98	7,20	2,31	1295,98	7,20	2,31	1653,01	9,18	1,81	10	1,67
5 Salta	646,72	3,59	13,92	1011,46	5,62	8,90	1002,03	5,57	8,98	30	5,00
6 Jujuy	255,58	1,42	31,69	321,16	1,78	25,22	491,58	2,73	16,48	27	4,50
7 Santa Fe	484,32	2,69	15,49	921,46	5,12	8,14	448,01	2,49	16,74	25	4,17
8 La Rioja	705,59	3,92	10,20	1399,73	7,78	5,14	1491,43	8,29	4,83	24	4,00
9 San Juan	615,71	3,42	12,67	729,19	4,05	10,70	909,47	5,05	8,58	26	4,33
10 Corrientes	483,68	2,69	7,44	661,60	3,68	5,44	680,34	3,78	5,29	12	2,00
11 Catamarca	744,50	4,14	13,30	831,86	4,62	11,90	779,56	4,33	12,70	33	5,50
12 Neuquén	830,37	4,61	3,61	830,37	4,61	3,61	1017,88	5,65	2,95	10	1,67
13 Chubut	1446,98	8,04	4,35	1500,96	8,34	4,20	1650,88	9,17	3,82	21	3,50
14 San Luis	338,47	1,88	4,43	338,47	1,88	4,43	353,76	1,97	4,24	5	0,83
15 Misiones	425,59	2,36	4,93	425,59	2,36	4,93	488,53	2,71	4,30	7	1,17
16 Santiago del Estero	536,38	2,98	4,47	460,89	2,56	5,21	819,36	4,55	2,93	8	1,33
17 Entre Ríos	475,70	2,64	15,14	692,00	3,84	10,40	783,55	4,35	9,19	24	4,00
18 Chaco	194,63	1,08	15,41	243,69	1,35	12,31	448,89	2,49	6,68	10	1,67
19 Bahía Blanca	193,50	1,08	40,31	694,08	3,86	11,24	653,08	3,63	11,94	26	4,33
20 Río Negro	1034,49	5,75	7,54	1658,72	9,22	4,70	2237,70	12,43	3,49	26	4,33
21 La Pampa	1134,95	6,31	3,44	1301,17	7,23	3,00	1124,91	6,25	3,47	13	2,17
22 Formosa	525,40	2,92	4,00	711,69	3,95	2,95	873,92	4,86	2,40	7	1,17
23 Santa Cruz	353,84	1,97	13,57	407,69	2,26	11,77	845,47	4,70	5,68	16	2,67
24 Tierra del Fuego	220,19	1,22	2,72	220,19	1,22	2,72	327,28	1,82	1,83	2	0,33

Nota: Los Distritos en color azul se corresponden con aquellos seleccionados en la muestra según lo expuesto en Anexo II. Se expone en color naranja la cantidad de C.T. requerida que supera la cantidad de C.T. disponible.

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.

4. Cuadro N° 45: Análisis de casos en los que el índice operadores supera los valores mínimos requeridos por cuadrilla tipo (C.T.).



Auditoría General de la Nación

DISTRITO	2017			2018			2019			Cant. Oper (IV)	C.T. Disponibles/DNV (IV/9 oper)
	Kms a conservar (I)	C.T. Requerida (I/180)	IOV s/AGN	Kms a conservar (I)	C.T. Requerida (I/180)	IOV s/AGN	Kms a conservar (III)	C.T. Requerida (I/180)	IOV s/AGN		
1 Buenos Aires	287,22	1,60	10,44	600,21	3,33	5,00	798,35	4,44	3,76	15	1,67
2 Córdoba	432,26	2,40	6,48	627,71	3,49	4,46	960,01	5,33	2,92	14	1,56
3 Tucumán	452,56	2,51	12,82	261,03	1,45	22,22	259,18	1,44	22,38	29	3,22
4 Mendoza	1295,98	7,20	6,02	1295,98	7,20	6,02	1653,01	9,18	4,72	39	4,33
5 Salta	646,72	3,59	5,26	1011,46	5,62	3,36	1002,03	5,57	3,39	17	1,89
6 Jujuy	255,58	1,42	13,30	321,16	1,78	10,59	491,58	2,73	6,92	17	1,89
7 Santa Fe	484,32	2,69	6,61	921,46	5,12	3,47	448,01	2,49	7,14	16	1,78
8 La Rioja	705,59	3,92	5,67	1399,73	7,78	2,86	1491,43	8,29	2,68	20	2,22
9 San Juan	615,71	3,42	8,77	729,19	4,05	7,41	909,47	5,05	5,94	27	3,00
10 Corrientes	483,68	2,69	2,89	661,60	3,68	2,12	680,34	3,78	2,06	7	0,78
11 Catamarca	744,50	4,14	11,01	831,86	4,62	9,86	779,56	4,33	10,52	41	4,56
12 Neuquén	830,37	4,61	5,06	830,37	4,61	5,06	1017,88	5,65	4,13	21	2,33
13 Chubut	1446,98	8,04	3,87	1500,96	8,34	3,73	1650,88	9,17	3,39	28	3,11
14 San Luis	338,47	1,88	5,32	338,47	1,88	5,32	353,76	1,97	5,09	9	1,00
15 Misiones	425,59	2,36	2,35	425,59	2,36	2,35	488,53	2,71	2,05	5	0,56
16 Santiago del Estero	536,38	2,98	7,46	460,89	2,56	8,68	819,36	4,55	4,88	20	2,22
17 Entre Ríos	475,70	2,64	4,62	692,00	3,84	3,18	783,55	4,35	2,81	11	1,22
18 Chaco	194,63	1,08	10,28	243,69	1,35	8,21	448,89	2,49	4,46	10	1,11
19 Bahía Blanca	193,50	1,08	27,91	694,08	3,86	7,78	653,08	3,63	8,27	27	3,00
20 Río Negro	1034,49	5,75	4,45	1658,72	9,22	2,77	2237,70	12,43	2,06	23	2,56
21 La Pampa	1134,95	6,31	2,64	1301,17	7,23	2,31	1124,91	6,25	2,67	15	1,67
22 Formosa	525,40	2,92	3,81	711,69	3,95	2,81	873,92	4,86	2,29	10	1,11
23 Santa Cruz	353,84	1,97	6,78	407,69	2,26	5,89	845,47	4,70	2,84	12	1,33
24 Tierra del Fuego	220,19	1,22	15,44	220,19	1,22	15,44	327,28	1,82	10,39	17	1,89

Nota: Los Distritos en color azul se corresponden con aquellos seleccionados en la muestra según lo expuesto en Anexo II. Se expone en color naranja la cantidad de C.T. requerida que supera la cantidad de C.T. disponible.

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.



ANEXO VIII - HALLAZGO 4.8

1. Cuadro N° 46: Índice Operatividad de Equipamiento Vial (IOEV) promedio y por distrito de la DNV.

	Distrito	Equipos	km.	IOEV	IOEV Óptimo >=10
1	Buenos Aires	27	427	10,2	SI
2	Córdoba	22	458	7,8	NO
3	Tucumán	19	260	11,8	SI
4	Mendoza	23	1589	2,3	NO
5	Salta	19	996	3,1	NO
6	Jujuy	19	268	11,5	SI
7	Santa Fe	22	991	3,6	NO
8	La Rioja	20	1647	2,0	NO
9	San Juan	19	911	3,4	NO
10	Corrientes	20	680	4,8	NO
11	Catamarca	29	743	6,3	NO
12	Neuquén	17	999	2,8	NO
13	Chubut	27	1056	4,1	NO
14	San Luis	20	220	14,7	SI
15	Misiones	17	488	5,6	NO
16	Santiago del Estero	25	576	7,0	NO
17	Entre Ríos	12	784	2,5	NO
18	Chaco	17	528	5,2	NO
19	Bahía Blanca	14	459	4,9	NO
20	Río Negro	16	1848	1,4	NO
21	La Pampa	19	1149	2,7	NO
22	Formosa	16	874	3,0	NO
23	Santa Cruz	23	838	4,4	NO
24	Tierra del Fuego	21	316	10,8	SI
Total/Promedio		483	19105	5,7	NO
		IOEV >=10		SI	20,83%
				NO	79,17%

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.

2. Cuadro N° 47: Índice Operatividad de Equipamiento Vial (IOEV) elaborado por planillas de equipamiento vial

Distrito	IOEV Óptimo >=10				
	2017	2018	2019	Promedio	
1	Buenos Aires	24,3	11,6	9,1	15,0
7	Santa Fe	18,1	9,5	19,2	15,6
13	Chubut	5,6	6,3	5,9	5,9
22	Mendoza	8,5	7,4	6,1	7,3
23	Misiones	12,6	12,6	10,9	12,0
			IOEV>10	60,00%	3
			IOEV<10	40,00%	2

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.



3. Cuadro N° 48: IOEV que se encuentran por encima del valor óptimo por C.T.

Distrito		IOEV Óptimo >=10		
		2017	2018	2019
1	Buenos Aires	SI	SI	NO
7	Santa Fe	SI	NO	SI
13	Chubut	NO	NO	NO
4	Mendoza	NO	NO	NO
15	Misiones	SI	SI	SI

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.

Cuadro N° 49: IOEV de la muestra en relación a la cantidad de kilómetros y equipamiento disponibles según planillas de equipamiento DNV, para el período auditado.

Distrito	2017			2018			2019		
	Total Km.	Equip. Vial	IOEV	Total Km.	Equip. Vial	IOEV	Total Km.	Equip. Vial	IOEV
1 Buenos Aires	287,22	43,0	24,3	600,21	43,0	11,6	798,35	45,0	9,1
7 Santa Fe	484,32	54,0	18,1	921,46	54,0	9,5	448,01	53,0	19,2
13 Chubut	1446,98	50,0	5,6	1501	58,0	6,3	1650,88	60,0	5,9
4 Mendoza	951,71	50,0	8,5	1296	59,0	7,4	1653,01	62,0	6,1
15 Misiones	425,59	33,0	12,6	425,59	33,0	12,6	488,53	33,0	10,9

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.

4. Cuadro N° 50: Paralizaciones en el equipamiento vial para la muestra seleccionada, en el período auditado

Distrito	Total Km.	2017			2018			2019		
		Equip. Vial	Paralizaciones		Equip. Vial	Paralizaciones		Equip. Vial	Paralizaciones	
			Cant. Equip. Vial	%		Cant. Equip. Vial	%		Cant. Equip. Vial	%
1 Buenos Aires	287,22	43	14	32,56%	43	14	32,56%	45	14	31,11%
7 Santa Fe	484,32	54	9	16,67%	54	9	16,67%	53	9	16,98%
13 Chubut	1446,98	50	8	16,00%	58	8	13,79%	60	8	13,33%
4 Mendoza	951,71	50	9	18,00%	59	9	15,25%	62	9	14,52%
15 Misiones	425,59	33	10	30,30%	33	10	30,30%	33	10	30,30%
	Total	230	50	21,74%	247	50	20,24%	253	50	19,76%
	Promedio	730	150	20,55%						

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.



Auditoría General de la Nación

5. Cuadro N° 51: Cantidad de equipamiento vial por tipo, distrito, período y cantidad y relación respecto de la cantidad necesaria por km.. a conservar por MxA.

Distrito	Año	Total Km.	E.T.	Composición de Equipos para Cálculo del Índice de Operatividad del Equipamiento Vial (IOEV) -							Total funcionando
				"Equipo Tipo para cada 180 km." - Equipos de uso efectivo en bueno y/o regular estado (funcionando)							
				Dos (2) motonivel.	Una (1) cargadora frontal	Dos (2) camiones volcadores	Dos (2) tractores neumáticos	Dos (2) desmalez.	Una (1) minicargadora con aditamentos	Medio (1/2) rodillo compactador	
1 - Buenos Aires	2017	287,22	-	6	4	5	7	17	1	3	43
			1,60	3,1913	1,5957	3,1913	3,1913	3,1913	1,5957	0,7978	
	2018	600,21	-	6	4	5	6	18	1	3	43
			3,33	6,669	3,3345	6,669	6,669	6,669	3,3345	1,66725	
	2019	798,35	-	6	4	5	6	19	2	3	45
			4,44	8,8706	4,4353	8,8706	8,8706	8,8706	4,4353	2,2176	
7 -Santa Fe	2017	484,32	-	5	3	5	7	25	3	6	54
			2,69	5,3813	2,6907	5,3813	5,3813	5,3813	2,6907	1,3453	
	2018	921,46	-	5	3	5	7	25	3	6	54
			5,12	10,2384	5,1192	10,2384	10,2384	10,2384	5,1192	2,5596	
	2019	448,01	-	5	3	6	7	23	3	6	53
			2,49	4,9779	2,4889	4,9779	4,9779	4,9779	2,4889	1,2445	
13- Chubut	2017	1447	-	6	12	9	3	10	4	6	50
			8,04	16,0776	8,0388	16,0776	16,0776	16,0776	8,0388	4,0194	
	2018	1501	-	9	15	11	3	10	4	6	58
			8,34	16,6773	8,3387	16,6773	16,6773	16,6773	8,3387	4,1693	
	2019	1650,9	-	9	15	13	3	10	4	6	60
			9,17	18,3431	9,1716	18,3431	18,3431	18,3431	9,1716	4,5858	
4- Mendoza	2017	951,71	-	8	10	7	8	10	4	3	50
			5,29	10,5746	5,2873	10,5746	10,5746	10,5746	5,2873	2,6436	
	2018	1296	-	9	10	14	9	10	4	3	59
			7,20	14,3998	7,1999	14,3998	14,3998	14,3998	7,1999	3,5999	
	2019	1653	-	10	10	15	9	10	5	3	62
			9,18	18,3668	9,1834	18,3668	18,3668	18,3668	9,1834	4,5917	
15- Misiones	2017	425,59	-	3	3	5	5	12	2	3	33
			2,36	4,7288	2,3644	4,7288	4,7288	4,7288	2,3644	1,1822	
	2018	425,59	-	3	3	5	5	12	2	3	33
			2,36	4,7288	2,3644	4,7288	4,7288	4,7288	2,3644	1,1822	
	2019	488,53	-	3	3	5	5	12	2	3	33
			2,71	5,4281	2,7141	5,4281	5,4281	5,4281	2,7141	1,3570	

Elaboración: AGN.
Fuente: DNV.



Auditoría General de la Nación

6. Cuadro N° 52: incorporaciones de equipamiento en el período auditado en los distritos seleccionados para análisis.

	Distrito	DNV/ Externo	TIPO	Estado	Fecha Ingreso
1	Buenos Aires	Externo	Motoniveladora	No Definido	08/05/2017
1	Buenos Aires	Externo	Cargadora frontal	No Definido	15/05/2017
1	Buenos Aires	Externo	Camión volcador vuelco trasero	No Definido	05/05/2017
1	Buenos Aires	Externo	Motoniveladora	No Definido	10/05/2017
4	Mendoza	DNV	Motoniveladora	Bueno Funcionando	14/01/2019
4	Mendoza	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal líquu	Bueno Funcionando	05/07/2018
4	Mendoza	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal líquu	Bueno Funcionando	05/07/2018
4	Mendoza	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal y pa	Bueno Funcionando	27/12/2018
4	Mendoza	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal líquu	No Definido	10/12/2018
4	Mendoza	DNV	Camión volcador	No Definido	17/12/2018
4	Mendoza	DNV	Motoniveladora	Bueno Funcionando	28/12/2018
4	Mendoza	DNV	Motoniveladora	Bueno Funcionando	20/11/2018
4	Mendoza	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal líquu	Bueno Funcionando	23/01/2019
4	Mendoza	DNV	Minicargadora con aditamentos	Bueno Funcionando	10/01/2019
4	Mendoza	DNV	Cargadora frontal	Bueno Funcionando	24/08/2018
4	Mendoza	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal y pa	Bueno Funcionando	03/07/2018
4	Mendoza	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal y pa	No Definido	10/12/2018
7	Santa Fe	DNV	Camión volcador vuelco triple	Bueno Funcionando	28/12/2017
7	Santa Fe	Externo	Camión volcador vuelco trasero	Malo Paralizado	10/05/2017
7	Santa Fe	Externo	Camión volcador	Bueno Funcionando	20/03/2019
7	Santa Fe	Externo	Cargadora frontal	Bueno Funcionando	08/05/2018
13	Chubut	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal y pa	Bueno Funcionando	11/03/2019
13	Chubut	DNV	Cargadora frontal	Bueno Funcionando	14/08/2018
13	Chubut	DNV	Cargadora frontal	Bueno Funcionando	14/08/2018
13	Chubut	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal y pa	Bueno Funcionando	14/06/2018
13	Chubut	DNV	Motoniveladora	Bueno Funcionando	31/07/2018
13	Chubut	Externo	Cargadora frontal	Regular Funcionando	03/05/2017
13	Chubut	DNV	Cargadora frontal	Bueno Funcionando	14/08/2018
13	Chubut	DNV	Motoniveladora	Bueno Funcionando	20/11/2018
13	Chubut	Externo	Camión volcador vuelco trasero	Bueno Funcionando	18/04/2017
13	Chubut	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal	Bueno Funcionando	22/06/2018
13	Chubut	DNV	Camión volcador c/ equipo distribuidor de sal	Bueno Funcionando	12/03/2019
13	Chubut	DNV	Motoniveladora	Bueno Funcionando	28/12/2018
13	Chubut	Externo	Cargadora frontal	Regular Funcionando	04/05/2017
15	Misiones	DNV	Tractor s/ neumáticos	Bueno Funcionando	31/03/2017

Elaboración: AGN.

