

En este informe

- **Obras estudiadas**
- **Recursos Destinados**
- **Plazos de culminación**
- **Empresas Contratistas**

Obras estudiadas

Las inversiones en infraestructura representan una de las principales claves para motorizar el desarrollo económico, político y social de una sociedad, el presente informe presenta un resumen de las irregularidades e inconsistencia observadas en la ejecución de las principales obras de transporte y vialidad pública ejecutada en los últimos años por el gobierno venezolano.

Las obras fueron seleccionadas utilizando los siguientes criterios; importancia e impacto en la vida de los ciudadanos, incidencias sobre la actividad económica nacional, mejora en las comunicaciones de las zonas de incidencia, significancia de las inversiones realizadas y retraso en los plazos establecidos para su inauguración, obteniendo la siguiente lista de obras:

- Sistema Ferroviario Nacional Centro Occidental Simón Bolívar
- Sistema Ferroviario Central Ezequiel Zamora
- Sistema Ferroviario Centro Oriental Tramo Tinaco-Anaco
- Línea 5 Metro de Caracas
- Línea 2 Metro de Valencia
- Línea 2 Metro de Los Teques
- Rehabilitación Línea 1 Metro de Caracas
- Tercer Puente sobre el Río Orinoco
- Metro Cable Mariche
- Metro Guarenas-Guatire
- Línea 2 Metro de Maracaibo
- Segundo puente sobre el Lago de Maracaibo

Cada una de las obras anteriores cumplen en distintas escalas con la necesidad de conectar y facilitar la relaciones entre los distintos grupos sociales, sectores económicos y factores productivos inmiscuidos en la dinámica social, por tanto el seguimiento de sus plazos de ejecución y los recursos destinados es información que debe ser difundida y de acceso público para los distintos actores interesados en su monitoreo

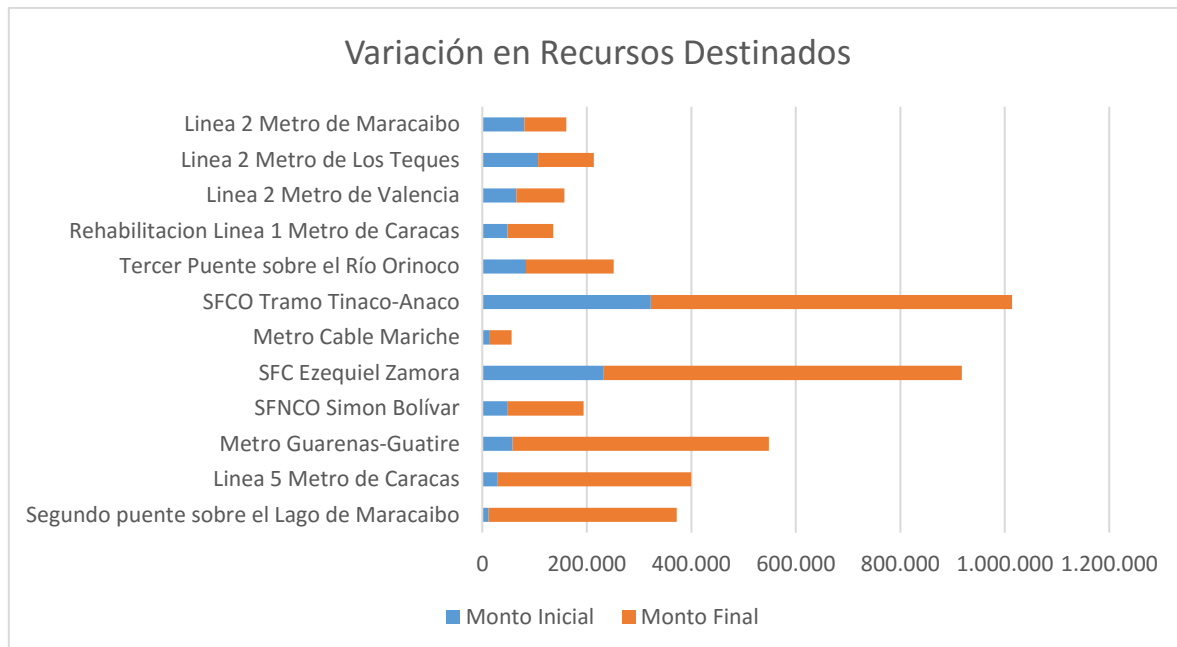
Este informe hace énfasis en tres elementos claves para comprender la situación existente en cada uno de los proyectos señalados: Recursos Destinados, Plazos de ejecución y Empresas Contratista:

Recursos Destinados

Un principio de planificación presupuestaria clave de comprender en las finanzas públicas, es la coherencia que debe existir entre los proyectos prioritarios para una sociedad y los recursos destinados a su ejecución, es decir, la asignación de patrimonio público debería reflejar la importancia social que tiene una obra en particular para el colectivo general.

