

Negocio del TCU

Control externo de la administración pública y de la gestión de los recursos públicos federales.

Misión del TCU

Controlar la Administración Pública para Contribuir a su perfeccionamiento en beneficio de la sociedad.

Visión del TCU

Ser reconocido como una Institución de excelencia en el control y en el perfeccionamiento de la Administración Pública.

Diagnóstico sobre la Situación de las Obras Aeroportuarias en Brasil



TRIBUNAL DE CUENTAS DE LA UNIÓN

Secretaría de Fiscalización de Obras Aeroportuarias y de Edificación

SAFS Qd. 4 lote 1 – Anexo II Sala 256

70042-900 Brasília – DF

(61) 3316-7690

FISCALIZACIÓN DE OBRAS AEROPORTUARIAS POR EL TCU

Durante los últimos diez años (desde el 2003 al 2012), el TCU realizó diversas fiscalizaciones de obras aeroportuarias, incluyendo las de 27 aeropuertos brasileños, entre los que se encuentran los de mayor movimiento de carga y pasajeros.

De los 218 contratos de obras que actualmente están en ejecución en Infraeroⁱ (por un montante de R\$ 4.100 millones), la fiscalización del TCU alcanzó la cuantía de R\$ 2.700 millones (67%).



Fiscalización en el Aeropuerto de Fortaleza

PARALIZACIÓN DE OBRAS

La paralización de obras es una prerrogativa del Congreso Nacional, que se adopta en situaciones excepcionales y que se utiliza cuando se constatan fuertes indicios de irregularidades indicadas por el TCU.

Durante los pasados tres años (entre el 2010 y el 2012), de 32 fiscalizaciones realizadas en 17 aeropuertos brasileños, no ha habido ningún caso cuyo resultado haya sido el de recomendar la paralización del contrato.

Cuando el periodo estudiado se extiende a los últimos diez años (96 fiscalizaciones), solo hubo ocho obras que fueron incluidas en la matriz de obras con indicios de irregularidades graves de las leyes presupuestarias anuales. No hay ninguna de ellas que permanezca en la matriz de bloqueo de la Ley Presupuestaria Anual del 2013 (LOA 2013) ii.

DIAGNÓSTICO SOBRE LA SITUACIÓN DE LAS OBRAS AEROPORTUARIAS

En junio del 2013, el TCU realizó un diagnóstico sobre la situación de las obras aeroportuarias en Brasil

El objetivo del trabajo era la evaluación de las causas de **paralización** y de los **modificados** en los contratos aún vigentes o concluidos en los últimos cinco años.

También se abordaron los resultados de la reciente auditoría interna realizada en Infraero sobre la ejecución de las obras.

AUDITORÍA INTERNA DE INFRAERO

La reciente auditoría interna, realizada por la propia Infraero, también examinó la ejecución de las obras aeroportuarias.

Las principales conclusiones de este trabajo merecen ser referidas:

a) se identificó una baja ejecución financiera de los programas gestionados por Infraero (se invirtió poco más del 50% de lo que se había previsto al inicio del ejercicio).

b) se verificó que los atrasos se produjeron principalmente a causa de la actuación de Infraero y de las empresas contratadas.

Principales causas de atrasos en las obras

Problemas relativos a Infraero:

-Deficiencias en el **proceso de planificación** de las acciones, lo que acarreó **modificaciones en los proyectos** (redefinición de características y fallos técnicos de proyectos);

-atrasos en la preparación y manejo de concursos públicos.

Problemas relativos a las empresas contratadas:

-**atraso en la entrega** de productos y servicios;
-**falta de adecuación** de los productos entregados, en especial en lo que se refiere a la **calidad de los proyectos**.

Fuente: Informe de Auditoría de Gestión de Infraero 5/2012

QUÉ IDENTIFICÓ EL TCU

La muestra estaba compuesta por todos los contratos por una cuantía superior a R\$ 1

millón. De los mismos, se seleccionaron los que están o estuvieron paralizados con posterioridad al año 2009, a los que se les sumaron los relativos a los aeropuertos de Goiânia y de Vitória (casos de gran repercusión).