Fuente: DNV.



ANEXO IX



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Nota

Número: NO-2023-110663314-APN-UAI#DNU

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 19 de Septiembre de 2023

Referencia: 1º Respuesta parcial a la Nota AGN N° 76/23 - Opinión sobre proyecto de Informe de la Auditoría referida al "Mantenimiento por Administración" en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad.

A: Dr. Gabriel Mihun Estrada (AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN).

Con Copia A: Victor Farre (PYO#DNU), José Emilio Perez (OYM#DNU), Fernando Daniel Novoa (OYM#DNU), Patricio Antonio Garcia (RII#DNU), Sergio Javier Etchetto (AYF#DNU), Gervasio Gonzalez Herrera (AYF#DNU), Dario Andres Levy (AYF#DNU), Maria Alicia Rivero (DBA#DNU), Hugo Ariel Bonino (DBA#DNU), Fabio Cesar Sanchez (DSF#DNU), Juan Pablo Viozzi (DSF#DNU), Roque Matias Bravo (UAI#DNU), Cristian Heman Cherro (UAI#DNU).

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted con relación a la Nota N° 76/23 AG7, mediante la cual esa Auditoría General de la Nación (AGN) remitió a esta Dirección Nacional de Vialidad (DNU) copia del proyecto de Informe de auditoría referido a "Mantenimiento por Administración" del periodo comprendido entre el 1 de enero de 2017 y el 31 de marzo de 2019.

Al respecto, a la presente se acompañan embebidas las opiniones emitidas por los Distritos 4º Mendoza y 15º Misiones mediante el Informe IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNU y la Nota NO-2023-110219223-APN-DMIS#DNU, respectivamente, con relación al proyecto de Informe de auditoría en cuestión.

Asimismo, se informa que por medio de la Nota NO-2023-109714718-APN-DCHU#DNU (embebida a la presente), el Distrito 13º Chubut solicitó se le otorgue una prórroga para brindar la opinión solicitada, con fundamento en las dificultades operativas que se encuentra atravesando dicha delegación por el estado de emergencia vial declarado en jurisdicción de la Provincia de Chubut a través de la Resolución RESOL-2023-



Auditoría General de la Nación

2285-APN-DNV#MOP (embebida a la presente).

En tal sentido, por medio de la presente se solicita a esa AGN tenga a bien otorgar el plazo de prórroga requerido.

Tan pronto como esta UAI sea provista de opiniones pendientes que formulen otras áreas de la DNV con relación al proyecto de Informe en trato, las mismas serán remitidas a esa AGN a la mayor brevedad posible.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Marcelo Guillermo Bianchi
Date: 2023.08.18 15:06:11 -03:00

Marcelo Guillermo Bianchi
Auditor Interno
Unidad de Auditoría Interna
Dirección Nacional de Viabilidad

Digitally signed by Marcelo Guillermo Bianchi
Date: 2023.08.18 15:06:12 -03:00



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Informe firma conjunta

Número: IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNV

MENDOZA, MENDOZA
Lunes 18 de Septiembre de 2023

Referencia: S/Informe Preliminar AGN - Solicitud de opinión sobre Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación - Nota AGN N° 76/23 AG7 s/ Auditoría referida al "Mantenimiento por Administración" en el ámbito de la DNV

Visto NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV, donde se remitió Informe preliminar de la Auditoría General de la Nación (AGN) mediante Nota AGN N° 76/23 AG7 referida a la Auditoría sobre "Mantenimiento por Administración" en el ámbito de la DNV, y atento a la solicitud de proyecto de Informe de auditoría referido a dicho tema ("*Mantenimiento por Administración*") del período comprendido entre el 1 de enero de 2017 y el 31 de marzo de 2019, se informa que se realizó una lectura integral del mencionado proyecto de Informe, y se agregan a la presente las opiniones que se consideran pertinentes con respecto al contenido general de dicho informe, como así también y en forma específica sobre los hallazgos que surgen de su Título "4. Hallazgos".

En lo que respecta puntual y particularmente sobre cada uno de los acápites observados del Título 4, se comenta concretamente lo siguiente:

4.4.1) Efectivamente de acuerdo al Flujograma del Proceso 26: "*Definir, programar y ejecutar necesidades de mantenimiento por administración*" se deben confeccionar las Planillas de Gestión de Mantenimiento (PGM). Dichas planillas comenzaron a confeccionarse inicialmente, no obstante debido a las carencias de personal técnico/administrativo y a la dedicación de tiempo que las mismas insumían (las PGM constan de 24 columnas de datos) y dado que, por otra parte la carga de las operaciones de relevamiento, planificación y realización de las tareas de Mantenimiento por Administración deben ser cargadas e informadas a través del Sistema SIMCE, se optó por hacerlo directamente en éste último sistema a efectos de evitar la duplicación de carga de la información y optimización del recurso humano, que como es de conocimiento es escaso, tal y como fuera informado en el primer informe de respuesta.

4.4.2) De la misma manera la confección y elaboración de los Informes Cuatrimestrales estuvo influenciada por la misma situación informada en el punto anterior. No obstante la cantidad de documentos, cuadros, anexos, etc. agregados en los mismos se debió a la interpretación de la metodología realizada por la División Conservación de este 4° Distrito y a lo instruido, normado a partir de la NO-2019-90272248-APN-AYF#DNV (del 03/10/19), y a las reuniones, coordinaciones e instrucciones recibidas desde la Coordinación General de Operación y Mantenimiento.



Auditoría General de la Nación

4.4.3) Del mismo modo, la confección y registración de las necesidades en los diversos PAC se ejecutó de la misma manera, teniendo en cuenta que dichas tareas exceden al ámbito de la División Conservación y son coordinadas por las diversas áreas y Divisiones de todo el Distrito.

4.6.1) Independientemente de lo normado a través del Flujograma del Proceso 25: "*Relevar y controlar parámetros de estado de las rutas*", se acepta la "observación" y se propone coordinar la implementación de una metodología que permita un mayor y/o mejor análisis, planificación, ejecución y evaluación de las tareas ejecutadas a través del sistema de mantenimiento por administración.

4.6.2) Para éste acápite, valen las mismas consideraciones expuestas en el punto anterior 4.6.1)

4.7) Efectivamente, la mayor falencia o carencia que se manifiesta a la hora de relevar, planificar y ejecutar las tareas de mantenimiento por administración radica en la cantidad y calidad del personal técnico/operativo. Dichas necesidades son planteadas o reflejadas desde cada una de las Unidades Ejecutoras a las Secciones de Mantenimiento y Obras Civiles, Equipos y Talleres, así como Señalamiento y Planificación, y a través de la División Conservación a la Jefatura del Distrito. Estas necesidades que son de público conocimiento, son gestionadas desde la Jefatura del Distrito a las instancias de la Superioridad a través de diversos mecanismos de comunicación.

4.8) Las mismas consideraciones vertidas en el acápite anterior (4.7), son válidas para el presente aunque en menor medida, dado que muchas veces carece de sentido contar con mayor cantidad de equipamiento (*aun pese a su necesidad*) si no se cuenta con el personal técnico especializado suficiente para la operación de los mismos.

4.9) Se acepta la "observación". Se propone coordinar la implementación de una metodología que permita un mayor y/o mejor análisis, planificación, ejecución y evaluación de las tareas ejecutadas a través del sistema de mantenimiento por administración.

Digitally signed by Marcelo Rodolfo Franciosi
Date: 2023.08.18 12:18:24 -03:00

Marcelo Rodolfo Franciosi
Asesor
Distrito de Mendoza
Dirección Nacional de Vialidad

Digitally signed by Mario Vicente Itacoba
Date: 2023.08.18 12:12:36 -03:00

Mario Vicente Itacoba
Jefe de División
Distrito de Mendoza
Dirección Nacional de Vialidad



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Nota

Número: NO-2023-110219223-APN-DMIS#DNV

POSADAS, MISIONES
Martes 19 de Septiembre de 2023

Referencia: Informe Preliminar AGN - Solicitud de opinión sobre Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación - Nota AGN N° 76/23 AG7 s/ Auditoría referida al "Mantenimiento por Administración" en el ámbito de la DNV.

A: Marcelo Guillermo Bianchi (UAI#DNV),

Con Copia A: Roque Matías Bravo (UAI#DNV), Cristian Hernan Cherro (UAI#DNV), Martín Alejandro Gonzalez Oria (UAI#DNV), Omar Elpidio Riveros (UAI#DNV),

De mi mayor consideración:

Me dirijo a Ud. a fin de elevar embebida respuesta a la nota NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV, referida a las observaciones realizadas por la Auditoría General de la Nación en el proyecto de Informe de auditoría "Mantenimiento por Administración" del periodo comprendido entre el 1 de enero de 2017 y el 31 de marzo de 2019.

Sin otro particular saluda atte.



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Nota

Número: NO-2023-108860933-APN-DMIS#DNV

POSADAS, MISIONES
Viernes 15 de Septiembre de 2023

Referencia: Informe Preliminar AGN - Solicitud de opinión sobre Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación - Nota AGNN° 76/23 AG7 s/ Auditoría referida al "Mantenimiento por Administración" en el ámbito de la DNV.

En respuesta a: NO-2023-106586676-APN-DMIS#DNV

A: Rodolfo Omar Handrujovicz (DMIS#DNV),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con el fin de dar respuesta a lo solicitado por nota asociada, respecto al Informe Preliminar de la Auditoría General de la Nación, referido al "Mantenimiento por Administración".

En primera instancia, es importante mencionar que en el período auditado comprendido entre el 1 de enero de 2017 y el 31 de marzo de 2019, tanto la División Conservación como la Sección Mantenimiento de este Dto se encontraban a cargo del Ing. Fernando PIRES, agente que ya no pertenece a esta repartición, por lo que toda la información suministrada por el Distrito, fue lo que se pudo conseguir en carpetas y archivos existentes en la oficina de la División y de las cargas realizadas en el SIMCE en dicho período. Es por esto, que esta División Conservación de este 15 Dto. no presenta objeción sobre las observaciones y hallazgos encontrados por esa AGN.

Ahora bien, respecto a los hallazgos y observaciones relevadas por la AGN esta División opina o recomienda lo siguiente:

4.4.1. La DNV no cumplió con lo previsto en la normativa interna, respecto a la elaboración de las Planillas de Gestión de Mantenimiento requerida en el Flujoograma de Procesos N° 26, para su posterior utilización



como una herramienta de gestión eficaz y efectiva.

Con respecto a este punto, se recomienda la unificación de criterios y de procesos o sistemas de información, ya que, tanto en la sección Mantenimiento como en la División Conservación no cuentan con personal administrativo y se vuelve muy complicado cumplimentar con lo establecido en el Proceso n°26, con la carga de datos similares en el SIMCE y la confección del Informe Mensual de "Mantenimiento por Administración". Así mismo, se informa que desde el año 2022 se hace todo lo posible por cumplir con estos requerimientos.

4.7. Los Distritos Jurisdiccionales de la DNV gestionaron de manera ineficaz el personal necesario para la ejecución de las tareas de conservación mediante Mantenimiento por Administración ya que los distritos analizados no contaron, en su mayoría, con la disponibilidad de agentes acorde a los km de ruta a conservar en cuanto a cantidad y perfil requerido.

Según lo mencionado en el Informe Preliminar de la AGN, la DNV considera que el personal necesario por cada 180 km. de ruta a mantener es de nueve (9) operadores de equipos viales y vehículos pesados ("Índice de Operadores") y seis (6) obreros de cuadrilla ("Índice Obreros").

El Distrito se encuentra muy por debajo de los valores óptimos del Índice de Operadores y del Índice Obreros, lo cual hace complicado llevar adelante una planificación de tareas a corto o mediano plazo, de lo que resulta que los trabajos de MxA en la mayoría de los casos sean imprevisibles y en muchos casos de emergencias.

4.8. La DNV no dispuso, en algunos de sus Distritos, de la cantidad y proporción óptima de Equipamiento, lo que ocasionó paralizaciones en las tareas por encima de lo aceptado.

Con respecto a este punto, podemos decir que en la actualidad el Distrito cuenta con una flota de equipos bastante completa, teniendo en cuenta la disponibilidad de maquinistas y tareas mínimas que se ejecutan debido a la escasez de recursos humanos.



Auditoría General de la Nación

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Maximiliano Centurión
Date: 2025.06.19 09:48:19 -0300

Maximiliano Centurión
Jefe de División
Distrito de Misiones
Dirección Nacional de Vialidad



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Nota

Número: NO-2023-124081266-APN-UAI#DNV

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Jueves 19 de Octubre de 2023

Referencia: Respuesta complementaria y definitiva a la Nota AGN N° 76/23 - Opinión sobre proyecto de Informe de la Auditoría referida a las tareas de "Mantenimiento por Administración" en el ámbito de la DNV.

A: Dr. Gabriel Mihura Estrada (AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN),

Con Copia A: Roque Matías Bravo (UAI#DNV), Omar Elpidio Riveros (UAI#DNV), Martín Alejandro Gonzalez Oria (UAI#DNV), Cristian Heman Chero (UAI#DNV), Erika Mariana Cano (CGPYPEFE#DNV),

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted con relación a la Nota N° 76/23 AG7, mediante la cual esa Auditoría General de la Nación (AGN) remitió a esta Dirección Nacional de Vialidad (DNV) copia del proyecto de Informe de auditoría referido a "Mantenimiento por Administración" del período comprendido entre el 1 de enero de 2017 y el 31 de marzo de 2019.

En complemento a la respuesta parcial oportunamente remitida a esa AGN mediante la Nota NO-2023-110663314-APN-UAI#DNUV, a través de la presente se acompañan embebidas las opiniones emitidas por la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento mediante la Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNUV y la de los Distritos Jurisdiccionales 1° Buenos Aires, 7° Santa Fe y 13° Chubut a través de las Notas NO-2023-122675821-APN-DBA#DNUV, NO-2023-121903716-APN-DSF#DNUV y NO-2023-115634164-APN-DCHU#DNUV, respectivamente, con relación al proyecto de Informe de auditoría en cuestión.

Sin otro particular saluda atte.



Auditoría General de la Nación

Digitally signed by DIRECCION DOCUMENTAL ELECTRONICA - DDEE
Date: 2023.10.19 12:52:25 -0300

Marcelo Guillermo Bianchi
Auditor Interno
Unidad de Auditoría Interna
Dirección Nacional de Vialidad

Digitally signed by DIRECCION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - DDEE
Date: 2023.10.19 12:52:25 -0300



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Nota

Número: NO-2023-114034166-APN-PYO#DNU

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 26 de Septiembre de 2023

Referencia: Remite Informe Preliminar AGN - Solicitud de opinión sobre Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación - Nota AGN N° 76/23 AG7 s/ Auditoría referida al "Mantenimiento por Administración" en el ámbito de la DNV

En respuesta a: NO-2023-105658016-APN-OYM#DNU

A: Marcelo Guillermo Bianchi (UAI#DNU),

Con Copia A: Rubén Dario Lomas (DSJ#DNU),

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted en relación a los solicitado mediante Nota NO-2023-105580558-APN-UAI#DNU, en la que se manifiesta Solicitud de opinión sobre Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación - Nota AGN N° 76/23 AG7 s/ Auditoría referida al "Mantenimiento por Administración" en el ámbito de la DNV, se menciona a continuación las respuestas a los hallazgos y a las recomendaciones.

4.1 La normativa interna de la DNV vigente para el Mantenimiento por Administración no permite verificar si las áreas previstas en su estructura orgánica tomaron efectiva y oportuna intervención en la gestión de Mantenimiento por Administración, ni conforma un texto ordenado.

"De la estructura de la DNV se evidencia que, para cada una de las áreas y/o dependencias internas del organismo intervinientes en la gestión de conservación mediante M&A, se realizaron modificaciones a través de resoluciones de la Administración General, sin conformar un único cuerpo normativo.