De igual forma, monitorear los recursos asignados permite hacer una evolución del comportamiento a lo largo del tiempo de un proyecto, así como resaltar los riesgos de corrupción existente en el manejo de los recursos financieros de las más importantes obras de infraestructura que se realizan en el país.

A continuación se presenta las variaciones de los recursos asignados a las obras seleccionadas para el estudio desde su fecha de inicio hasta la última rendición de cuenta presentada en la Memoria y Cuenta 2015.



Fuente: Elaboración Propia con base a Memoria y Cuenta (Varios años)

Expresado en Millones de Bs.

La grafica anterior muestra la diferencia entre los montos originalmente asignados y las distintas modificaciones presupuestarias realizadas por el ejecutivo para la culminación de la obra, se puede observar como en todos los casos existe un incremento significativo en los recursos disponibles para cada uno de los proyectos

Es importante señalar que las obras señaladas se encuentran en periodo de construcción, por tanto se puede asumir que siguiendo con el comportamiento observado en los últimos años se estima que

el total de recursos asignados a la obra puede seguir incrementándose en el transcurso del tiempo a transcurrir hasta la culminación de los proyectos.

Una manera práctica de observar como se ha gestado una política de planificación errada en el uso de los recursos público, es denotar el incremento porcentual de las inversiones requeridas para ejecutar los proyectos mencionados, tal como se presentan a continuación:

Variación Porcentual de los recursos destinados

Obra	Monto Inicial	Monto Final	Incremento
Segundo puente sobre el Lago de Maracaibo	1.196.000.000	36.000.557.469	3010%
Línea 5 Metro de Caracas	2.852.850.000	37.102.193.099	1301%
Metro Guarenas-Guatire	5.812.118.353	49.046.772.985	844%
SFNCO Simón Bolívar	4.859.560.664	14.531.715.222	299%
SFC Ezequiel Zamora	23.244.940.002	68.534.228.360	295%
Metro Cable Mariche	1.419.000.000	4.183.413.267	295%
SFCO Tramo Tinaco-Anaco	32.250.000.000	69.126.200.000	214%
Tercer Puente sobre el Río Orinoco	8.354.968.808	16.820.987.516	201%
Rehabilitación Línea 1 Metro de Caracas	4.786.278.315	8.802.164.204	184%
Línea 2 Metro de Valencia	6.508.972.203	9.218.947.888	142%
Línea 2 Metro de Los Teques	10.686.070.000	10.686.070.000	100%
Línea 2 Metro de Maracaibo	8.032.500.000	8.032.500.000	0%
TOTAL	110.003.258.345	332.085.750.010	302%

Fuente: Elaboración Propia con base a Memoria y Cuenta (Varios años)

La tabla anterior presenta una relación entre los recursos inicialmente destinados para la ejecución de las obras y los últimos montos reportados (2015) sobre el costo total de las obras; los principales casos a destacar son las variaciones observadas en la ejecución de la Línea 5 del Metro de Caracas y en el Segundo puente del Lago de Maracaibo que presentaron variaciones porcentuales de 1301% y 3010% respectivamente.

Otra información a destacar, es que todas las obras reseñadas presentan incrementos significativos en las inversiones requeridas para su culminación, si agregamos toda la información recopilada, se obtuvo un incremento porcentual de 302% sobre el total de recursos necesarios para ejecutar los distintos proyectos.

Una manera de contextualizar esta información, es entender que en los últimos años solo el sobrecosto presentado en las 12 obras estudiadas en este informe representan una pérdida neta de Bs. 222.082.491.665 para la república, recursos que de haber existido una gerencia competente y un manejo financiero adecuado que cumpliera con los plazos originalmente establecido en los distintos proyectos, pudieron ser destinados a atender otra de las necesidades presentes en nuestra sociedad.