Se pretendía identificar causas de las paralizaciones y modificados contractuales.

1. Causas de Paralización

De la muestra analizada, solo catorce de los contratos se encontraban en una situación de paralización. De los mismos, cuatro ya había encontrado una solución definitiva en la ejecución por parte de nuevos contratados o en la concesión a la iniciativa privada.

Principales causas de las paralizaciones de las obras aeroportuarias:

- a) deficiencias graves en el proyecto;
- b) atrasos en la ejecución del objeto;
- c) incumplimientos de cláusulas contractuales;
- d) sobrecostos no eliminados en las conciliaciones.

En otros casos el motivo de la paralización fue: (i) debido a la oportuna actuación de Infraero con vistas a impedir daños al erario; y (ii) por la interrupción injustificada del contrato por parte de las empresas.

De estas 14 paralizaciones, en tan solo dos de ellas había alguna relación con la actuación indirecta del TCU: los aeropuertos de Vitória y Goiânia

En los aeropuertos de Vitória y Goiânia, fiscalizados en el 2006, se identificaron, respectivamente, sobrecostos del orden de R\$ 36 millones y R\$ 66 millones. En esa fecha, las dos obras presentaban significativas alteraciones en el proyecto, lo que modificaba sustancialmente el carácter del objeto licitado.

La gravedad de la situación hizo que, mientras que se hacían averiguaciones sobre la irregularidad, el TCU determinase la retención de las cuantías pagadas de manera

indebida. A pesar de que no se tomó la decisión de interrumpir los contratos, los respectivos consorcios paralizaron la ejecución de las obras.

En el 2013, al examinar los nuevos proyectos ejecutivos referentes al Terminal de Pasajeros del aeropuerto de Goiânia, el TCU se pronunció en el sentido de que no había óbice para el regular desarrollo de las Obrasⁱⁱⁱ.

En lo que se refiere al Aeropuerto de Vitória, el TCU está a la espera de recibir los proyectos ejecutivos y los presupuestos^{iv} (cuya entrega por parte de Infraero está prevista para octubre del 2013).

2. Causas de Modificados Contractuales

Las constataciones de la auditoría reflejan el escenario que de modo invariable, se encontró en la fiscalización de obras públicas en general: proyectos básicos deficientes o incompletos, que no cumplen integralmente la finalidad para la cual fueron concebidos y, como consecuencia de ello, que demandan modificaciones sustanciales en el contrato.

Los incrementos, que deberían ser una excepción, acaban por ser la regla en las contrataciones públicas.

Al examinar 14 contratos, la auditoría concluyó que:

- a) Un 71,42% de los contratos sufrió aumentos resultantes de los incrementos de servicios y/o equipamientos no previstos inicialmente;
- b) El 92,85% de los contratos sufrió aumentos resultantes de la necesidad de alteraciones técnicas en el proyecto o de las cantidades existentes en los mismos;
- c) Un 35,71% de los contratos sufrió aumentos resultantes de la necesidad de alteraciones en el presupuesto relacionadas con su elaboración y no con el proyecto;
- d) Otro 21,43% de los contratos sufrió aumentos resultantes de hechos que ocurrieron, en exclusividad, durante la ejecución de las obras;
- e) Un 14,28% de los contratos sufrió aumentos resultantes de casos fortuitos o de fuerza

mayor;

DELIBERACIÓN DEL TCU

Acuerdo 2.109/2013-TCU-Plenario

Relatora: Ministra Ana Arraes

TC 016.052/2013-7

ⁱ Junio de 2013.

ⁱⁱ Anexo a la Ley Presupuestaria Anual —compuesta por obras que están con el flujo de recursos interrumpido por recomendación do TCU—.

ⁱⁱⁱ Acuerdo 1823/2013 – TCU - Plenario

^{iv} Según el Acuerdo 3.075/2012 – TCU - Plenario