"Al respecto, si bien la DA 1112/17 aprueba una nueva estructura del primer nivel organizativo de la DNV, el auditado sólo aportó normativa sobre responsabilidades y funciones relacionada a los circuitos administrativos



vinculados a los flujogramas de procesos según la Res. DNV 1514/17, dejada sin efecto por la Res. DNV 2409/1725”.

“Cabe señalar que hasta la entrada en vigencia de las mencionadas normas rigieron circulares, tales como la 563/13. En este caso, la falta de aplicación en la práctica del flujograma 26, tornó imprecisa dicha norma al prever la intervención de dependencias y áreas que cambiaron su denominación.”

Disconformidad parcial El Proceso N° 26 es aplicación en los Distritos jurisdiccionales, en los mismos las áreas no han cambiado su denominación.

“De este modo, por ejemplo, durante la vigencia de la D.A. 488/96, las funciones asignadas a la ex Subgerencia de Mantenimiento y Equipos (ex Gerencia de Obras y Servicios Viales), fueron ejercidas por la Coordinación General de Operación y Mantenimiento, dependiente de la Dirección General de Ingeniería (DGI). Ahora bien, con posterioridad a la precitada DA 1112/17, la Coordinación General fue elevada a rango de Gerencia Ejecutiva y la mencionada DGI suprimida.

Por lo expuesto, la ausencia de un compendio normativo que abarque y armonice la estructura, misiones y funciones con los circuitos administrativos generados para la gestión de la DNV, dificulta verificar si las áreas previstas tomaron efectiva y oportuna intervención en la gestión de M&A”.

Disconformidad parcial. La Circular N° 562 emitida por la ex Subgerencia de Mantenimiento y Equipos el 13 de mayo de 2013 fue dirigida a las Jefaturas de los Distritos Jurisdiccionales y continuó vigente hasta la emisión de las Circulares NO-2018-10934213-APN-OYM#DNV y NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV por parte de la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento. La primera fue enviada a personal de las Jefaturas de las Divisiones de Conservación de los Distritos jurisdiccionales con copia a las Jefaturas de los Distritos jurisdiccionales y la segunda a personal de las Divisiones Conservación de los Distritos jurisdiccionales.

Acción correctiva a implementar: Se dispone en formato borrador un Proceso complementario al N° 26 que se prevé incorporar conforme lo previsto en el artículo 1° de la RESOL-2028-81-APN-DNV#MTR (Diseño e implementación del Proceso Alfa”: Relevar, diseñar, capacitar, implementar, modificar Procesos de la Cadena de Valor de la DNV. Está previsto que la denominación del mismo sea N° 26 A “Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento por Administración”.

Dicho Proceso se someterá a aprobación por parte de la Administración General de la DNV una vez que el Módulo de Conservación del sistema SIMCE, haya sido aprobado por la misma.

Debido a que el desarrollo del Módulo de Conservación a la fecha no se encuentra finalizado, se ha procedido de la siguiente manera:

La Subgerencia de Mantenimiento por Administración ha enviado en el Año 2022 un Instructivo las Jefaturas de los Distritos con copia a las Jefaturas de las Divisiones Conservación y en el Año 2023 un Instructivo a los mismos destinatarios con las modificaciones de que se requirieron Informes Mensuales se mencionan las tareas que quedaron habilitadas en el sistema (ver Punto 6.3), debido a que algunas tareas que cargaron los Distritos en el sistema, dejaron de considerarse por diversas razones para dejar establecidas a las tareas más representativas con una única denominación.

4.2 Las registros obrantes en la DNV en aspectos relacionados a la gestión del Mantenimiento por Administración, presentan falta de carga de datos o inconsistencias frente a la información proporcionada



Auditoría General de la Nación

por el Auditado, lo que afecta la confiabilidad de la misma y los análisis realizados a partir de ella.

“Se detectaron las siguientes situaciones respecto a los datos consignados en las registraciones de la DNV:

Del cruce del cuadro de cierre por metas y producción terminal bruta para el Ejercicio 2017 y los valores indicados por el auditado como conservados por MA, se advierte que la cantidad de kilómetros es distinta. En efecto, se informan 14704,67 Km. y 14.114,61 Km., mediante Notas NO-2019-64413830-APN-A1F#DNV y NO-2019-60194318-APN-OYM#DNV, respectivamente.

El análisis se realizó sólo respecto de 2017 por los motivos desarrollados en el hallazgo 4.3 del presente informe.”

Conformidad: se considera oportuno mencionar que, la cantidad de kilómetros de rutas nacionales mantenidas por administración varía constantemente, debido que está sujeta a la ejecución de obras y/o la suscripción de convenios. Además, también se debe aclarar que la variación sucede en forma mensual y no anual como se hace referencia en el punto 3.4 del informe de auditoría

“Del análisis de las planillas de personal obrantes en el sistema SIMCE relevadas y la documentación aportada por la DNV se desprende que la cantidad de agentes de la planilla SIPER, no se corresponde con la informada para los Distritos seleccionados en la muestra.”

Conformidad: La diferencia que se observa en los cuadros 4 y 5 presentados por la AGN, se debe a dos situaciones: Una que en el SIMCE se encuentra en estado “Activo” personal que ya no pertenece a la Repartición (cuadro 4), la otra se trata de personal que ha ingresado a la Repartición que fueron incorporados en el SIPER y no en el SIMCE (cuadro 5).

Acción correctiva a implementar: El equipo desarrollador del SIMCE se encuentra en contacto con el área de Recursos Humanos a los efectos de obtener la Nómina del Personal activo de la Repartición. El mismo deberá solicitar al área de Recursos Humanos que informe sobre las altas y las bajas y de personal en el momento en que se produzcan.

“Del cruce de las operaciones informadas por la DNV, como realizadas mediante el régimen de caja chica y fondos rotatorios, y las indicadas por el Distrito N° 1-Buenos Aires en sus informes cuatrimestrales (Cuadros I-5) provistos, se observa lo siguiente:

- 299 operaciones (por montos que oscilan entre \$38 y \$50.000), incluidas en el segundo y tercer Informe Cuatrimestral del año 2018, no se consignan en los listados provistos por la DNV para el periodo auditado (ver Anexo II.1).

- Un comprobante se informa como rendido en el listado suministrado, cuando en el Informe Cuatrimestral se consigna como anulado (ver Anexo II.2).

- Un comprobante se expone en forma triplicada en el listado de la DNV (ver Anexo II.3).

La información inconsistente de los datos por parte de la DNV afecta la confiabilidad de las registraciones de la DNV, así como lo producido a partir de ella.”

Disconformidad parcial: Sobre las diferencias que puedan observarse, corresponde aclarar respecto de los materiales utilizados en las tareas de conservación, que se ha convenido, debido a la cantidad de datos requeridos en las planificaciones, los materiales menores no se cargan en las mismas.



La confiabilidad de las registraciones se evaluará con los costos totales de los materiales más representativos utilizados para llevar a cabo las tareas de mantenimiento.

4.3 Las metas para las tareas de conservación realizadas por la DNV a través de Mantenimiento por Administración, tal como se encuentran definidas presupuestariamente, dificultan la correcta verificación y evaluación del grado de cumplimiento para cada Ejercicio.

“Las metas presupuestarias definidas por la DNV para las tareas de conservación gestionadas a través de MCA utilizaron como unidad de medida al “kilómetro conservado”. En sintonía, el auditado especifica que la meta representa el total anual de kilómetros mantenidos y/o en ejecución en el Ejercicio, cuyo cálculo es el resultado del promedio de los valores trimestrales programados y ejecutados.

De lo vertido por el auditado surge que se utilizaron dos metodologías para definir e informar la ejecución de las metas presupuestarias:

En el Ejercicio 2017 las metas se programaron e informaron a nivel sub-programa. Ello implicó que el cálculo de las metas referidas al sub-programa 01-Mantenimiento por Administración (Programa 16-Mantenimiento) se expusiera como el total de la longitud de la red vial nacional no atendido por otros sistemas de gestión (Concesiones por peaje, CREMA, Sistema Modular, Convenios TFO) en el mismo periodo (ver Anexo III.1).

A partir del Ejercicio 2018, la DNV reformuló la apertura programática y decidió planificar e informar las metas por programa, como consecuencia de un acuerdo verbal llevado a cabo con la Oficina Nacional de Presupuesto (ver Anexo III.2 y III.3).

Al respecto, el organismo auditado destaca que pueden darse casos en los que, en el Programa 16-Mantenimiento, varios tramos de la red vial estén atendidos una parte del año por una modalidad de conservación, y el resto por otras; según las necesidades originadas por la evolución del estado de la red y las disponibilidades presupuestarias. Por tal motivo, la DNV afirma que el tipo de seguimiento por sub-programa dejó de realizarse y que, en su reemplazo, se consigna como meta del programa los kilómetros comunicados por el área técnica responsable.”

En otro orden, del análisis de las planillas obrantes en el sistema e-Sidif proporcionadas por la DNV, se desprende que las descripciones efectuadas por el auditado sobre los desvíos acontecidos en el periodo analizado, no poseen un nivel de detalle que facilite las tareas de control.

Por su parte, en el Ejercicio 2018 y primer trimestre del 2019, la DNV no acompañó el cuadro II relativo a las causas de los desvíos trimestrales, dado que no se informan desvíos para la totalidad del Programa 16, lo cual no se condice con los informes cuatrimestrales confeccionados por los distritos, puesto que se advierten variaciones interanuales que ameritan ser observadas y expuestas.

“En virtud de lo descripto, tanto la implementación de “kilómetro conservado”, como unidad de medida para las metas físicas de MCA, así como la reformulación de la apertura programática a partir del Ejercicio 2018, dificultan la evaluación del grado de cumplimiento de dichas metas, atento al modo en que la DNV las define e informa su ejecución. Por consiguiente, la programación e información de las metas por programa, sin su correspondiente desagregado, expone un total de kilómetros conservados que abarca distintas modalidades de mantenimiento e impide individualizar aquellas vinculadas al MCA.”

Conformidad. Se informa que la modalidad de trabajo en el sistema SIMCE en el Año 2023 consistió en incorporar



a principio de año los tramos de la red vial nacional que no se encuentran concesionados ni gestionados por Contratos C.Re.Ma. Por su parte, los Distritos jurisdiccionales al generar las planificaciones seleccionan las rutas, los tramos y las secciones en las que efectivamente se realizan los trabajos, es decir que no consideran las secciones que se encuentran gestionados por obras por contrato (sistema modular o unidad de medida) ni secciones que se encuentran bajo la suscripción de Convenios Interadministrativos.

Los cuadros requeridos en los Informes correspondiente a las rutas, tramos y secciones gestionados por vía administrativa (Programa 16-01) en la actualidad son elaborados mensualmente por los Distritos jurisdiccionales en formato Excel.

Acción correctiva a implementar: El seguimiento por subprograma se efectuará a través de la incorporación de parámetros ad hoc en el sistema, es decir, se tiene previsto implementar incorporar en el sistema SIMCE el detalle el total de los Kilómetros conservados por Administración a principio de cada mes (Programa 16-01). Los mismos deberán validarse a fin de cada mes (causa inicio y/o finalización de obras de mantenimiento por contrato), con lo cual la longitud será variable. Es necesario destacar que también deben considerarse casos particulares, como por ejemplo casos en que se ejecuten obras y el mantenimiento invernal se encuentre a cargo de los Distritos jurisdiccionales.

4.4 El modo en que la DNV registra y rinde periódicamente las tareas efectuadas por Mantenimiento por Administración no cumple la normativa interna dictada al efecto y no permite evaluar su gestión. (Distritos)

4.4.1 La DNV no cumplió con lo previsto en la Normativa vigente, respecto a la elaboración de las Planillas de Gestión de Mantenimiento requerida en el Flujograma de Procesos N° 26 para su posterior utilización como herramienta de gestión eficaz y efectiva.

Disconformidad parcial: La razón de que el Flujograma del Proceso N° 26 "Definir, programar y ejecutar necesidades de mantenimiento por administración" se aplica sin documentar la planilla de Gestión de Mantenimiento, radica en el hecho de que el Proceso N° 26 fue implementado en el Mes de Septiembre de 2017 y durante dicho año, personal de la División Mantenimiento por Administración se encontraba trabajando en forma conjunta con personal de las Divisiones Conservación de los Distritos jurisdiccionales en la parametrización del Módulo de Conservación del sistema SIMCE, es decir en la introducción de las planificaciones de las tareas de conservación que habitualmente realizan, con los materiales que se insumen durante la ejecución de las mismas y las fotografías de los estados antes, durante y después de la ejecución de las tareas.

La información requerida en la planilla de gestión de mantenimiento, se encuentra reflejada en el sistema SIMCE, cabe la aclaración que en función de las necesidades relevadas, se cargan las planificaciones, y el hecho de que la información se encuentre en un sistema informático resulta una herramienta de gestión eficaz y efectiva, además de que en el sistema se dispone del historial de Planificaciones.

De importancia, resulta efectuar la siguiente aclaración: El sistema SIMCE fue aprobado mediante Res/AG N° 0079/12 el 23 de Enero de 2012 como una herramienta eficaz para contar con la información indispensable para el control de la gestión de equipos y vehículos y la consecuente toma de decisiones acerca de su uso y asignación, como así también para dar adecuada respuesta a las recomendaciones efectuadas por organismos de control internos y externos, pudiendo contarse con una registración integral de los mismos.

Con el mismo objetivo, se prevé elevar a aprobación de la Administración General de la DNV la incorporación del Módulo de Conservación una vez que se incorporen en el mismo los parámetros faltantes.



Acción correctiva a implementar: La Coordinación de Mantenimiento trabajará en la solicitud de modificación de dicho Proceso reemplazando la Planilla de gestión de Mantenimiento por las planificaciones del sistema SIMCE. Una vez que esté concluido su desarrollo y producida la aprobación por parte de la Administración General de la DNV, se presentará el Proceso complementario "Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento por Administración: ambos se encuentran en estado borrador.

4.4.2 Los Distritos Jurisdiccionales de la DNV elaboraron Informes cuatrimestrales de mantenimiento por Administración que no cumplen con la Normativa interna aplicable.

4.4.2.1 Los Distritos Jurisdiccionales no han presentado los Informes cuatrimestrales por lo que no hay evidencia que hayan sido elaborados en los plazos y períodos precisados en la Circular SGMfE N°562/13, situación que imposibilita una planificación integral de las tareas de conservación en sus distintas modalidades.

Conformidad: Corresponde mencionar que la demora en la presentación de los Informes se debe a varios factores, uno de ellos es que los Informes solicitados según Instructivo enviado mediante Circular 2013 insumen un tiempo considerable y las tareas diarias realizadas por las Divisiones Conservación no permitían su elaboración en tiempo y forma, otro es que en el año 2017 se comenzaron a poner en vigencia diversos sistemas informáticos (GDE, Compr.Ar, etc.), sumado a ello se estaba desarrollando el Módulo de Conservación del SIMCE, es decir que trató de un período de transición y el que se estaba analizando las nuevas posibilidades de presentación de los mismos.

Acción correctiva a implementar: La División de Mantenimiento por Administración se encuentra abocada a la conclusión de la parametrización Módulo de Conservación del SIMCE con el objetivo de reducir el tiempo que demanda la elaboración de los Informes Mensuales por parte de los Distritos jurisdiccionales. La presentación de los Informes se establecerá en el Proceso creado ad hoc. (N° 26A Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento que se encuentra en versión borrador).

4.4.2.2. Los informes elaborados en el período auditado no incorporan completamente los documentos, cuadros y anexos requeridos por la Circular SGMfE N°562/13, y modificatoria.

Conformidad: Los documentos requeridos por la Circular SGMfE N°562/13 y modificatoria insumen un tiempo considerable y las tareas diarias realizadas por las Divisiones Conservación no permiten completar su elaboración en tiempo y forma.

Acción correctiva a implementar: La División de Mantenimiento por Administración se encuentra abocada a la conclusión de la parametrización Módulo de Conservación del SIMCE con el objetivo de reducir el tiempo que demanda la elaboración de los Informes Mensuales por parte de los Distritos jurisdiccionales y la presentación de los Informes se establecerá en el Proceso creado ad hoc. (N° 26A Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento que se encuentra en versión borrador).

4.4.3. La registración heterogénea e inapropiada de las tareas de Mantenimiento por Administración no permite evaluar si la gestión de la DNV fue eficaz en el período auditado.

