

INFORME EJECUTIVO

Lugar y Fecha	Buenos Aires, Diciembre de 2014
Código del Proyecto	5.13.18
Denominación del Proyecto	Dirección General de Seguridad Vial
Período Examinado	2012
Jurisdicción	21. Jefatura de Gabinete de Ministros
Programa Presupuestario	33 – Normas de Seguridad Vial 34 – Educación y Concientización Vial
Unidad Ejecutora	277 Dirección General de Seguridad Vial
Objetivo de la auditoría	Evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos institucionales y operativos de la DGSV en términos de eficiencia, eficacia y economía.
Objeto	Dirección General de Seguridad Vial
Limitaciones al alcance	<p>Mediante Nota AGCBA Nº 2952/2013 se requirió a la Dirección General Custodia y Seguridad de Bienes información respecto a donde se almacenaron durante el período 2012/2013 los vehículos abandonados, con detalle de ingreso a los respectivos depósitos, organismos que los entregaran, número de patente, modelo, fecha de compactación y Disposición que lo determinara. Asimismo, le fue requerida una copia del Convenio por el cual se destinan los fondos resultantes de la compactación de vehículos al Hospital de Pediatría Dr. Juan P. Garrahan con el detalle de las operaciones de venta de chatarra y total recaudado durante el ejercicio 2012/2013. Dicho requerimiento no fue respondido aun cuando fue reiterado. Esta circunstancia, impidió conocer el universo de autos compactados como así también corroborar el universo de vehículos abandonados y entregados por la DGSV en los depósitos gestionados por la Dirección General Custodia y Seguridad de Bienes.</p> <p>No fue posible reunir el universo de comunicaciones entre la DGSV y el Ministerio de Educación y los colegios privados para concretar actividades en pista de educación vial.</p>
Aclaraciones Previas	A fin de obtener una correcta evaluación de la gestión de la DGSV Vial fue pertinente indagar sobre los aspectos más relevantes en la materia teniendo en consideración que las secuelas de los siniestros de tránsito han venido constituyendo un verdadero

flagelo en nuestro país, ya que todos los años miles de personas pierden la vida o sufren lesiones originando discapacidades y daños que privan a las personas afectadas y el de su grupo familiar de una vida normal.

Algunas estadísticas han estimado que en Argentina se pierden anualmente 170.000 años de vida potencial por siniestros de tránsito, de los cuales 130.000 corresponden a varones y los 40.000 restantes a mujeres. Del total de años de vida potencial perdidos 87.000 son de vida activa potencial, es decir de años en los que la población hubiese estado participando en la actividad económica. Estos datos dan una idea del fuerte impacto humano y social que tiene este flagelo en nuestra población.

En este sentido, frente a la “inseguridad vial” como una de las principales causas responsables de una alta mortalidad y morbilidad social, tanto el Estado Nacional como la Administración local han venido asumiendo la temática Seguridad Vial como “Política de Estado”. Una consecuencia natural originada en la toma de conciencia sobre un flagelo que castiga la ciudadanía toda.

Dicho esto, en el *ámbito nacional* y a partir de la sanción de la Ley N° 26363 se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Con la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la definición de su marco normativo y el aporte de los recursos para financiarla, el Estado nacional definió el corazón de la política de estado sobre seguridad vial y estableció como los ejes fundamentales de la misma a las tareas de concientización, prevención, control y sanción en materia vial en la Argentina.

A su vez, en ese marco, fue creado el Observatorio de Seguridad Vial. Más recientemente, en marzo de 2012 se realizó el XI Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial donde se lanzó el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial incorporando a los países de la región con la función de contribuir a la cooperación internacional en la materia.

Asimismo, ya en septiembre de 2007 y mediante el Decreto N° 1232/2007 (Tránsito y Seguridad Vial) se había ratificado el Convenio Federal sobre Acciones

en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscripto entre el Estado Nacional, las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) el 15-08-2007.

En el *ámbito local*, la Ley Nº 2148/06 aprobó el Código de Tránsito y Transporte de la CABA declarando la plena integración y participación en el Sistema Nacional de Seguridad Vial. Modifica el libro II del Régimen de Faltas de la CABA.