Conformidad: Los Informes de Mantenimiento por Administración fueron heterogéneos hasta el Año 2022. Debido a ello, se enviaron Instructivos con el objetivo de unificar las presentaciones: En el Año 2022 se envió a los Distritos jurisdiccionales un Instructivo de Mantenimiento por Administración y Presentación de Informes Cuatrimestrales y en el Año 2023 un Instructivo de Presentación de Informes Mensuales.



Auditoría General de la Nación

Acción correctiva a implementar: Se prevé incorporar en el Manual de Procesos un Proceso denominado 26A: "Emitir Informes de Mantenimiento por Administración" una vez que el Módulo de Conservación del SIMCE se encuentre aprobado por parte de la Administración General.

4.5 La DNV no documentó adecuadamente los controles implementados por los funcionarios de las áreas responsables, respecto de la gestión de conservación a través del Mantenimiento por Administración lo que derivó en control ineficaz de la gestión durante el período auditado.

Conformidad: La División de Mantenimiento por Administración dependiente de la Subgerencia de Mantenimiento por Administración tiene a su cargo la revisión de los Informes presentados por los Distritos y ha elevado Notas con las Observaciones en forma estemporánea lo que dificultaba las correcciones de los mismos.

Acción correctiva a implementar: Una vez concluido el desarrollo del Módulo de Conservación, lo cual permitirá reducir los tiempos de elaboración de los Informes por parte de los Distritos como así también los de revisión por parte de la División de Mantenimiento por Administración, lo que permitirá tener un control eficaz.

4.6 Los indicadores conformados por la DNV, al no efectuarse en la periodicidad requerida, no permiten evaluar si Mantenimiento por Administración es la modalidad de conservación adecuada y si la labor planteada y ejecutada mediante ésta resulta eficaz y efectiva.

"La pertinencia de MCA como modalidad de mantenimiento se relaciona directamente con la evolución del estado del sector de la red vial administrada por la propia DNV"

"Para este cometido, el auditado utiliza, entre otros, el "Índice de Estado" (IE) y el "Índice de Serviciabilidad Presente (ISP) como herramientas de análisis para la evaluación de la red vial y de los sistemas de conservación disponibles."

Disconformidad: La pertinencia del Mantenimiento por Administración como modalidad no se relaciona directamente con la evolución del estado del sector de la red vial administrada por la propia DNV, sino con las condiciones reales del sector y las posibilidades reales de ejercer las acciones en forma inmediata.

Los Índices de Estado (IE) y de Serviciabilidad Presente (ISP) no son utilizados en las tareas de conservación de rutina diaria, las tareas de conservación se realizan sobre situaciones puntuales en la red vial como por ejemplo aparición de baches, fisuras en tramos puntuales de la misma.

Las necesidades de mantenimiento relevadas no utilizan dichos índices para la realización las tareas de mantenimiento, ya que los mismos responden a seguimientos de evolución del camino que para realizar obras con intervenciones mayores cuando los índices caen por debajo de valores mínimos admisibles.

Son necesarias acciones inmediatas y efectivas para asegurar la transitabilidad del camino, y no de la evaluación de dichos índices para iniciar las tareas, por cuanto la evaluación de dichos índices requeriría del tiempo del relevamiento, procesamiento y presentación de datos.

En el sistema SIMCE se registran las planificaciones de dichas tareas, como así también las que derivan de la atención de emergencias a las cuales se les asigna también Número de Planificación.

Resulta necesario efectuar la aclaración de que el mantenimiento por Administración se realiza sobre los kilómetros de red vial que quedan excluidos de los sistemas otros sistemas de gestión (Concesiones viales, CREMA, Obras de



Mantenimiento contratadas por sistema Modular o por Unidad de Medida, Convenios Interadministrativos de Transferencia de Funciones Operativas) que si son planificados, como así también en caso de circunstancias que afecten a los mismos (rescisiones de contrato, licitaciones desiertas o fracasadas, mantenimiento invernal que no se encuentre incluido en los contratos etc.).

4.6.1 El Índice de Estado (IE) no pudo ser calculado apropiadamente por la falta o incompleta evaluación de la deformación longitudinal de la red vial nacional.

Sobre este punto corresponde mencionar que el Proceso N° 25 se encuentra bajo la órbita de la Coordinación de Calidad, Investigación y Desarrollo dependiente de la Gerencia Ejecutiva de Proyectos y Obras.

4.7 Los Distritos Jurisdiccionales de la DNV gestionaron de manera ineficaz el personal necesario para la ejecución de las tareas de conservación mediante Mantenimiento por Administración ya que los distritos analizados no contaron, en su mayoría, con la disponibilidad de agentes acorde a los km de ruta a conservar en cuanto a cantidad y perfil requerido.

Sobre este punto corresponde mencionar que la contratación de personal se encuentra bajo la órbita de la Gerencia Ejecutiva de Recursos Humanos.

En cuanto a los cálculos realizados en las tablas del anexo, se observa que se ha calculado de manera errónea por lo que se expone la metodología y análisis para dichos índices:

a. Cuadrilla Tipo de Recursos Humanos

Para realizar las tareas de conservación surge la necesidad de definir una cuadrilla tipo en concordancia con el equipo vial tipo descrito en el cálculo del IOEV. La cuadrilla tipo definida necesaria para atender 180 kilómetros de red vial de forma óptima, es la siguiente:

Cuadrilla Tipo para 180 km

- Seis (6) Obreros
- Nueve (9) Operadores Viales

De igual manera que el IOEV se define el Índice de Obreros (IO) y Operadores Viales (IOV) y como patrón de medida se le asigna un valor igual a 10 como valor óptimo para los 180 km cuando se equipara la cuadrilla tipo. Los Obreros se consideran aquellos que realizan tareas manuales de los distintos ítems y los Operadores viales refieren a los maquinistas de equipos pesados y camiones.

El Índice de Obreros Óptimo será:

$$IO_{\text{optimo}} = 10$$

El Índice de Operadores Viales Óptimo será:

$$IOV_{\text{optimo}} = 10$$

b. Cantidad Óptima de Recursos Humanos

En base a la cuadrilla tipo definida, se tiene que es la cantidad mínima para mantener 180 km de ruta, por lo tanto,



Auditoría General de la Nación

esto nos permite calcular la cantidad necesaria para mantener los kilómetros de ruta requeridos en el momento para la Jurisdicción. Las expresiones de cálculo serían las siguientes:

$$\text{Cantidad óptima de Obreros} = (\text{Cantidad km por Adm.} \times 6) / 180 \text{ km}$$

$$\text{Cantidad óptima de Op. Viales} = (\text{Cantidad km por Adm.} \times 9) / 180 \text{ km}$$

c. Índices de Recursos Humanos

Para tener un valor de referencia de la situación los recursos humanos en relación a la cantidad de kilómetros por administración de red vial a atender se elaboran dos índices en base a la cuadrilla tipo definida previamente. Estos índices deberán compararse contra los índices óptimos (IO óptimo y IOV óptimo), que son iguales a 10, de lo cual se desprende que, si los valores calculados para la Jurisdicción se encuentran por debajo de estos óptimos se encontraría en un déficit y por ende no se podrán cubrir las necesidades de atención de las tareas a realizar para el mantenimiento de rutina y por el contrario un valor mayor indicaría que se pueden cumplir con las tareas de forma adecuada. Las expresiones de cálculo de los índices son las siguientes:

- Índice de Obreros:

$$IO = (\text{N}^\circ \text{de Obreros} / \text{Cantidad óptima de obreros}) \times 10 = (\text{N}^\circ \text{de Obreros} \times 180 \text{ km} / \text{Cantidad km por Adm} \times 6) \times 10$$

- Índice de Operadores Viales:

$$IOV = (\text{N}^\circ \text{de Obreros} / \text{Cantidad óptima de op. Viales}) \times 10 = (\text{N}^\circ \text{de Op. Viales} \times 180 \text{ km} / \text{Cantidad km por Adm} \times 9) \times 10.$$

4.8. La DNV no dispuso, en algunos de sus Distritos, de la cantidad y proporción óptima de Equipamiento, lo que ocasionó paralizaciones en las tareas por encima de lo aceptado.

Disconformidad: Atento a lo expuesto, se aclara que, de acuerdo a los datos presentados en los informes correspondientes al año 2019 solo el 20 % de las Jurisdicciones superaba el IOEV óptimo (=10), que eran Buenos Aires, Tierra del Fuego, San Luis, Jujuy y Tucumán para un total de 19.105 kilómetros. Además, también se hace notar que la cantidad de kilómetros por administración a mantener utilizados en los cuadros de análisis N° 44 y 45, discrepan con los informados por esta Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento oportunamente.

Por último, se aclara como se mencionó en informes previos, que el índice IOEV no debe tomarse de forma taxativa, y es un valor que debe servir de referencia a fin de tener un valor rápido del estado de equipamiento que posee la DNV, por lo que si bien el índice puede dar valores óptimos el equipo tipo puede no tener los equipos requeridos, esta situación debe realizarse de forma particular a cada jurisdicción por lo que se mencionó anteriormente sobre el índice IOEV.

4.9 La DNV no efectuó un plan de tareas de Mantenimiento por Administración que permita evaluar adecuadamente lo ejecutado respecto a lo proyectado registrando parcial y extemporáneamente las tareas de conservación.

"En lo que refiere a la planificación de las tareas de conservación de rutina mediante MXA, el auditado informó que, si bien realiza una estimación de recursos presupuestarios, no resulta posible el desarrollo de un plan anual de tareas. Por ello, sostiene que se desarrolla una planificación de corto plazo, la cual se gestiona en por Distrito mediante el ingreso de tarea en el sistema SIMCE.



Auditoría General de la Nación

Ahora bien, del relevamiento y análisis de las registraciones efectuadas en el mencionado sistema, se desprende que:

No se observan registraciones correspondientes al año 2017, dado que sólo se advierten en el SIMCE planificaciones de trabajos a partir de enero/2018”.

Conformidad. Se informa que no se observan registraciones correspondientes al Año 2017, debido a que el Módulo de Conservación se puso en vigencia en el mes de Enero de 2018.

“El registro parcial y extemporáneo de las tareas de conservación, desnaturalizan al SIMCE como herramienta de gestión y que, al mismo tiempo dificultan las tareas de control. ”

Conformidad. Los Distritos fueron instruidos por esta Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento en el año 2018 ha registrar las planificaciones de las tareas de conservación.

“...El registro parcial y extemporáneo de las tareas de conservación, desnaturalizan al SIMCE como herramienta de gestión, al mismo tiempo que dificultan las tareas de control. Además, por la ausencia de las Planillas de Gestión de Mantenimiento, no resulta posible evaluar la pertinencia de los datos asentados en el sistema.”

La pertinencia de los datos asentados en el sistema no se evalúa por las Planillas de Gestión de Mantenimiento debido a los criterios esgrimidos en el punto 4.1. El criterio de evaluación de los datos asentados en el sistema puede evaluarse con las fotografías antes, durante y después.

6. RECOMENDACIONES

6.1 **NORMATIVA VIGENTE DE LA DNV y de su estructura actualizada, con las misiones y funciones de las distintas áreas (Cde. Pto. 4.1)**

No corresponde a la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento.

6.2 *Procurar que las registraciones obrantes en las áreas de la DNV se efectúen conforme a lo establecido en la Normativa aplicable, reflejando fehacientemente lo gestionado por el auditado. (Cde. Pto. 4.2 y 4.4).*

La División Mantenimiento por Administración tiene a su cargo la revisión de los Informes presentados por los Distritos jurisdiccionales, como así también la colaboración en realizar las correcciones necesarias y elevarlas a los mismos a los efectos de que la presentación de los Informes corregidos no sea tan laboriosa. Esta tarea se encuentra plasmada en un borrador de Proceso Complementario denominado N°26A “Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento por Administración”.

La División Mantenimiento por Administración tiene a su cargo la conclusión de la parametrización del Módulo de Conservación del SIMCE con el objetivo de elevar a la Administración General de la DNV el Proyecto de Resolución aprobatoria del mismo.

6.3 *Registrar, de manera uniforme y homogénea en la totalidad de los Distritos jurisdiccionales, las tareas ejecutadas por MCA, con una adecuada identificación de cada ítem y recurso afectado, y la indicación de si la labor efectuada resulta suficiente para cumplir con los objetivos exigibles definidos para este programa de conservación. (Cde. Pto. 4.4).*

La División de Mantenimiento por Administración tiene a su cargo la elevación para aprobación del Proceso



Auditoría General de la Nación

complementario "Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento por Administración" una vez que se encuentre concluido el desarrollo del Módulo de Conservación.

La División de Mantenimiento por Administración realizó capacitaciones a personal de los 24 Distritos jurisdiccionales en el periodo comprendido los días 11, 18, 25 de Agosto y 1 y 20 de Septiembre del 2022 sobre la Elaboración de Informes del Mantenimiento por Administración en función de los registros del sistema SIMCE-Obligatoriedad de mantener actualizado el sistema. a los Distritos jurisdiccionales con el objetivo de la registración uniforme. Se mencionan los Números de Notas de convocatorias:

- NO-2022-79844438-APN-PYO#DNU
- NO-2022-82349609-APN-PYO#DNU
- NO-2022-85668426-APN-PYO#DNU
- NO-2022-89053664-APN-PYO#DNU
- NO-2022-96819178-APN-PYO#DNU

La División Mantenimiento por Administración tuvo a su cargo la revisión de las tareas que se encontraban cargadas en el sistema, varias de ellas por los Distritos jurisdiccionales y procedió a unificar denominaciones y dejar inactivas en el sistema tareas menores, tareas similares que se encontraban con diferente denominación como así también la incorporación de tareas faltantes y de las tareas que se ejecutan bajo la contratación de servicios o la suscripción de Convenios Interadministrativos, ejemplo contratación de personal de Municipios.

Este trabajo fue consensado con personal de los Distritos jurisdiccionales en las jornadas del 11 de Agosto al 20 de Septiembre de 2022 en las que se colocó una "Z" al inicio de la denominación de las tareas que se había decidido que no continúan siendo cargadas en el sistema con el objetivo de que el equipo de desarrollo del sistema las establezca como "inhabilitadas" para que no puedan ser seleccionadas nuevamente al cargar las planificaciones.

En dichas jornadas también se procedió a la incorporación de materiales faltantes en el mismo a los efectos de que, al cargar las planificaciones de las tareas de conservación puedan finalizarlas cargando las cantidades de los materiales utilizados seleccionándolos del Menú disponible (ABM Tablas: Altas/Bajas/Modificaciones).

Respecto de la Normativa vigente dictada a los efectos de resolver esta situación, se menciona que en los años 2022 y 2023 se han enviado Instructivos a los Distritos jurisdiccionales:

INSTRUCTIVO PRESENTACIÓN DE INFORMES CUATRIMESTRALES DEL MANTENIMIENTO POR ADMINISTRACIÓN AÑO 2022 (IF-2022-95286130-APN-OYM#DNU) ELEVADOS MEDIANTE NOTAS A CADA UNO DE ELLOS.

INSTRUCTIVO REGISTRO DEL MANTENIMIENTO POR ADMINISTRACIÓN EN SISTEMA SIMCE (SISTEMA INFORMÁTICO DE MANTENIMIENTO Y CONTROL DE EQUIPOS) Y PRESENTACIÓN DE INFORMES MENSUALES AÑO 2023 (IF-2023-31709648-APN-OYM#DNU ENVIADO A LOS DISTRITOS JURISDICCIONALES MEDIANTE NOTA NO-2023-42247695-APN-OYM#DNU).

Para el Año 2024 se tiene previsto contar con la aprobación del sistema SIMCE como herramienta de gestión del Mantenimiento por Administración e iniciadas la Modificación del Proceso N°26 y la incorporación del Proceso complementario (N° 26 A-Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento por Administración).



Auditoría General de la Nación

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by ANA CRISTINA FERNANDEZ
Date: 2023.03.28 11:38:11 -03:00

ANA CRISTINA FERNANDEZ
Asesor Técnico
Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento
Dirección Nacional de Vialidad

Digitally signed by ESTEBAN DANIEL SOUSA
Date: 2023.03.28 12:30:22 -03:00

ESTEBAN DANIEL SOUSA
Jefe III
Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento
Dirección Nacional de Vialidad

Digitally signed by LAANDRO CABRAL
Date: 2023.03.28 14:00:30 -03:00

LAANDRO CABRAL
Subgerente
Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento
Dirección Nacional de Vialidad

Digitally signed by JOSÉ EMILIO PEREZ
Date: 2023.03.28 14:20:01 -03:00

JOSÉ EMILIO PEREZ
Coordinador
Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento
Dirección Nacional de Vialidad

Digitally signed by VICTOR FARRE
Date: 2023.03.28 15:10:26 -03:00

VICTOR FARRE
Gerente Ejecutivo
Gerencia Ejecutiva de Proyectos y Obras
Dirección Nacional de Vialidad



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Nota

Número: NO-2023-115634164-APN-DCHU#DNU

TRELEW, CHUBUT
Viernes 29 de Septiembre de 2023

Referencia: En respuesta a la NO-2023-105580558-APN-UAI#DNU donde se solicita opinión/ aclaraciones al Informe Preliminar AGN

A: Marcelo Guillermo Bianchi (UAI#DNU),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

En respuesta a la NO-2023-105580558-APN-UAI#DNU donde se solicita opinión/ aclaraciones al Informe Preliminar AGN - Solicitud de opinión sobre Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación - Nota AGN N° 76/23 AG7 s/ Auditoría referida al Mantenimiento por Administración” en el ámbito de la DNU, se adjunta embobido el informe IF-2023-115444658-APN-DCHU#DNU y el archivo de trabajo Solicita Equipos

Sin otro particular saluda atte.



Auditoría General de la Nación

Digital signed by DIRECCION DOCUMENTAL ELECTRONICA / DDEE
Date: 2023/08/28 08:58:32 -03:00

Julio Alberto Otero
Jefe de Distrito
Distrito de Chubut
Dirección Nacional de Viabilidad

Digital signed by DIRECCION DOCUMENTAL
ELECTRONICA / DDEE
Date: 2023/08/28/08:58:32 -03:00



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Nota

Número: NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV

SANTA FE, SANTA FE
Jueves 12 de Octubre de 2023

Referencia: Opinión Séptimo Distrito Santa Fe sobre Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación - Nota AGN N° 76/23 AG7 s/ Auditoría referida al "Mantenimiento por Administración" en el ámbito de la DNV

A: Marcelo Guillermo Bianchi (UAI#DNV),

Con Copia A: José Emilio Perez (OYM#DNV), Pablo Podesta (DSF#DNV), Pablo Etchevest (DSF#DNV),

De mi mayor consideración:

Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNV sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GEN
Date: 2023.10.12 14:02:53 -0300

Fabio Cesar Sanchez
Jefe de Distrito
Distrito de Santa Fe
Dirección Nacional de Vialidad

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GEN
Date: 2023.10.12 14:02:53 -0300



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Nota

Número: NO-2023-122675821-APN-DBA#DNU

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 17 de Octubre de 2023

Referencia: Notificación de Prórroga - Solicitud de opinión sobre Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación - Nota AGN N° 76/23 AG7 s/ Auditoría referida al "Mantenimiento por Administración" en el ámbito de la DNU.

En respuesta a: NO-2023-117366288-APN-UAI#DNU

A: Sergio Javier Etchetto (AYF#DNU), María Alicia Rivero (DBA#DNU), José Emilio Pérez (OYM#DNU), Teddy Edgardo Ronald Villegas (DCHU#DNU), Fernando Daniel Novoa (OYM#DNU), Juan Pablo Viozzi (DSF#DNU), Patricio Antonio García (RII#DNU), Darío Andrés Levy (AYF#DNU), Marcelo Guillermo Bianchi (UAI#DNU), Fabio César Sánchez (DSF#DNU), Gervasio González Herrera (AYF#DNU), Julio Alberto Otero (DCHU#DNU), Víctor Farre (PYO#DNU).

Con Copia A: Roque Matías Bravo (UAI#DNU), Omar Elpidio Riveros (UAI#DNU), Martín Alejandro González Oría (UAI#DNU), Cristian Herman Cherro (UAI#DNU).

De mi mayor consideración:

Dando respuesta a los puntos observados y que dependen directamente de la Sección Mantenimiento, que a su vez depende de la División Conservación a mi cargo, me complace en realizar los siguientes comentarios:

La demora en la generación de los informes cuatrimestrales, en tiempo y forma obedece a que la incorporación del nuevo Jefe de División Conservación fue el 1 de diciembre 2017, y con anterioridad no se estaban generando ninguno de estos registros, situación que, con el correr del tiempo se fue corrigiendo.

Se comparte el concepto de que, "el cumplimiento fuera del plazo establecido incide en la eficacia del control interno de la sede central de la DNU y no coadyuva a una planificación integral de las tareas de conservación".



Auditoría General de la Nación

La falta de algunos cuadros o información puntual en algunos de los cuatrimestres obedece a que al momento de la generación del informe correspondiente no se contaba con la información a volcar. Además de ello no se contaba con personal calificado y capacitado para la realización de estos informes, situación esta que se fue corrigiendo con el transcurrir del tiempo, ya que con anterioridad estos informes no se realizaban en el 1er. Distrito Buenos Aires.

Se comparte el concepto de que "el incumplimiento verificado respecto a la ausencia de PGM, (Planilla de gestión de Mantenimiento) que den cuenta de los recursos aplicados en cada tarea llevada a cabo por los distritos mediante MixA, repercute en la confiabilidad de las registraciones existentes y, en consecuencia, en la posibilidad de vincular dichos recursos con las contrataciones de servicios, insumos y equipamiento ejecutadas para tal cometido, como así también su posterior pago".

El registro de los consumos de combustibles y lubricantes es a través de la YPF en ruta, sistema este que proporciona un detalle de excelente nivel al cual se puede acceder y observar el consumo de la cada movilidad afectada al mantenimiento por administración, lo mismo que con las tarjetas YPF DNI se puede acceder al consumo de combustibles y lubricantes destinados, en su mayoría, al consumo de los equipos viales, maquinas, etc.

En cuanto a los recursos Humanos afectados al mantenimiento por Administración se concluye que, si bien el 1er Distrito Buenos Aires se encontraba por encima del promedio general en materia de cantidad de recursos humanos, los mismos no contaban con la capacitación adecuada para alcanzar estándares que demandan dicho nivel de excelencia en las tareas.

Es de destacar que, en el transcurso de los años del período auditado, el 1er Distrito Buenos Aires vio incrementada la cantidad de km a mantener por administración luego del traspaso de rutas que no eran incluidas en los contratos de mantenimiento por concesiones.

Dicha situación originó que con la misma cantidad de obreros y operadores se tenga que atender más kilómetros de rutas, lo que conllevó una disminución en el índice IO.

Todo ello no fue acompañado con una incorporación de equipos acordes a la necesidad del momento, así como también una circunstancia de retiros voluntarios en la DNV de personal con experiencia.

Si bien el 1er. Distrito Buenos Aires, supera el valor mínimo establecido en materia de IOEV, (Índice de Operatividad de Equipamiento Vial) mientras que el resto no sólo no alcanza ese valor, sino que también se encuentran por debajo del promedio general, cabe agregar que la situación era muy complicada a la hora de reparar los equipos dada las dificultades administrativas y disponibilidad de fondos para las reparaciones mayores que afectaban a equipos con varios años de uso y un mantenimiento deficiente.

El nivel del IOEV (Índice de Operatividad de Equipamiento Vial) óptimo no fue alcanzado por el 1er Distrito Buenos Aires dado el incremento importante en cantidad de kilómetros que fueron incorporados a conservación por administración por la situación antes desarrollada.

Así, por ejemplo, en el 2018, el 1er. Distrito Buenos Aires detenta un IOEV de 11,6 y, al mismo tiempo, no alcanza la cantidad necesaria de motoniveladoras, camiones volcadores, tractores neumáticos y mini cargadoras con aditamentos para los 600 km de ruta a conservar.

Por último y a los fines de obtener un beneficio en materia de crecimiento, se toma debida nota de las recomendaciones y las mismas serán puestas en consideración para que sean incorporadas como mecánica laboral, si bien algunas de las recomendaciones ya fueron detectadas y corregidas se analizarán las mismas a efectos de



Auditoría General de la Nación

optimizar los registros y alcanzar el nivel óptimo en las tareas de mantenimiento y en la consecuente generación de informes acordes a las necesidades administrativas, tanto de Casa Central como del propio Distrito Jurisdiccional.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by DIRECCION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDN
Date: 2020.10.17 10:57:02 -0500

Hago Ariel Bonino
Jefe de División
Distrito de Itacombé
Dirección Nacional de Vialidad

Digitally signed by DIRECCION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDN
Date: 2020.10.17 10:57:01 -0500



ANEXO X

Análisis de las consideraciones formuladas por el auditado a los Hallazgos y Recomendaciones

Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>Hallazgo 4.1 La normativa interna de la DNV vigente para el Mantenimiento por Administración no permite verificar si las áreas previstas en su estructura orgánica tomaron efectiva y oportuna intervención en la gestión de Mantenimiento por Administración, ni conforma un texto ordenado.</p> <p>Recomendación 6.1 Elaborar un texto ordenado de la normativa interna vigente en la DNV y de su estructura actualizada, con las misiones y funciones de las distintas áreas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNV la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV expresó: - Hallazgo 4.1: <i>Disconformidad Parcial: El Proceso N° 26 es aplicación en los Distritos jurisdiccionales, en los mismos las áreas no han cambiado su denominación.</i> <i>Disconformidad Parcial: La Circular N° 562 emitida por la ex Subgerencia de Mantenimiento y Equipos el 13 de mayo de 2013 fue dirigida a las Jefaturas de los Distritos Jurisdiccionales y continuó vigente hasta la emisión de las Circulares NO-2018-10934213-APN-OYM#DNV y NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV por parte de la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento. La primera fue enviada a personal de las Jefaturas de las Divisiones de Conservación de los Distritos jurisdiccionales con copia a las Jefaturas de los Distritos jurisdiccionales y la segunda a personal de las Divisiones Conservación de los Distritos jurisdiccionales.</i> <i>Acción correctiva a implementar: Se dispone en formato borrador un Proceso complementario al N° 26 que se prevé incorporar conforme lo previsto en el artículo 1°) de la RESOL-2028-81-APN-DNV#MTR (Diseño e implementación del Proceso Alfa”: Relevar, diseñar, capacitar, implementar, modificar Procesos de la Cadena de Valor de la DNV. Está previsto que la denominación del mismo sea N° 26 A</i> 	<p>Si bien el auditado sostiene que las áreas relacionadas a los Distritos no han sufrido variaciones, tal como se describe en el informe, la falta de aplicación del flujograma 26 y la ausencia de un compendio normativo que abarque y armonice la estructura, misiones y funciones con los circuitos administrativos generados para la gestión de la DNV, dificulta evaluar si las áreas previstas en la normativa vigente aplicable tomaron debida intervención.</p> <p>Los Distritos, así como sus áreas, guardan vinculación y dependencia jerárquica, funcional y de control con la sede central de la DNV, la cual ha sufrido las variaciones</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento por Administración”.</i></p> <p>- Recomendación 6.1: <i>No corresponde a la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mediante NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV el Distrito N° 7 Santa Fe expresó: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNV sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i> 	<p>descriptas.</p> <p>El auditado realiza comentarios respecto de las Circulares NO-2018-10934213-APN-OYM#DNV y NO-2018-34828303-APN-OYM#DNV y el borrador del nuevo flujograma que no fueron acompañadas a los efectos de fundar sus dichos. Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo 4.1 y la recomendación 6.1.</p>
<p>Hallazgo</p> <p>4.2 Las registraciones obrantes en la DNV en aspectos relacionados a la gestión de Mantenimiento por Administración, presentan falta de carga de datos o inconsistencias frente a la información proporcionada por el auditado, lo que afecta la confiabilidad de la misma y los análisis realizados a partir de ella.</p> <p>Recomendación</p> <p>6.2 Procurar que las registraciones obrantes en las áreas de la DNV se</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNV la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dijo: - Hallazgo 4.2: <i>Conformidad: se considera oportuno mencionar que, la cantidad de kilómetros de rutas nacionales mantenidas por administración varía constantemente, debido que está sujeta a la ejecución de obras y/o la suscripción de convenios. Además, también se debe aclarar que la variación sucede en forma mensual y no anual como se hace referencia en el punto 3.4 del informe de auditoría.</i> <i>Conformidad: La diferencia que se observa en los cuadros 4 y 5 presentados por la AGN, se debe a dos situaciones: Una que en el SIMCE se encuentra en estado “Activo” personal que ya no pertenece a la Repartición (cuadro 4), la otra se trata de personal</i> 	<p>En lo que hace a la aclaración efectuada por la DNV, respecto a que la variación de kilómetros a conservar por MxA se produce de forma mensual y no anual, es propicio resaltar que los valores incorporados en el cuadro n° 2 del punto 3.4.1 del proyecto de informe de auditoría fueron informados por el propio auditado para los años 2017, 2018 y 2019, sin desagregación en el sentido</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>efectúen conforme a lo establecido en la normativa aplicable, reflejando fehacientemente lo gestionado por el auditado.</p>	<p><i>que ha ingresado a la Repartición que fueron incorporados en el SIPER y no en el SIMCE (cuadro 5).</i></p> <p><i>Disconformidad parcial: Sobre las diferencias que puedan observarse, corresponde aclarar respecto de los materiales utilizados en las tareas de conservación, que se ha convenido, debido a la cantidad de datos requeridos en las planificaciones, los materiales menores no se carguen en las mismas.</i></p> <p><i>La confiabilidad de las registraciones se evaluará con los costos totales de los materiales más representativos utilizados para llevar a cabo las tareas de mantenimiento.</i></p> <p><i>Acción correctiva a implementar: El equipo desarrollador del SIMCE se encuentra en contacto con el área de Recursos Humanos a los efectos de obtener la Nómina del Personal activo de la Repartición. El mismo deberá solicitar al área de Recursos Humanos que informe sobre las altas y las bajas y de personal en el momento en que se produzcan.</i></p> <p><i>- Recomendación 6.2: La División Mantenimiento por Administración tiene a su cargo la revisión de los Informes presentados por los Distritos jurisdiccionales, como así también la colaboración en realizar las correcciones necesarias y elevarlas a los mismos a los efectos de que la presentación de los Informes corregidos no sea tan laboriosa. Esta tarea se encuentra plasmada en un borrador de Proceso Complementario denominado N°26A “Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento por Administración”.</i></p> <p><i>La División Mantenimiento por Administración tiene a su cargo la conclusión de la parametrización del Módulo de Conservación del SIMCE con el objetivo de elevar a la Administración General de la</i></p>	<p>descripto.</p> <p>En lo referente a la disconformidad parcial manifestada por el auditado, cabe mencionar que no se aportó normativa o disposición interna que regule el criterio esgrimido. Asimismo, se comprende que, independientemente de los datos requeridos en las planificaciones, el tratamiento que la DNV debe darle a los materiales debe ser uniforme y deben ser registrados y cargados, aunque sean ‘menores’, de modo que la gestión sea transparente y posibilite las tareas de control. En definitiva, el auditado reconoce la falta de carga de materiales, situación encontrada y descripta en el hallazgo.</p> <p>En relación a lo vertido sobre las recomendaciones, las mejoras que se dispongan en</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>DNV el Proyecto de Resolución aprobatoria del mismo.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mediante NO-2023-121903716-APN-DSF#DNU el Distrito N° 7 Santa Fe expresó: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNU y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNU sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i> 	<p>el flujograma del Proceso 26 y en el sistema SIMCE serán objeto de control en futuras auditorías de corresponder. Atento la conformidad expresada por la DNV y lo expuesto previamente, se mantiene el hallazgo 4.2 y la recomendación 6.2.</p>
<p>Hallazgo 4.3 Las metas para las tareas de conservación realizadas por la DNV a través de Mantenimiento por Administración, tal como se encuentran definidas presupuestariamente, dificultan la correcta verificación y evaluación del grado de cumplimiento para cada Ejercicio.</p> <p>Recomendación 6.4 Definir metas presupuestarias que permitan evaluar adecuadamente el grado de cumplimiento en cada Ejercicio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNU la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dijo: <i>Conformidad. Se informa que la modalidad de trabajo en el sistema SIMCE en el Año 2023 consistió en incorporar a principio de año los tramos de la red vial nacional que no se encuentran concesionados ni gestionados por Contratos C.Re.Ma. Por su parte, los Distritos jurisdiccionales al generar las planificaciones seleccionan las rutas, los tramos y las secciones en las que efectivamente se realizan los trabajos, es decir que no consideran las secciones que se encuentran gestionados por obras por contrato (sistema modular o unidad de medida) ni secciones que se encuentran bajo la suscripción de Convenios Interadministrativos.</i> <i>Los cuadros requeridos en los Informes correspondiente a las rutas, tramos y secciones gestionados por vía administrativa (Programa 16-01) en la actualidad son elaborados mensualmente por los Distritos jurisdiccionales en formato Excel.</i> 	<p>Respecto a las incorporaciones al sistema SIMCE que la DNV informa que se comenzaron a implementar no se corresponden con el período auditado y podría ser incluido en futuras auditorías. En virtud de la conformidad manifestada por el auditado, se mantiene el hallazgo 4.3 y la recomendación 6.4.</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>Acción correctiva a implementar: El seguimiento por subprograma se efectuará a través de la incorporación de parámetros ad hoc en el sistema, es decir, se tiene previsto implementar incorporar en el sistema SIMCE el detalle el total de los Kilómetros conservados por Administración a principio de cada mes (Programa 16-01). Los mismos deberán validarse a fin de cada mes (causa inicio y/o finalización de obras de mantenimiento por contrato), con lo cual la longitud será variable. Es necesario destacar que también deben considerarse casos particulares, como por ejemplo casos en que se ejecuten obras y el mantenimiento invernal se encuentre a cargo de los Distritos jurisdiccionales.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante NO-2023-121903716-APN-DSF#DNU el Distrito N° 7 Santa Fe expresó: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNU y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNU sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i>	
<p>Hallazgo 4.4 El modo en que la DNV registra y rinde periódicamente las tareas efectuadas por Mantenimiento por Administración no cumple la normativa interna dictada al efecto y no permite</p>	<ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNU la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dijo: - Hallazgo 4.4 y 4.4.1: <i>Disconformidad parcial: La razón de que el Flujograma del Proceso N° 26 “Definir, programar y ejecutar necesidades de mantenimiento por administración” se aplica sin documentar la planilla de Gestión</i>	<p>En base a lo vertido por el auditado vale destacar que, del relevamiento efectuado del sistema SIMCE y la documentación aportada por la DNV, no surge que el</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>evaluar su gestión.</p> <p>4.4.1 La DNV no cumplió con lo previsto en la normativa interna, respecto a la elaboración de las Planillas de Gestión de Mantenimiento requerida en el Flujograma de Procesos N° 26, para su posterior utilización como una herramienta de gestión eficaz y efectiva.</p> <p>Recomendación</p> <p>6.2 Procurar que las registraciones obrantes en las áreas de la DNV se efectúen conforme a lo establecido en la normativa aplicable, reflejando fehacientemente lo gestionado por el auditado.</p> <p>6.3 Registrar, de manera uniforme y homogénea en la totalidad de distritos jurisdiccionales, las tareas ejecutadas por MxA, con una adecuada identificación de cada ítem y recurso afectado, y la indicación de si la labor efectuada resulta suficiente para cumplir con los objetivos exigibles definidos para este programa de conservación.</p>	<p><i>de Mantenimiento, radica en el hecho de que el Proceso N° 26 fue implementado en el Mes de Septiembre de 2017 y durante dicho año, personal de la División Mantenimiento por Administración se encontraba trabajando en forma conjunta con personal de las Divisiones Conservación de los Distritos jurisdiccionales en la parametrización del Módulo de Conservación del sistema SIMCE, es decir en la introducción de las planificaciones de las tareas de conservación que habitualmente realizan, con los materiales que se insumen durante la ejecución de las mismas y las fotografías de los estados antes, durante y después de la ejecución de las tareas.</i></p> <p><i>La información requerida en la planilla de gestión de mantenimiento, se encuentra reflejada en el sistema SIMCE, cabe la aclaración que en función de las necesidades relevadas, se cargan las planificaciones, y el hecho de que la información se encuentre en un sistema informático resulta una herramienta de gestión eficaz y efectiva, además de que en el sistema se dispone del historial de Planificaciones.</i></p> <p><i>De importancia, resulta efectuar la siguiente aclaración: El sistema SIMCE fue aprobado mediante Res/AG N° 0079/12 el 23 de Enero de 2012 como una herramienta eficaz para contar con la información indispensable para el control de la gestión de equipos y vehículos y la consecuente toma de decisiones acerca de su uso y asignación, como así también para dar adecuada respuesta a las recomendaciones efectuadas por organismos de control internos y externos, pudiendo contarse con una registración integral de los mismos.</i></p> <p><i>Con el mismo objetivo, se prevé elevar a aprobación de la</i></p>	<p>auditado cuenta con el nivel de detalle requerido en las planillas de gestión de mantenimiento, de modo que se disponga de información en cantidad y calidad que permita su empleo para una gestión eficaz y efectiva. Tal circunstancia es conformada por los Distritos Jurisdiccionales de la DNV, Mendoza, Santa Fe y Misiones.</p> <p>En cuanto a las acciones correctivas a implementar y las modificaciones que la DNV prevé realizar al sistema SIMCE, son posteriores al período auditado y podrán ser objeto de control en futuras auditorías.</p> <p>Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo 4.4, 4.4.1 y las recomendaciones 6.2 y 6.3.</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>Administración General de la DNV la incorporación del Módulo de Conservación una vez que se incorporen en el mismo los parámetros faltantes.</i></p> <p><i>Acción correctiva a implementar: La Coordinación de Mantenimiento trabajará en la solicitud de modificación de dicho Proceso reemplazando la Planilla de gestión de Mantenimiento por las planificaciones del sistema SIMCE. Una vez que esté concluido su desarrollo y producida la aprobación por parte de la Administración General de la DNV, se presentará el Proceso complementario “Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento por Administración: ambos se encuentran en estado borrador.</i></p> <p>- Recomendación 6.3: <i>La División de Mantenimiento por Administración tiene a su cargo la elevación para aprobación del Proceso complementario “Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento por Administración” una vez que se encuentre concluido el desarrollo del Módulo de Conservación.</i></p> <p><i>La División de Mantenimiento por Administración realizó capacitaciones a personal de los 24 Distritos jurisdiccionales en el período comprendido los días 11, 18, 25 de Agosto y 1 y 20 de Septiembre del 2022 sobre la Elaboración de Informes del Mantenimiento por Administración en función de los registros del sistema SIMCE-Obligatoriedad de mantener actualizado el sistema. a los Distritos jurisdiccionales con el objetivo de la registración uniforme. Se mencionan los Números de Notas de convocatorias:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>• NO-2022-79844438-APN-PYO#DNV</i><i>• NO-2022-82349609-APN-PYO#DNV</i>	