En consonancia, mediante el Decreto Nº 271/GCABA/07 se aprobó el Plan Estratégico de Seguridad Vial -accidentes de tránsito, disminución de la siniestralidad vial, prácticas y normas de tránsito, adecuación de la infraestructura vial, habilitación de conductores, fiscalización y control estatal-.

El Decreto Nº 530/GCABA/07 estableció como pilar del Plan Integral de Tránsito, la implementación de un sistema inteligente de transporte destinado a brindar información del tránsito al público usuario y a mejorar el monitoreo del mismo en consonancia con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

También se implementó el Sistema de Información sobre Hechos de Tránsito, SIHT-Registro de datos estadísticos sobre siniestros viales para establecer causas, mapa de riesgo con puntos críticos, elaboración y ejecución de políticas públicas.

Un hito relevante lo constituyó la sanción de la Ley Nº 2297/2007, el 22 de marzo de 2007, que aprobó el **Programa de Educación Vial en el Sistema de Educación Formal de la CABA**. Dicha Ley dispone la implementación de la enseñanza de la Educación Vial de acuerdo a lo establecido en el Título III, Capítulo 3.4, punto 1 a) del Código de Tránsito y Transporte, con el objeto de sistematizar la enseñanza de la temática vial orientada a promover la adquisición de prácticas viales seguras y solidarias, y transmitir los valores de respeto por la vida y la convivencia vial.

El GCABA, a través del Ministerio de Educación, debe elaborar los contenidos curriculares mínimos obligatorios en el marco de lo establecido en esta Ley. Asimismo, a los efectos de asegurar la calidad de la enseñanza, el Ministerio de Educación debe garantizar y determinar los contenidos mínimos de la capacitación docente, la que debe ser gratuita y

obligatoria para los educadores en el marco de la presente Ley, y previa a la implementación de los desarrollos curriculares. Además debe implementar los medios y disponer de los recursos necesarios para que los docentes cuenten con la asistencia técnica, el material didáctico y de apoyo, y cualquier otro recurso considerado básico para el desarrollo de sus tareas. De igual forma se establece que, la capacitación y asistencia técnica deben estar a cargo de especialistas en la temática vial.

Por lo demás establece que la Autoridad de Aplicación, en forma conjunta con los directivos de las unidades educativas participantes, deben fijar anualmente el cronograma de implementación de la “Semana de la Educación Vial”, se debe tomar en cuenta la articulación de esta semana, con los programas o actividades que se estén implementando o se prevean organizar en la Ciudad.

Posteriormente, el Decreto N° 94/GCABA/08 (B.O 30-01-2008) creó el Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y el Transporte bajo la órbita de la Subsecretaría de Seguridad suprimiendo el Cuerpo Guardia Urbana y transfiriendo su patrimonio, personal y presupuesto. Ello en razón que el Cuerpo de Guardia Urbana posee una capacitación específica en la materia, ya que entre los módulos de su Programa de Formación y Capacitación obran materias tales como Seguridad Vial (tránsito y transporte), Seguridad Vial II (protocolos, alcoholemia) y Actas (faltas, taller de seguridad vial, intervención en la vía pública), amén de la experiencia lograda por su participación en los controles de tránsito, alcoholemia y en el labrado de actas de comprobación.

El Decreto N° 1481/GCABA/08 (B.O. 3084) creó el programa formación de conductores y actualización de conducción segura. Campañas de concientización viales, educación, firma de convenios con organizaciones, dictado de cursos, designación del coordinador, tránsito y transporte, licencias, manejo, conducir.

Con respecto al régimen aplicable a los vehículos abandonados en la vía pública que ponen en peligro la salud de la población, la seguridad pública y afectan el medio ambiente la Ley N° 342/2000 establece el régimen aplicable que será profundizado en el

	capítulo correspondiente.
Principales Observaciones	5.1 <u>Estructura Orgánica. Misiones y Funciones.</u>
	<p>5.1.1 Se constató que durante el ejercicio auditado la DGSV no ha ejecutado acciones en cumplimiento de sus misiones y funciones. Esto se pudo verificar en los siguientes casos:</p> <p>a) No se efectuaron controles del transporte escolar, taxis y automóviles de alquiler con chofer.</p> <p>b) No se registra intervención ante el Consejo Federal de Seguridad Vial, a fin de participar activamente en el logro de los consensos necesarios con las distintas provincias y el Gobierno Federal para la implementación de políticas integrales en la materia¹.</p> <p>5.1.2 Las acciones implementadas en cumplimiento de Programa N° 33 (controles de alcoholemia, control de tránsito - estacionamiento, uso de cascos, cinturón de seguridad, velocidad y cruce de semáforos) solo se implementaron en aquellas Comunas donde actúa la Policía Metropolitana, quedando excluidas las restantes, es decir la mayoría de los habitantes de la Ciudad tal como puede apreciarse en el cuadro que sigue. Ello se debió a que no se contó con el apoyo de la Policía Federal en los operativos fuera de las Comunas con presencia de la Policía Metropolitana ya que para cada operativo resultaba necesario contar con un patrullero y personal policial suficiente que garantizaran la seguridad de quienes realizaban dichos controles.</p>
	5.2 <u>Manuales de Procedimientos. Registros de las Actividades.</u>
	<p>5.2.1 Se verificó el incumplimiento de la Disposición N° 2/GCABA/DGSV/07 (B.O. 2775) al constatarse la falta de aplicación del Manual de Procedimientos de Áreas de la Dirección General de Seguridad Vial².</p>

¹ Esta repartición ya no representa a la CABA ante el Consejo Federal de Seguridad Vial por decisión de la Subsecretaría de Transporte, que ha destinado a personal propio a esta tarea. Conforme respuesta DGSV.

² Esta situación ya había sido advertida por esta AGCBA en el informe de Auditoría correspondiente al Proyecto 5.09.09 (periodo 2008).

	<p>5.2.2 La DGSV no cuenta con un parque informático moderno y suficiente que le permita desarrollar e implementar una base de datos donde contener la información de todas sus actividades. Así, se pudo verificar que la organización lleva sus registraciones de manera inconexa y desorganizada. Se verifica que, en general, las mismas carecen de confidencialidad, integridad y disponibilidad.</p> <p>5.3 <u>Pólizas de Seguro</u></p> <p>5.3.1 Se verificó que las actividades de educación vial llevadas a cabo por la DGSV en las instalaciones de la pista de práctica con alumnos de distintos niveles de educación formal de la Ciudad el 2/06/2012 hasta la finalización de las tareas de campo no contaron con la cobertura de riesgos obligatoria atento que la última póliza vigente regía desde las 12:00 horas del 02/06/2011 hasta las 12:00 horas del 02/06/2012.</p> <p>5.4 <u>Marco Normativo</u></p> <p>5.4.1 La no reglamentación por parte del Poder Ejecutivo de la Ley N° 2297/2007, que aprobó el Programa de Educación Vial en el Sistema de Educación Formal de la CABA menoscaba los objetivos de los Planes de Acción del Gobierno vinculados con la política pública Seguridad Vial, al no encontrarse sistematizada la enseñanza de esta problemática a fin de promover la adquisición de prácticas viales seguras y solidarias, transmitiendo los valores de respeto por la vida y la convivencia vial.</p> <p>5.8 Programa 34 - Educación y Concientización Vial</p> <p>5.8.1 Como resultado de los procedimientos realizados sobre las actividades ejecutadas en el marco de dicho programa se puede observar que:</p> <p><u>Observaciones Generales</u></p> <p>a) La estructura por debajo del nivel de Gerencia Operativa Educación Vial no se encuentra formalizada y en consecuencia, faltan definir las responsabilidades primarias del personal</p>
--	---