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<ul style="list-style-type: none">• NO-2022-85668426-APN-PYO#DNV• NO-2022-89053664-APN-PYO#DNV• NO-2022-96819178-APN-PYO#DNV <p><i>La División Mantenimiento por Administración tuvo a su cargo la revisión de las tareas que se encontraban cargadas en el sistema, varias de ellas por los Distritos jurisdiccionales y procedió a unificar denominaciones y dejar inactivas en el sistema tareas menores, tareas similares que se encontraban con diferente denominación como así también la incorporación de tareas faltantes y de las tareas que se ejecutan bajo la contratación de servicios o la suscripción de Convenios Interadministrativos, ejemplo contratación de personal de Municipios.</i></p> <p><i>Este trabajo fue consensuado con personal de los Distritos jurisdiccionales en las jornadas del 11 de Agosto al 20 de Septiembre de 2022 en las que se colocó una “Z” al inicio de las denominación de las tareas que se había decidido que no continúen siendo cargadas en el sistema con el objetivo de que el equipo de desarrollo del sistema las establezca como “inhabilitadas” para que no puedan ser seleccionadas nuevamente al cargar las planificaciones.</i></p> <p><i>En dichas jornadas también se procedió a la incorporación de materiales faltantes en el mismo a los efectos de que, al cargar las planificaciones de las tareas de conservación puedan finalizarlas cargando las cantidades de los materiales utilizados seleccionándolos del Menú disponible (ABM Tablas: Altas/Bajas/Modificaciones).</i></p> <p><i>Respecto de la Normativa vigente dictada a los efectos de resolver esta situación, se menciona que en los años 2022 y 2023 se han</i></p>	



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>enviado Instructivos a los Distritos jurisdiccionales:</i> <i>INSTRUCTIVO PRESENTACIÓN DE INFORMES CUATRIMESTRALES DEL MANTENIMIENTO POR ADMINISTRACIÓN AÑO 2022 (IF-2022-95286130-APN-OYM#DNU) ELEVADOS MEDIANTE NOTAS A CADA UNO DE ELLOS.</i> <i>INSTRUCTIVO REGISTRO DEL MANTENIMIENTO POR ADMINISTRACIÓN EN SISTEMA SIMCE (SISTEMA INFORMÁTICO DE MANTENIMIENTO Y CONTROL DE EQUIPOS) Y PRESENTACIÓN DE INFORMES MENSUALES AÑO 2023 (IF-2023-31709648-APN-OYM#DNU ENVIADO A LOS DISTRITOS JURISDICCIONALES MEDIANTE NOTA NO-2023-42247695-APN-OYM#DNU).</i> <i>Para el Año 2024 se tiene previsto contar con la aprobación del sistema SIMCE como herramienta de gestión del Mantenimiento por Administración e iniciadas la Modificación del Proceso N°26 y la incorporación del Proceso complementario (N° 26 A-Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento por Administración).</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNU el Distrito 4° Mendoza expuso: <i>Efectivamente de acuerdo al Flujograma del Proceso 26: "Definir, programar y ejecutar necesidades de mantenimiento por administración" se deben confeccionar las Planillas de Gestión de Mantenimiento (PGM). Dichas planillas comenzaron a confeccionarse inicialmente, no obstante debido a las carencias de</i>	



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>personal técnico/administrativo y a la dedicación de tiempo que las mismas insumían (las PGM constan de 24 columnas de datos) y dado que, por otra parte la carga de las operaciones de relevamiento; planificación y realización de las tareas de Mantenimiento por Administración deben ser cargadas e informadas a través del Sistema SIMCE, se optó por hacerlo directamente en éste último sistema a efectos de evitar la duplicación de carga de la información y optimización del recurso humano, que como es de conocimiento es escaso, tal y como fuera informado en el primer informe de respuesta.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV el Distrito 7° Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNV sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i>• Mediante Nota NO-2023-108860933-APN-DMIS#DNV el Distrito 15° Misiones expuso: <i>Con respecto a este punto. Se recomienda la unificación de criterios y de procesos o sistemas de información, ya que, tanto en la sección Mantenimiento como en la División Conservación no cuentan con personal administrativo y se vuelve muy complicado cumplimentar</i>	



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>con lo establecido en el Proceso n°26, con la carga de datos similares en el SIMCE y la confección del Informe Mensual de “Mantenimiento por Administración”. Así mismo, se informa que desde el año 2022 se hace todo lo posible por cumplir con estos requerimientos.</i></p>	
<p>Hallazgo 4.4.2 Los Distritos Jurisdiccionales de la DNV elaboraron informes cuatrimestrales de mantenimiento por administración que no cumplen con la normativa interna aplicable.</p> <p>4.4.2.1 Los Distritos Jurisdiccionales no han presentado los informes cuatrimestrales por lo que no hay evidencia que hayan sido elaborados en los plazos y períodos precisados en la Circular SGM y E 562/13, situación que imposibilita una planificación integral de las tareas de conservación en sus distintas modalidades, en la red vial nacional.</p> <p>Recomendación 6.2 Procurar que las registraciones obrantes en las áreas de la DNV se efectúen conforme a lo establecido en la</p>	<p>• Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNV la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dijo: <i>Conformidad. Corresponde mencionar que la demora en la presentación de los Informes se debe a varios factores, uno de ellos es que los Informes solicitados según Instructivo enviado mediante Circular 2013 insumen un tiempo considerable y las tareas diarias realizadas por las Divisiones Conservación no permitían su elaboración en tiempo y forma, otro es que en el año 2017 se comenzaron a poner en vigencia diversos sistemas informáticos (GDE, Compr.Ar, etc.), sumado a ello se estaba desarrollando el Módulo de Conservación del SIMCE, es decir que trató de un período de transición y el que se estaba analizando las nuevas posibilidades de presentación de los mismos.</i> <i>Acción correctiva a implementar: La División de Mantenimiento por Administración se encuentra abocada a la conclusión de la parametrización Módulo de Conservación del SIMCE con el objetivo de reducir el tiempo que demanda la elaboración de los Informes Mensuales por parte de los Distritos jurisdiccionales. La presentación de los Informes se establecerá en el Proceso creado ad hoc. (N° 26A Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento que se encuentra en versión borrador).</i></p>	<p>Las valoraciones efectuadas por la DNV dan conformidad a los hallazgos. Por su parte, la presentación de informes que el auditado prevé incorporar en el nuevo flujograma 26 como acción correctiva, es posterior al período auditado y en su caso serán objeto de control en futuras auditorías.</p> <p>Los Distritos Jurisdiccionales de Buenos Aires, Mendoza y Santa Fe aportan comentarios que confirman lo expuesto en el proyecto de informe de auditoría.</p> <p>Por lo expuesto, se mantiene los hallazgos 4.4.2 y 4.4.2.1 y las recomendaciones 6.2 y 6.3.</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>normativa aplicable, reflejando fehacientemente lo gestionado por el auditado.</p> <p>6.3 Registrar, de manera uniforme y homogénea en la totalidad de distritos jurisdiccionales, las tareas ejecutadas por MxA, con una adecuada identificación de cada ítem y recurso afectado, y la indicación de si la labor efectuada resulta suficiente para cumplir con los objetivos exigibles definidos para este programa de conservación.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-122675821-APN-DBA#DNV el Distrito 1° Buenos Aires expuso: <i>La demora en la generación de los informes cuatrimestrales, en tiempo y forma obedece a que la incorporación del nuevo Jefe de División Conservación fue el 1 de diciembre 2017, y con anterioridad no se estaban generando ninguno de estos registros, situación que, con el correr del tiempo se fue corrigiendo.</i> <i>Se comparte el concepto de que, "el cumplimiento fuera del plazo establecido incide en la eficacia del control interno de la sede central de la DNV y no coadyuva a una planificación integral de las tareas de conservación".</i>• Mediante Nota IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNV el Distrito 4° Mendoza expuso: <i>De la misma manera la confección y elaboración de los Informes Cuatrimestrales estuvo influenciada por la misma situación informada en el punto anterior (carencia de personal). No obstante la cantidad de documentos, cuadros, anexos, etc. agregados en los mismos se debió a la interpretación de la metodología realizada por la División Conservación de este 4° Distrito y a lo instruido, normado a partir de la NO-2019-90272248-APN-AYF#DNV (del 03/10/19), y a las reuniones, coordinaciones e instrucciones recibidas desde la Coordinación General de Operación y Mantenimiento.</i>• Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV el Distrito	



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p>7° Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNI y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNI sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i></p>	
<p>Hallazgo 4.4.2.2 Los informes elaborados en el período auditado no incorporan completamente los documentos, cuadros y anexos requeridos por la Circular SGM y E 562/13, y modificatoria.</p> <p>Recomendación 6.2 Procurar que las registraciones obrantes en las áreas de la DNV se efectúen conforme a lo establecido en la normativa aplicable, reflejando fehacientemente lo gestionado por el auditado.</p> <p>6.3 Registrar, de manera uniforme y homogénea en la totalidad de distritos jurisdiccionales, las tareas ejecutadas por MxA, con una adecuada identificación de cada ítem y recurso</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNI la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dijo: <i>Conformidad: Los documentos requeridos por la Circular SGM y E N°562/13 y modificatoria insumen un tiempo considerable y las tareas diarias realizadas por las Divisiones Conservación no permiten completar su elaboración en tiempo y forma.</i> <i>Acción correctiva a implementar: La División de Mantenimiento por Administración se encuentra abocada a la conclusión de la parametrización Módulo de Conservación del SIMCE con el objetivo de reducir el tiempo que demanda la elaboración de los Informes Mensuales por parte de los Distritos jurisdiccionales y la presentación de los Informes se establecerá en el Proceso creado ad hoc. (N° 26A Emitir Informes Mensuales de Mantenimiento que se encuentra en versión borrador).</i> • Mediante Nota NO-2023-122675821-APN-DBA#DNI el Distrito 1° Buenos Aires expuso: <i>La falta de algunos cuadros o información puntual en algunos de los cuatrimestres obedece a que al momento de la generación del</i> 	<p>La DNV da conformidad al hallazgo.</p> <p>En lo que hace a las acciones correctivas que el auditado afirma que se implementarán en el SIMCE y el flujograma 26, son posteriores al período auditado y podrán ser objeto de control en futuras auditorías.</p> <p>Los Distritos Jurisdiccionales de Buenos Aires, Mendoza y Santa Fe aportan comentarios que confirman lo expuesto en el proyecto de informe de auditoría.</p> <p>Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo 4.4.2.2 y las recomendaciones 6.2 y 6.3.</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>afectado, y la indicación de si la labor efectuada resulta suficiente para cumplir con los objetivos exigibles definidos para este programa de conservación.</p>	<p><i>informe correspondiente no se contaba con la información a volcar. Además de ello no se contaba con personal calificado y capacitado para la realización de estos informes, situación ésta que se fue corrigiendo con el transcurrir del tiempo, ya que con anterioridad estos informes no se realizaban en el 1er. Distrito Buenos Aires.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNV el Distrito 4° Mendoza expuso: <i>De la misma manera la confección y elaboración de los Informes Cuatrimestrales estuvo influenciada por la misma situación informada en el punto anterior (carencia de personal). No obstante la cantidad de documentos, cuadros, anexos, etc. agregados en los mismos se debió a la interpretación de la metodología realizada por la División Conservación de este 4° Distrito y a lo instruido, normado a partir de la NO-2019-90272248-APN-AYF#DNV (del 03/10/19), y a las reuniones, coordinaciones e instrucciones recibidas desde la Coordinación General de Operación y Mantenimiento.</i>• Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV el Distrito 7° Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNV sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias</i>	