	<p>asignado a los niveles inferiores (Educación Formal y Educación No Formal) a dicha Gerencia.</p> <p>b) Falta de aplicación y actualización del Manual de Procedimientos.</p> <p>c) Las metas físicas ejecutadas, según los informes trimestrales, no coincide con las actividades desarrolladas para el año 2012 de acuerdo a la respuesta de la Nota N° 2137/2013.</p> <p>d) Falta personal para las áreas de Educación Formal y No Formal de la DGSV, a fin de poder ejecutar con eficacia las tareas encomendadas para cada área.</p> <p>e) No constan presupuestariamente las retribuciones de dos agentes afectados a la DGSV.</p> <p>f) Se observan inconsistencias en las bases de datos otorgadas por la DGSV como así también se han constatado inconsistencias y contradicciones entre las planillas de concurrencia y la base de datos brindada por la DGSV. Esta situación es compatible con lo observado en c), lo que pondría en duda el cumplimiento de las metas físicas informadas por el organismo.</p> <p>5.8.2 <u>Área Educación Formal</u></p> <p>a) Tal como lo observáramos en 5.1.1 la ausencia de reglamentación de la Ley N° 2297/2007 obstaculiza la puesta en funcionamiento de las acciones enunciadas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, implementado por Decreto N° 271/GCABA/2007.</p> <p>b) No se ejecutaron actividades que se venían desarrollando en el año 2011, y según las descripciones programáticas del 2012 debían mantenerse (Escuela Itinerante, Educación abierta a la comunidad, convocatoria a las ONG o asociaciones que estén interesadas en la seguridad y educación vial y jardines de infantes para sala de tres y cuatro años).</p> <p>c) Con relación a la actividad “Conductores por un día”, falta realizar obras de adecuación y mantenimiento de la pista de educación vial, siendo necesario</p>
--	---

	<p>contar con aulas, depósito y baños en la misma, así como también el mantenimiento de las condiciones de seguridad e higiene que la pista necesita. De igual manera, se requiere la puesta a punto de los kartings y del micro aula.</p> <p>d) La DGSV no cuenta con un registro de los colegios participantes en los programas “La Legislatura y la Escuela” y “Mi primera Licencia”.</p> <p>e) La cantidad de alumnos concientizados por los programas “Conductores por un día”, “Talleres en Secundarios” y “Mi primera Licencia” al compararlo con el universo de alumnos matriculados en el ámbito de la CABA, ha tenido una incidencia poco efectiva (menor al 3%) sobre esta población a capacitar.</p> <p>f) La DGSV no cuenta con estadísticas que permitan planificar adecuadamente las actividades del área.</p> <p>g) No se entregaba constancia a los colegios públicos y privados concurrentes a las actividades.</p> <p>h) El área de Educación Formal no participaba de la elaboración de las metas físicas, así como tampoco era consultada al respecto.</p> <p>i) Durante el mes de octubre y los primeros días de noviembre no se llevaron a cabo actividades de capacitación, dado que todo los capacitadores se hallaban afectados a la tarea de control de cascos, siendo que dicha tarea no correspondía al área, por lo cual los capacitadores se encontraban ejecutando tareas que no les eran propias. Asimismo, dichos capacitadores no contaban con el seguro correspondiente para ésta actividad en la vía pública.</p> <p>j) Los capacitadores durante el año 2012 no recibieron capacitaciones.</p> <p>k) No existe una constancia de comunicación institucional, dado que el correo oficial de la DGSV no funciona de forma correcta, por lo cual la responsable del área debe utilizar su correo personal para comunicar a los distintos actores respecto a las actividades a efectuar.</p>
--	--

	<p>5.8.3 <u>Área Educación No Formal</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) No se ejecutaron actividades que se venían desarrollando en el año 2011, y según las descripciones programáticas del 2012 debían mantenerse (Talleres de la Tercera edad, cursos de capacitación a chóferes profesionales de las distintas líneas de colectivo y capacitación a sectores, por ejemplo Autoridades de Aplicación y Control, Policía de Seguridad Aeroportuaria, etc.). b) En el marco de programa “Canje de cascos” no consta en el 60,58% de las personas que los recibieron haber acreditado la documentación necesaria para presentarse al curso. c) Al verificar los DNI en todos los cursos se presentan cuatro personas que recibieron dos veces el casco. d) De los 20 cursos llevados a cabo sólo se entregó planilla de 4 cursos. e) No se lleva registro del stock de los cascos y los chalecos (movimientos de entrada, salida y existencias). f) No obran remitos por la entrega de chalecos en los operativos. g) No constan las actas acuerdos con las empresas que emplean delivery. h) No consta el 12,23% de los oficios solicitados por muestra de contraventores. Asimismo, de los oficios analizados en el 45,57% de los casos no constaba fecha en la copia del oficio y en el 3,80% de los casos el curso se llevó a cabo después de aproximadamente 100 días de recibido el oficio. <p>5.9 Programa 33 – Normas de Seguridad Vial</p> <p>5.9.1 Como resultado de los procedimientos realizados sobre las actividades ejecutadas en el marco de dicho programa se puede observar que:</p> <p><u>Observaciones Generales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Falta personal para la Gerencia Operativa Cuerpo de Fiscalización en la Vía Pública, a fin de poder ejecutar las tareas encomendadas al área. b) Se verificó la no ejecución de las actividades Controles al Transporte Escolar, de Taxis y Automóviles de Alquiler con chofer, las cuales se
--	--

	<p>encuentran en el Decreto N° 123/GCABA/2012 como responsabilidades primarias de la Gerencia Operativa.</p> <p>5.9.2 <u>Control de Cascos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) No consta un protocolo para la actividad control de cascos. b) Se observa que los controles de casco informados por el sector de Fiscalización son un 25,57% menor que los informados por el área de Administración (metas físicas realizadas). c) Los operativos, según lo informado, se llevaban a cabo solo en las comunas donde tenía base la Policía Metropolitana no pudiendo hacerlos al resto del ámbito de la Ciudad por falta de colaboración de la PFA. d) La meta física correspondiente al programa 33 es personas concientizadas, y la acción control de cascos esta medida por cantidad de operativos. e) La base de datos otorgada por el organismo auditado respecto a las motos ingresadas/egresadas/compactadas es incompleta ya que se detectaron en el predio de la DGSV un número significativo de motos no incluidas en dicha base.(Ver Punto 5.2.1) f) De los controles efectuados sobre el parque de motos depositadas en el predio de la DGSV resulta que el 36,5% de las mismas no se encuentran asentadas en la base de stock del organismo. g) No se lleva un inventario correlativo, que permita controlar el stock. h) La base diaria de operativo en Enero presenta falta de integridad e inexactitudes al compararla con las planillas que los fiscalizadores completaron durante el mes. i) Las planillas que completan los fiscalizadores no están firmadas por ellos en los casos de turno tarde y fines de semana. j) Las motos que constan en la base de datos del organismo como stock tienen una antigüedad anterior al 2012 en un
--	--

	<p>33,71% y del 2013 en un 21,66%.</p> <p>k) Se entregaron 24 talonarios de actas de infracción sin identificación de destinatario. En nueve casos no consta fecha de devolución de los talonarios. Se constató números de talonarios repetidos en el mismo libro y números de talonarios repetidos en distintos libros.</p> <p>l) Se detectaron 145 actas entregadas al área de autos abandonados sin constar su envío a la Dirección General Administración de Infracciones.</p> <p>m) Se detectaron actas emitidas por el área de autos abandonados remitidas dos veces, una a la DGAI y otra a la DGFE.</p> <p>5.9.3 <u>Autos Abandonados:</u></p> <p>a) Hay una subutilización de las cajas especiales creadas para enviar cartas documentos. En la primera caja especial es del 72,01% y en la segunda es del 84,34%.</p> <p>b) Falta de integridad en el devengado 2012, dado que los gastos de acarreo de los autos de julio a diciembre del 2012 se aprueban por Resoluciones del 08/08/2013 y 30/09/2013 y se imputan al Programa 33 en el año 2013 por un monto de \$ 956.839,75.</p> <p>c) No consta presupuestariamente en el programa bajo análisis el efecto de la compactación por parte de la empresa Demoliciones y Antigüedades Telmo SRL, realizada entre enero del 2012 y julio de dicho año.</p> <p>d) Del cruce realizado entre las cartas documentos enviadas durante 2012 y la base del organismo se detectó que el 18,24% de los casos no se hallaron en la base y el 5,94% no consta haber sido notificado.</p> <p>e) No coinciden las metas físicas informadas por el organismo con la Cuenta de Inversión 2012 del Tomo 7 “Evaluación de los resultados de la política de la Jurisdicción” en “cumplimiento de los objetivos de la Jurisdicción 21”.</p> <p>f) No consta un libro donde se asienten los vehículos ingresados/egresados en el</p>
--	---