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>Hallazgo 4.4.3 La registración heterogénea e inapropiada de las tareas de Mantenimiento por Administración no permite evaluar si la gestión de la DNV fue eficaz en el período auditado.</p> <p>Recomendación 6.2 Procurar que las registraciones obrantes en las áreas de la DNV se efectúen conforme a lo establecido en la normativa aplicable, reflejando fehacientemente lo gestionado por el auditado.</p> <p>6.3 Registrar, de manera uniforme y homogénea en la totalidad de distritos jurisdiccionales, las tareas ejecutadas por MxA, con una adecuada identificación de cada ítem y recurso afectado, y la indicación de si la labor efectuada resulta suficiente para cumplir con los objetivos exigibles definidos para este programa de conservación.</p>	<p><i>realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNV la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dijo: <i>Conformidad. Los Informes de Mantenimiento por Administración fueron heterogéneos hasta el Año 2022. Debido a ello, se enviaron Instructivos con el objetivo de unificar las presentaciones: En el Año 2022 se envió a los Distritos jurisdiccionales un Instructivo de Mantenimiento por Administración y Presentación de Informes Cuatrimestrales y en el Año 2023 un Instructivo de Presentación de Informes Mensuales.</i> <i>Acción correctiva a implementar: Se prevé incorporar en el Manual de Procesos un Proceso denominado 26A: “Emitir Informes de Mantenimiento por Administración” una vez que el Módulo de Conservación del SIMCE se encuentre aprobado por parte de la Administración General.</i>• Mediante Nota NO-2023-122675821-APN-DBA#DNV el Distrito 1º Buenos Aires expuso: <i>Se comparte el concepto de que “el incumplimiento verificado respecto a la ausencia de PGM, (Planilla de gestión de Mantenimiento) que den cuenta de los recursos aplicados en cada tarea llevada a cabo por los distritos mediante MxA, repercute en la confiabilidad de las registraciones existentes y, en consecuencia, en la posibilidad de vincular dichos recursos con las contrataciones de servicios, insumos y equipamiento ejecutadas para tal cometido, como así también su posterior pago”.</i>	<p>El auditado presta conformidad al hallazgo. Lo comentado respecto a los instructivos que la DNV comenzó a aplicar a partir del año 2022, así como las incorporaciones que se vayan a hacer en el SIMCE son posteriores al período auditado y en caso de corresponder serán objeto de control en futuras auditorías. Los Distritos Jurisdiccionales de Buenos Aires, Mendoza y Santa Fe aportan comentarios que confirman lo expuesto en el proyecto de informe de auditoría. En lo relativo a los comentarios del Distrito Buenos Aires sobre la disponibilidad de información relativa a combustibles y lubricantes en el sistema YPF en ruta, se destaca que la ausencia de las PGM y la</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>El registro de los consumos de combustibles y lubricantes es a través de la YPF en ruta, sistema este que proporciona un detalle de excelente nivel al cual se puede acceder y observar el consumo de la cada movilidad afectada al mantenimiento por administración, lo mismo que con las tarjetas YPF DNI se puede acceder al consumo de combustibles y lubricantes destinados, en su mayoría, al consumo de los equipos viales, maquinas, etc.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mediante Nota IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNV el Distrito 4° Mendoza expuso: <i>La confección y registración de las necesidades en los diversos PAC se ejecutó de la misma manera, teniendo en cuenta que dichas tareas exceden al ámbito de la División Conservación y son coordinadas por las diversas áreas y Divisiones de todo el Distrito.</i> • Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV el Distrito 7° Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNV sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i> 	<p>imposibilidad de vincular el equipamiento a una tarea y período determinado impide apropiar el consumo con una tarea específica de MxA. El comentario del Distrito, no aporta mayor información y documentación que logre conmovier el hallazgo. Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo 4.4.3 y las recomendaciones 6.2 y 6.3.</p>
<p>Hallazgo 4.5 La DNV no documentó adecuadamente los controles</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNV la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dice: <i>Conformidad. La División de Mantenimiento por Administración</i> 	<p>La DNV da conformidad al hallazgo y reconoce que la presentación extemporánea de</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>implementados por los funcionarios de las áreas responsables, respecto a la gestión de conservación a través de Mantenimiento por Administración lo que derivó en control ineficaz de la gestión durante el período auditado.</p> <p>Recomendación 6.5 Documentar los controles implementados por los funcionarios intervinientes en la gestión de conservación mediante MxA.</p>	<p><i>dependiente de la Subgerencia de Mantenimiento por Administración tiene a su cargo la revisión de los Informes presentados por los Distritos y ha elevado Notas con las Observaciones en forma extemporánea lo que dificultaba las correcciones de los mismos.</i></p> <p><i>Acción correctiva a implementar: Una vez concluido el desarrollo del Módulo de Conservación, lo cual permitirá reducir los tiempos de elaboración de los Informes por parte de los Distritos como así también los de revisión por parte de la División de Mantenimiento por Administración, lo que permitirá tener un control eficaz.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNU el Distrito 7° Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNU y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNU sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i> 	<p>notas internas dificultó la corrección por parte de las áreas responsables.</p> <p>El nuevo módulo que el auditado incorporará al sistema SIMCE, como acción correctiva a implementar, no se corresponde con el período auditado y podrán ser objeto de control en futuras auditorías.</p> <p>Por lo expuesto se mantiene el hallazgo 4.5 y la recomendación 6.5.</p>
<p>Hallazgo 4.6 Los indicadores conformados por la DNV, al no efectuarse en la periodicidad requerida, no permiten evaluar si Mantenimiento por Administración es la modalidad de conservación adecuada y si la labor planteada y ejecutada mediante ésta resulta eficaz y efectiva.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNU la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dice: <i>Disconformidad. La pertinencia del Mantenimiento por Administración como modalidad no se relaciona directamente con la evolución del estado del sector de la red vial administrada por la propia DNV, sino con las condiciones reales del sector y las posibilidades reales de ejercer las acciones en forma inmediata. Los Índices de Estado (IE) y de Serviciabilidad Presente (ISP) no son</i> 	<p>Las valoraciones efectuadas por el auditado no se correlacionan con el criterio por el cual la DNV clasifica y caracteriza a los distintos sistemas de conservación.</p> <p>El MxA como modalidad de conservación se vincula</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>Recomendación</p> <p>6.6 Realizar mediciones periódicas que abarquen la totalidad de la red vial nacional, de manera que la DNV cuente con indicadores (IE, ISP, etc) actualizados para clasificar los tramos de rutas por intervalos o rangos de estado y para efectuar un seguimiento de su evolución, con el objeto de que los distintos sistemas de conservación se ajusten a la situación real de las rutas y las capacidades y objetivos de cada programa de mantenimiento.</p>	<p><i>utilizados en las tareas de conservación de rutina diaria, las tareas de conservación se realizan sobre situaciones puntuales en la red vial como por ejemplo aparición de baches, fisuras en tramos puntuales de la misma.</i></p> <p><i>Las necesidades de mantenimiento relevadas no utilizan dichos índices para la realización las tareas de mantenimiento, ya que los mismos responden a seguimientos de evolución del camino que para realizar obras con intervenciones mayores cuando los índices caen por debajo de valores mínimos admisibles.</i></p> <p><i>Son necesarias acciones inmediatas y efectivas para asegurar la transitabilidad del camino, y no de la evaluación de dichos índices para iniciar las tareas, por cuanto la evaluación de dichos índices requeriría del tiempo del relevamiento, procesamiento y presentación de datos.</i></p> <p><i>En el sistema SIMCE se registran las planificaciones de dichas tareas, como así también las que derivan de la atención de emergencias a las cuales se les asigna también Número de Planificación.</i></p> <p><i>Resulta necesario efectuar la aclaración de que el mantenimiento por Administración se realiza sobre los kilómetros de red vial que quedan excluidos de los sistemas otros sistemas de gestión (Concesiones viales, CREMA, Obras de Mantenimiento contratadas por sistema Modular o por Unidad de Medida, Convenios Interadministrativos de Transferencia de Funciones Operativas) que sí son planificados, como así también en caso de circunstancias que afecten a los mismos (rescisiones de contrato, licitaciones desiertas o fracasadas, mantenimiento invernal que no se encuentre incluido en los contratos</i></p>	<p>directamente con el estado de evolución de la red vial, puesto que el estado de las rutas determina por definición la tipología de mantenimiento que se requiere y, por ende, el tipo de sistema de conservación posible según los propios parámetros de la DNV.</p> <p>Por ende, de forma directa o indirecta, el IE e ISP son una herramienta para la gestión del mantenimiento, toda vez que exponen la situación real y permiten a la DNV asignar el sistema de gestión pertinente. Cabe señalar que, de acuerdo a lo informado por la DNV, el IE es adoptado como meta ODS 9.1.1² “porcentaje de la red vial en estado bueno o regular” (ver nota al pie n° 20 del proyecto de informe de auditoría).</p> <p>El hecho que el auditado, por elección o necesidad, gestione</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p>etc.).</p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-115634164-APN-DCHU#DNU el Distrito 13° Chubut expuso: <i>En éste Distrito contamos con personal de mucha experiencia en el Mantenimiento Invernal, por lo que es política propia ejecutar estas tareas por administración. Hay Mallas CReMa que no tienen contratado este Mantenimiento entre los meses de Mayo a Setiembre, y lo efectúa el Distrito, resultando una longitud de red a atender en invierno, superior a la del verano.</i> <i>Como se expresara el MxA se aplica a una parte de la red que está en condiciones de recibir éstas tareas y en la cual pueden planificarse las intervenciones y presupuestos, y a una parte de red que debe atenderse por demoras en la firma de los contratos, desestimaciones, neutralizaciones etc, que escapan a la planificación y que ameritan la ejecución de otro tipo de tareas que exceden el mantenimiento rutinario y provisiones de personal, equipos y presupuesto.</i> <i>Se considera que los IE e ISP no caracterizan completamente los resultados obtenidos con el MxA (ni mantenimiento contratado), ya que los mismos se limitan a describir el estado de la calzada, no reflejan la condición del señalamiento, limpieza de zona de camino, estado de las obras de arte, existencia de pastos, condición de las defensas, iluminación etc. Asimismo, la evaluación de estado, no puede ejecutarse en temporada invernal.</i> <i>Con buen criterio la Administración implementó el uso del IOEV, que necesariamente debe complementarse con otros índices para dar una</i>	<p>desde los Distritos tramos de rutas con necesidades de obra que exceden MxA, y/o no disponga de los recursos necesarios, no invalida el deber de planificar y gestionar de forma eficaz y efectiva siguiendo los criterios y parámetros que la propia DNU ha fijado.</p> <p>Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo 4.6 y la recomendación 6.6.</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>información acabada sobre el MxA.</i> <i>Párrafo aparte merece el Mantenimiento Invernal, cuyos Equipos Tipo y tareas son distintas al mantenimiento de rutina que se efectúa el resto del año, para las cuales no tenemos índices, más allá de las condiciones de transitabilidad informadas en los partes oficiales.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNDV el Distrito 7° Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNDV y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNDV sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i>	
<p>Hallazgo 4.6.1 El Índice de Estado (IE) no pudo ser calculado apropiadamente por la falta o incompleta evaluación de la deformación longitudinal de la red vial nacional.</p> <p>Recomendación 6.6 Realizar mediciones periódicas que abarquen la totalidad de la red vial nacional, de manera que la DNV cuente</p>	<ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNDV la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dijo: <i>Sobre este punto corresponde mencionar que el Proceso N° 25 se encuentra bajo la órbita de la Coordinación de Calidad, Investigación y Desarrollo dependiente de la Gerencia Ejecutiva de Proyectos y Obras.</i>• Mediante Nota IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNDV el Distrito 4° Mendoza expuso: <i>Independientemente de lo normado a través del Flujograma del Proceso 25: "Relevar y controlar parámetros de estado de las rutas",</i>	<p>El auditado hace referencia a que el Proceso 25 está en la órbita de la Gerencia Ejecutiva de Proyectos y obras sin efectuar descripción sobre la situación planteada y los distritos Mendoza y Santa Fe conforman el hallazgo. Por lo expuesto se mantiene el hallazgo 4.6.1 y la recomendación 6.6.</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>con indicadores (IE, ISP, etc) actualizados para clasificar los tramos de rutas por intervalos o rangos de estado y para efectuar un seguimiento de su evolución, con el objeto de que los distintos sistemas de conservación se ajusten a la situación real de las rutas y las capacidades y objetivos de cada programa de mantenimiento.</p>	<p><i>se acepta la "observación" y se propone coordinar la implementación de una metodología que permita un mayor y/o mejor análisis, planificación, ejecución y evaluación de las tareas ejecutadas a través del sistema de mantenimiento por administración.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV el Distrito 7° Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNV sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i>	
<p>Hallazgo 4.6.2 De las evaluaciones y registraciones provistas por la DNV sobre el estado de los tramos de la red vial, no resulta posible evaluar si Mantenimiento por Administración es la modalidad de conservación conveniente y si la labor realizada fue eficaz.</p> <p>Recomendación 6.6 Realizar mediciones periódicas que abarquen la totalidad de la red vial nacional, de manera que la DNV cuente</p>	<p>La Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV no efectuó comentarios sobre este hallazgo.</p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNV el Distrito 4° Mendoza expuso: <i>Para éste acápite, valen las mismas consideraciones expuestas en el punto anterior 4.6.1).</i> <i>Independientemente de lo normado a través del Flujograma del Proceso 25: "Relevar y controlar parámetros de estado de las rutas", se acepta la "observación" y se propone coordinar la implementación de una metodología que permita un mayor y/o mejor análisis, planificación, ejecución y evaluación de las tareas ejecutadas a través del sistema de mantenimiento por administración</i>	<p>En virtud de la conformidad manifestada por el auditado, se mantiene el hallazgo 4.6.2 y la recomendación 6.6.</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>con indicadores (IE, ISP, etc) actualizados para clasificar los tramos de rutas por intervalos o rangos de estado y para efectuar un seguimiento de su evolución, con el objeto de que los distintos sistemas de conservación se ajusten a la situación real de las rutas y las capacidades y objetivos de cada programa de mantenimiento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNU el Distrito 7° Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNU y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNU sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i> 	
<p>Hallazgo 4.7 Los Distritos Jurisdiccionales de la DNV gestionaron de manera ineficaz el personal necesario para la ejecución de las tareas de conservación mediante Mantenimiento por Administración ya que los distritos analizados no contaron, en su mayoría, con la disponibilidad de agentes acorde a los km de ruta a conservar en cuanto a cantidad y perfil requerido.</p> <p>Recomendación 6.7 Procurar que los Distritos Jurisdiccionales de la DNV dispongan, para la ejecución de tareas por MxA, de la dotación de personal y equipamiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNU la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dijo: <i>Sobre este punto corresponde mencionar que la contratación de personal se encuentra bajo la órbita de la Gerencia Ejecutiva de Recursos Humanos.</i> <i>En cuanto a los cálculos realizados en las tablas del anexo, se observa que se ha calculado de manera errónea por lo que se expone la metodología y análisis para dichos índices:</i> <i>a. Cuadrilla Tipo de Recursos Humanos</i> <i>Para realizar las tareas de conservación surge la necesidad de definir una cuadrilla tipo en concordancia con el equipo vial tipo descrito en el cálculo del IOEV. La cuadrilla tipo definida necesaria para atender 180 kilómetros de red vial de forma óptima, es la siguiente:</i> <i>Cuadrilla Tipo para 180 km</i> <ul style="list-style-type: none"> Seis (6) Obreros Nueve (9) Operadores Viales 	<p>Teniendo en consideración las fórmulas aportadas por el auditado y la indicación del valor óptimo = 10, se ajusta la redacción el punto 3.4 b), del hallazgo 4.7 y el anexo VII del proyecto de informe en lo que respecta al valor mínimo utilizado como parámetro respecto de los índices por distrito y promedio informados por la DNV (cuadro N° 42 – Anexo VII) y los porcentajes de distritos que superan los valores óptimos (Cuadro N° 43 – Anexo VII. Se incorpora el</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>necesario acorde a las necesidades y kilómetros a mantener, en la cantidad y calidad requeridas.</p>	<p><i>De igual manera que el IOEV se define el Índice de Obreros (IO) y Operadores Viales (IOV) y como patrón de medida se le asigna un valor igual a 10 como valor óptimo para los 180 km cuando se equipara la cuadrilla tipo. Los Obreros se consideran aquellos que realizan tareas manuales de los distintos ítems y los Operadores viales refieren a los maquinistas de equipos pesados y camiones.</i></p> <p><i>El Índice de Obreros Óptimo será:</i> $IO_{\text{óptimo}} = 10$</p> <p><i>El Índice de Operadores Viales Óptimo será:</i> $IOV_{\text{óptimo}} = 10$</p> <p><i>b. Cantidad Óptima de Recursos Humanos</i></p> <p><i>En base a la cuadrilla tipo defina, se tiene que es la cantidad mínima para mantener 180 km de ruta, por lo tanto, esto nos permite calcular la cantidad necesaria para mantener los kilómetros de ruta requeridos en el momento para la Jurisdicción. Las expresiones de cálculo serían la siguientes:</i></p> <p><i>Cantidad óptima de Obreros = (Cantidad km por Adm. x 6) / 180 km</i> <i>Cantidad óptima de Op. Viales = (Cantidad km por Adm. x 9) / 180 km</i></p> <p><i>c. Índices de Recursos Humanos</i></p> <p><i>Para tener un valor de referencia de la situación los recursos humanos en relación a la cantidad de kilómetros por administración de red vial a atender se elaboran dos índices en base a la cuadrilla tipo definida previamente. Estos índices deberán compararse contra los índices óptimos (IO óptimo y IOV óptimo), que son iguales a 10, de lo cual se desprende que, si los valores calculados para la Jurisdicción se encuentran por debajo de estos óptimos se</i></p>	<p>cálculo del Índice Obrero e Índice Operadores Viales por año conforme los km conservados por la DNV en esos períodos (cuadro N° 44 y 45 – Anexo VII)</p> <p>Por otra parte, los distritos Buenos Aires, Mendoza, santa fe, Chubut y Misiones de la DNV conforman el hallazgo y describen carencias puntuales en el personal para el desarrollo de la labor por MxA, en consonancia con las conclusiones expuestas en los comentarios del hallazgo.</p> <p>Por lo expuesto se modifica el hallazgo 4.7 en la parte pertinente y se mantiene la recomendación 6.7.</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>encontraría en un déficit y por ende no se podrán cubrir las necesidades de atención de las tareas a realizar para el mantenimiento de rutina y por el contrario un valor mayor indicaría que se pueden cumplir con las tareas de forma adecuada. Las expresiones de cálculo de los índices son las siguientes:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Índice de Obreros:</i> $IO = (N^{\circ} \text{ de Obreros} / \text{Cantidad óptima de obreros}) \times 10 = (N^{\circ} \text{ de Obreros} \times 180 \text{ km} / \text{Cantidad km por Adm} \times 6) \times 10$• <i>Índice de Operadores Viales:</i> $IOV = (N^{\circ} \text{ de Obreros} / \text{Cantidad óptima de op. Viales}) \times 10 = (N^{\circ} \text{ de Op. Viales} \times 180 \text{ km} / \text{Cantidad km por Adm} \times 9) \times 10.$ <ul style="list-style-type: none">• <i>Mediante Nota NO-2023-122675821-APN-DBA#DNV el Distrito 1° Buenos Aires expuso:</i> <i>En cuanto a los recursos Humanos afectados al mantenimiento por Administración se concluye que, si bien el 1er Distrito Buenos Aires se encontraba por encima del promedio general en materia de cantidad de recursos humanos, los mismos no contaban con la capacitación adecuada para alcanzar estándares que demandan dicho nivel de excelencia en las tareas.</i> <i>Es de destacar que, en el transcurso de los años del período auditado, el 1er Distrito Buenos Aires vio incrementada la cantidad de km a mantener por administración luego del traspaso de rutas que no eran incluidas en los contratos de mantenimiento por concesiones. Dicha situación originó que con la misma cantidad de obreros y operadores se tenga que atender más kilómetros de rutas, lo que</i>	