	<p>predio de Herrera 2116.</p> <p>g) No consta en ninguna ficha de inventario donde se recibe el vehículo, ni quien lo recibe, ya que el formulario solo aclara chofer y fiscalizadores.</p> <p>h) Se detectó del comparativo entre la ficha de inventario y la base del organismo que sólo el 28,41% de los casos no poseen observaciones. Las observaciones responden en su mayoría a no coincidencia de chofer.</p> <p>i) De la comparación de la fecha de notificación con la de acarreo según la base, en el 15,20% de los casos se incumple la normativa (notificación posterior a la fecha de acarreo). Asimismo, en el 68,10% de los casos que no consta la notificación el 8,69% posee patente y podría haberse notificado.</p> <p>j) De los 862 autos acarreados según la base se presentan 25 casos con patente que entre la fecha de incorporarlos a la base y el acarreo transcurren menos de 10 días, incumpliendo con el artículo 2° de la Ley N° 342.</p> <p>k) Entre la fecha de la denuncia y el efectivo acarreo según la base el 58,01% de los casos se demora entre 90 días y más de 2 años y medio.</p> <p>l) El 7,19% de los vehículos acarreados al 31/05/2014 constan en depósito según la base del organismo.</p> <p>m) De la verificación de las fichas de inventario (recepción de vehículos) a partir del 02/01/2012 hasta el 31/12/2012, así como de la numeración (hasta Pro.com) que consta en la base brindada por el organismo surge que no constan 40 fichas de inventario y en la base 35 vehículos.</p> <p>n) De 12 actuaciones en las que participa la Defensoría del Pueblo, 7 de ellas no son contestadas por la DGSV.</p> <p>5.9.4 <u>Compactación de autos:</u></p> <p>a) Del examen practicado sobre los diferentes registros (libros, planillas e informáticos) llevados por la DGSV se detectaron irregularidades tales como: no</p>
--	---

	<p>consta en base de compactación y si en listado de compactación, repetido en lista, repetido en listados de distintos meses, constan en base como compactados y no en listados de compactación, compactados en 2014, acarreados y en depósito, no constan todos los vehículos compactados en los listados.</p> <p>b) No consta nota/disposición del Director General determinando la compactación de los vehículos durante el año 2012.</p> <p>c) Los listados que acompañan a los remitos no están firmados por personal de la DGSV y carecen de formalidad e institucionalidad.</p> <p>d) En varias compactaciones surgen vehículos para los cuales no está determinada la participación de la DGSV, más allá que utilizan su predio para proceder a la compactación (están sumados en los remitos y no están en la base de autos abandonados), según el siguiente detalle: STO, BRD, alcoholemia, donación, simulacro.</p> <p>5.9.5 <u>Lic. Pública y Redeterminación de Precios</u></p> <p>a) Expte. N° 30926/2009 s/Licitación Pública N° 1692/SIGAF/09</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ No obra la solicitud de pedido del organismo solicitante, la actuación se inicia con una caratulación por parte de la DGCyC (fs. 1). ✓ Incumplimiento de las previsiones que contiene el Art. 78 del Decreto 754/08 inc. a), b), c). ✓ La compulsas de los distintos expedientes que integran el proceso licitatorio fueron compaginados en cuerpos cuya foliatura excede las 200 fs, no dando cumplimiento al art. 29 Decreto 1510/97. ✓ Los expedientes contienen doble y triple foliatura sin salvar. ✓ Se agrega documentación sin firma ni sello aclaratorio (fs 2). ✓ Las impugnaciones se acumulan al primer cuerpo del expediente en registros que contienen, además, otra documentación que no guardan
--	---