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>conllevó una disminución en el índice IO.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNV el Distrito 4° Mendoza expuso: <i>Efectivamente, la mayor falencia o carencia que se manifiesta a la hora de relevar, planificar y ejecutar las tareas de mantenimiento por administración radica en la cantidad y calidad del personal técnico/operativo. Dichas necesidades son planteadas o reflejadas desde cada una de las Unidades Ejecutoras a las Secciones de Mantenimiento y Obras Civiles, Equipos y Talleres, así como Señalamiento y Planificación, y a través de la División Conservación a la Jefatura del Distrito. Estas necesidades que son de público conocimiento, son gestionadas desde la Jefatura del Distrito a las instancias de la Superioridad a través de diversos mecanismos de comunicación.</i>• Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV el Distrito 7° Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNV sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i>• Mediante Nota NO-2023-115634164-APN-DCHU#DNV el	



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p>Distrito 13° Chubut expuso: <i>Esta Sección no tuvo jefe en el período comprendido entre el 1/8/2016 al 6/11/2019 y las tareas recayeron en el Jefe de División. La ausencia de jefatura en ésta sección inevitablemente repercutió en el desempeño de las tareas, afectando principalmente a las administrativas y de planificación relacionadas con el MxA.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-108860933-APN-DMIS#DNV el Distrito 15° Misiones expuso: <i>Según lo mencionado en el Informe Preliminar de la AGN, la DNV considera que el personal necesario por cada 180 km. de ruta a mantener es de nueve (9) operadores de equipos viales y vehículos pesados (“Índice de Operadores”) y seis (6) obreros de cuadrilla (“Índice Obreros”).</i> <i>El Distrito se encuentra muy por debajo de los valores óptimos del Índice de Operadores y del Índice Obreros, lo cual hace complicado llevar adelante una planificación de tareas a corto o mediano plazo, de lo que resulta que los trabajos de MxA en la mayoría de los casos sean imprevisibles y en muchos casos de emergencias.</i>	
<p>Hallazgo 4.8 La DNV no dispuso, en algunos de sus Distritos, de la cantidad y proporción óptima de Equipamiento, lo que ocasionó paralizaciones en las tareas por encima de lo aceptado.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNV la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dijo: <i>Disconformidad: Atento a lo expuesto, se aclara que, de acuerdo a los datos presentados en los informes correspondientes al año 2019 solo el 20 % de las Jurisdicciones superaba el IOEV óptimo (=10), que eran Buenos Aires, Tierra del Fuego, San Luis, Jujuy y Tucumán para un total de 19.105 kilómetros. Además, también se hace notar</i>	<p>El auditado expresa que los kilómetros empleados en los cuadros del informe discrepan con los informados por la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV. Al respecto se</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>Recomendación 6.7 Procurar que los Distritos Jurisdiccionales de la DNV dispongan, para la ejecución de tareas por MxA, de la dotación de personal y equipamiento necesario acorde a las necesidades y kilómetros a mantener, en la cantidad y calidad requeridas.</p>	<p><i>que la cantidad de kilómetros por administración a mantener utilizados en los cuadros de análisis N° 44 y 45, discrepan con los informados por esta Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento oportunamente.</i></p> <p><i>Por último, se aclara como se mencionó en informes previos, que el índice IOEV no debe tomarse de forma taxativa, y es un valor que debe servir de referencia a fin de tener un valor rápido del estado de equipamiento que posee la DNV, por lo que si bien el índice puede dar valores óptimos el equipo tipo puede no tener lo equipos requeridos, esta situación debe realizarse de forma particular a cada jurisdicción por lo que se mencionó anteriormente sobre el índice IOEV.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-122675821-APN-DBA#DNV el Distrito 1° Buenos Aires expuso: <i>Todo ello no fue acompañado con una incorporación de equipos acordes a la necesidad del momento, así como también una circunstancia de retiros voluntarios en la DNV de personal con experiencia.</i> <i>Si bien el 1er. Distrito Buenos Aires, supera el valor mínimo establecido en materia de IOEV, (Índice de Operatividad de Equipamiento Vial) mientras que el resto no sólo no alcanza ese valor, sino que también se encuentran por debajo del promedio general, cabe agregar que la situación era muy complicada a la hora de repararlos equipos dada las dificultades administrativas y disponibilidad de fondos para las reparaciones mayores que</i>	<p>señala que, si bien dicha Gerencia (Informe IF-2019-60188636-APN-OYM#DNV) indica valores de IOEV para un total de 19.105 kilómetros, los cuadros del presente informe se confeccionaron para cada Distrito en base a la fórmula y criterios establecidos por la DNV. Los kilómetros mantenidos por año expuestos en el informe se corresponden los datos aportados por el auditado para los años 2017, 2018 y 2019 (cuadro n° 2 del proyecto de informe de auditoría).</p> <p>En relación a lo afirmado respecto que “<i>que el índice IOEV no debe tomarse de forma taxativa</i>”, tal como señaló oportunamente la DNV en su IF-2019-60188636-APN-OYM#DNV, para que el IOEV sea verdaderamente aplicable, eficaz y perdurable en el tiempo no se debe</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>afectaban a equipos con varios años de uso y un mantenimiento deficiente.</i></p> <p><i>El nivel del IOEV (Índice de Operatividad de Equipamiento Vial) óptimo no fue alcanzado por el 1er Distrito Buenos Aires dado el incremento importante en cantidad de kilómetros que fueron incorporados a conservación por administración por la situación antes desarrollada.</i></p> <p><i>Así, por ejemplo, en el 2018, el 1er. Distrito Buenos Aires detenta un IOEV de 11,6 y, al mismo tiempo, no alcanza la cantidad necesaria de motoniveladoras, camiones volcadores, tractores neumáticos y mini cargadoras con aditamentos para los 600 km de ruta a conservar.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNV el Distrito 4º Mendoza expuso: <i>Las mismas consideraciones vertidas en el acápite anterior (4.7), son válidas para el presente aunque en menor medida, dado que muchas veces carece de sentido contar con mayor cantidad de equipamiento (aún pese a su necesidad) si no se cuenta con el personal técnico especializado suficiente para la operación de los mismos.</i>• Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV el Distrito 7º Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNV sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta</i>	<p>trabajar con un solo equipo sino con un plantel de equipos al que denomina “equipo tipo”. Es decir deben contarse con el equipamiento establecido para cada 180 kms de ruta a conservar mediante MxA.</p> <p>En concordancia, los Distritos exponen dificultades a la hora de gestionar por MxA, dado que la cantidad de kilómetros no se corresponden con los equipos disponibles, ya sea por su carencia o su falta de disponibilidad, o bien porque ausencia de personal técnico especializado suficiente.</p> <p>Por lo expuesto, se mantiene el hallazgo 4.8 y la recomendación 6.7.</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-115634164-APN-DCHU#DNV el Distrito 13° Chubut expuso: <i>Es de destacar que hasta el año 2014 la red a mantener era de aproximadamente 1000km, y a partir del 2015 comenzó a incrementarse la misma (más de 1650 km) como consecuencia de la falta de contrataciones, obras desestimadas y rescisiones de contratos efectuadas, sin que se aumente el personal destinado al mantenimiento. El ingreso de equipos, en el período auditado, no siguió el ritmo de éste incremento de la red. En los tramos que necesitan obras mejorativas o mayores, que se han rescindido o no se contratan por decisiones políticas, no podemos contratar un mantenimiento de rutina al no resultar conveniente desde el punto de vista técnico económico.</i> <p><i>El 7 de Abril de 2015, por Nota N° 656 advertíamos a la Gerencia de Mantenimiento y Equipos sobre el notable incremento no planificado de la red a mantener cuyo pedido original había sido elevado por Nota N° 2352 del 27 de Octubre de 2014. El 8 de Junio de 2015, por Nota N° 1201 y 1202 y el 30 de Julio de 2015 por Nota N° 1551, solicitábamos al Coordinador General de Distritos y a la Gerencia de Mantenimiento la autorización de compra de equipos para el MxA. Se adjunta nota.</i></p> <p><i>A partir de Abril de 2018 ingresaron camiones, cargadoras,</i></p>	



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
	<p><i>motoniveladoras etc, que reemplazaron a los obsoletos equipos existentes.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mediante Nota NO-2023-108860933-APN-DMIS#DNDV el Distrito 15° Misiones expuso: <i>Con respecto a este punto, podemos decir que en la actualidad el Distrito cuenta con una flota de equipos bastante completa, teniendo en cuenta la disponibilidad de maquinistas y tareas mínimas que se ejecutan debido a la escasez de recursos humanos.</i> 	
<p>Hallazgo 4.9 La DNV no efectuó un plan de tareas de Mantenimiento por Administración que permita evaluar adecuadamente lo ejecutado respecto a lo proyectado registrando parcial y extemporáneamente las tareas de conservación.</p> <p>Recomendación 6.6 Realizar mediciones periódicas que abarquen la totalidad de la red vial nacional, de manera que la DNV cuente con indicadores (IE, ISP, etc) actualizados para clasificar los tramos de rutas por intervalos o rangos de estado y para efectuar un seguimiento de su</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mediante Nota NO-2023-114034166-APN-PYO#DNDV la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la DNV dice: <i>Conformidad. Se informa que no se observan registraciones correspondientes al Año 2017, debido a que el Módulo de Conservación se puso en vigencia en el mes de Enero de 2018.</i> <i>Conformidad. Los Distritos fueron instruidos por esta Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento en el año 2018 ha registrar las planificaciones de las tareas de conservación.</i> <i>La pertinencia de los datos asentados en el sistema no se evalúa por las Planillas de Gestión de Mantenimiento debido a los criterios esgrimidos en el punto 4.1. El criterio de evaluación de los datos asentados en el sistema puede evaluarse con las fotografías antes, durante y después.</i> • Mediante Nota IF-2023-109818666-APN-DMZA#DNDV el Distrito 4° Mendoza expuso: <i>Se acepta la "observación". Se propone coordinar la implementación</i> 	<p>El auditado presta conformidad al hallazgo. Respecto a los comentarios vertidos es dable destacar que, del relevamiento efectuado sobre las registraciones en el sistema SIMCE, no se dio cuenta del registro de las planificaciones en los términos que indica la DNV a partir del 2018. Por otra parte, las planillas de Gestión de Mantenimiento disponen de información necesaria para la toma de decisiones, motivo por el cual su falta de cumplimiento y/o</p>



Hallazgos y Recomendaciones	Consideraciones formuladas por el auditado	Análisis de las consideraciones
<p>evolución, con el objeto de que los distintos sistemas de conservación se ajusten a la situación real de las rutas y las capacidades y objetivos de cada programa de mantenimiento.</p>	<p><i>de una metodología que permita un mayor y/o mejor análisis, planificación, ejecución y evaluación de las tareas ejecutadas a través del sistema de mantenimiento por administración.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante Nota NO-2023-121903716-APN-DSF#DNV el Distrito 7° Santa Fe expuso: <i>Habiendo tomado conocimiento de lo informado por notas NO-2023-105580558-APN-UAI#DNV y NO-2023-117366288-APN-UAI#DNV sobre el tema de referencia, esta Jefatura Distrito manifiesta conformidad con el Informe y pone en conocimiento que se trabaja en la implementación de estrategias, haciendo foco en las sugerencias realizadas por la Auditoría General de la Nación.</i>• Mediante Nota NO-2023-115634164-APN-DCHU#DNV el Distrito 13° Chubut expuso: <i>Hemos tenido dificultades para el uso correcto del SIMCE que han radicado en las deficiencias de comunicación y conectividad con los distintos campamentos y la falta de personal técnico- administrativo para el uso del sistema. Asimismo, el sistema ha ido evolucionando para responder a las distintas problemáticas del mantenimiento por administración, exigiendo capacitación de los agentes que cargan los datos.</i> <i>Actualmente se ha designado personal específico, los encargados de zona, agentes en quienes recae la responsabilidad de tener el sistema actualizado. También se ha solucionado el tema de comunicación entre los campamentos más importantes.</i>	<p>respaldo documental alternativo dificulta las tareas de control e impide su utilización como una herramienta de gestión. En cuanto a que las tareas pueden evaluarse con fotografías, se resalta que tal material no fue suministrado oportunamente ni como respaldo de lo vertido por el auditado, como así tampoco pudo constatare en el sistema SIMCE. En virtud de la conformidad expresada por la DNV se mantiene el hallazgo 4.9 y la recomendación 6.6.</p>



Auditoría General de la Nación