	<p>relación con las impugnaciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ No obra en la presentación de oferta de la empresa adjudicataria la solicitud de admisión dirigida al ministerio de Hacienda, Dirección General de Compras y Contrataciones del GCABA manifestando su voluntad de participar en el llamado a licitación pública (art. 24 contenido de la oferta). ✓ Inobservancia por parte de la administración del plazo establecido en el Decreto 1510-97 para la resolución de los Recursos. <p>c) Expte. 1211945/2012 s/solicitud de redeterminación de precios.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Se advierten irregularidades en la sustanciación de las actuaciones, en el orden correlativo de incorporación de otros expedientes, en la falta de incorporación en el expediente 629589/12 de la documentación que en su presentación de solicitud de redeterminación de precios debía acompañar el contratista. ✓ Incumplimiento de las previsiones del Art. 52 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares, toda vez que el Inc. 7 dispone: <i>"formulada por la adjudicataria la solicitud de redeterminación de precios, el GCBA analizará y resolverá la compensación que considere procedente, e Inc. 8 "que a los fines del análisis, deberá intervenir una Comisión de Evaluación integrada por un representante de la Dirección General de Redeterminación de Precios, dependiente del Ministerio de Hacienda y un representante del ministerio de Seguridad y Justicia, dichos representantes serán designados por acto administrativo de sus respectivos superiores y no podrán tener rango inferior a Director General. Dicha comisión debía analizar la distorsión efectiva producida en la estructura real de Costos de la adjudicataria.</i> ✓ Se omite la remisión previa a la Procuración General de la Ciudad de
--	--

	<p>Buenos Aires del Acta Acuerdo y Resolución que aprueba la redeterminación de precios, violando entonces, lo establecido en el ap 10 del Art. 52 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ No obra el informe final ajustado a los principios rectores que menciona el inc. 9 del Art., 52. ✓ No obra el acto administrativo que designa a los integrantes de la comisión. ✓ No se glosa a los expediente la publicación de la Resolución de Aprobación de la 4ª, 5ª y 6ª Redeterminación Provisoria de Precios. ✓ No obra la documentación requerida por la normativa aplicable Resolución 801 GCABA/MHGC/08 modificada por la Resolución 2894/GCABA/MHGC/08, que debía presentar el solicitante de la redeterminación.
<p>Conclusiones</p>	<p>La auditoría desarrollada estuvo enfocada en evaluar la utilización de los diferentes recursos de la DGSV con relación al cumplimiento de sus objetivos, tanto institucionales y operativos como los referidos a sus misiones y funciones descriptos en los programas presupuestarios a cargo de su ejecución.</p> <p>Como resultado de los procedimientos desarrollados sobre las áreas críticas de la gestión se detectaron debilidades, inexactitudes e irregularidades que son expuestas en las observaciones señaladas precedentemente.</p> <p>Las mismas tendrían una incidencia tal que impacta negativamente en la gestión y el cumplimiento de los objetivos institucionales del programa examinado.</p> <p>Por ello, se recomienda a la conducción del organismo poner atención a las mismas y considerar especialmente las recomendaciones efectuadas. En este último sentido, importa destacar aquellas realizadas con relación a los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aplicación del Manual de Procedimientos (Disp. 2/GCBA/DGSV/07); • Efectuar los controles pertinentes sobre el transporte escolar, taxis y automóviles de alquiler con chofer;

- Extender el control de cascos a todo el ámbito de la CABA;
- Readecuar y acondicionar la pista de educación vial con la totalidad de elementos para garantizar la salubridad y seguridad de los alumnos que concurren a ellas. Asimismo, dotar de las instalaciones mínimas necesarias para un adecuado ambiente de trabajo.
- Organizar las bases de datos de modo tal que resulte claro y preciso todo lo relacionado con los registros de autos abandonados, compactación de autos y motos y ciclomotores.

Como corolario, el Poder Ejecutivo debería ponerse especial énfasis en la necesidad de reglamentar la Ley 2297/2007 mediante la cual se aprobó el Programa de Educación Vial en el Sistema de Educación Formal de la CABA, máxime cuando de los indicadores conocidos surge que en el ranking de personas fallecidas en accidentes de tránsito lo encabezan los peatones seguidos por motociclistas.