Plazos de Culminación

Otro de los grandes temas investigados en este informe se refiere a los plazos en la construcción de las obras y el subsecuente retraso observado en la implementación de las etapas y fases establecidas para la culminación de las obras. A continuación se presenta un resumen de lo observado en las obras

Retraso en Culminación de la Obras

Obra	Fecha Inicial	Fecha Culminación 2011	Fecha Culminación 2015	Retraso
SFNCO Simón Bolívar	19/06/2004	30/12/2011	31/12/2019	96
SFC Ezequiel Zamora	16/07/2002	28/12/2012	31/12/2019	84
SFCO Tramo Tinaco-Anaco	01/06/2009	31/07/2013	27/12/2019	65
Línea 5 Metro de Caracas	16/03/2007	18/12/2015	31/12/2020	60
Línea 2 Metro de Valencia	20/07/2007	31/12/2012	31/12/2017	60
Línea 2 Metro de Los Teques	20/03/2007	31/12/2015	31/07/2019	43
Rehabilitación Línea 1 Metro de Caracas	08/12/2008	28/12/2012	30/06/2016	42
Tercer Puente sobre el Río Orinoco	21/07/2006	20/06/2015	31/12/2017	30
Metro Cable Mariche	28/09/2009	31/12/2014	30/06/2016	18
Metro Guarenas-Guatire	20/03/2007	15/12/2018	15/11/2019	9
Línea 2 Metro de Maracaibo	25/11/2013	08/07/2018	08/07/2018	0
Segundo puente sobre el Lago de Maracaibo	10/02/2008	23/03/2020	31/12/2018	-15

Fuente: Elaboración Propia con base a Memoria y Cuenta (Varios años)

La tabla anterior presenta un resumen de la fecha iniciación de la obra y la fecha de culminación estimada, se observó que las memorias y cuentas de los distintos años mostraban que los plazos estimados para la culminación de los proyectos incrementaban con el pasar del tiempo, por tanto se presenta el número de meses de retraso que existen entre la fecha de culminación original del proyecto (información inicial Memoria y Cuenta 2010) y la fecha de culminación reportada en la Memoria y Cuenta de 2015 de los ministerios correspondientes.

Resaltan sobre el resto el retraso existente en los distintos proyectos del sistema ferroviario nacional, los cuales en sus tres proyectos insignia el sistema Centro Occidental, Central y Centro Oriental, presentan retrasos de 96 meses, 84 meses y 65 meses respectivamente.

Caso especial se observa en la construcción del Segundo puente sobre el Lago de Maracaibo, el cual la información presenta inconsistencias de forma, por un lado es la obra que mayor variación presupuestaria ha recibido proporcionalmente y por otro es la única obra que informa disminución en sus tiempos de culminación, haciendo necesaria más información para comprender el comportamiento y las implicaciones organizativas de la ejecución de la obra.

Importante destacar que los datos recopilados demuestran que es una práctica común y reiterativa de las autoridades responsables de estos proyectos incrementar los recursos presupuestarios y el tiempo de culminación de las obras, por tanto por la condición de obras en construcción sumado a la coyuntura económica del país, es factible informar que el retraso presente en las obras se incrementará en los próximos años.

Empresas Contratistas

El último elemento destacado en este informe, son las empresas contratistas encargadas de la ejecución de las distintas obras, la información disponible en el registro nacional de contratista permitió la consolidación presentada a continuación:

Empresas Contratistas de las Obras

Empresas	Obras
Norberto Odebrecht	Metro Guarenas-Guatire
	Línea 5 del Metro de Caracas
	Línea 2 Metro de Los Teques
	Puente Cacique Nigale (Segundo sobre el Lago)
	Tercer Puente Sobre El Río Orinoco
Acentia Corporación Venezolana, C.A	Rehabilitación de la Línea 1 del Metro de Caracas
Ghella SPA Sucursal Venezuela	Sistema Ferroviario Central "Ezequiel Zamora", Tramo Puerto Cabello - La Encrucijada
China Railway Engineering Corporation	Sistema Ferroviario Centro Oriental eje Norte Llanero Tramo "Tinaco - Anaco"
Astaldi S.P.A.	Sistema Ferroviario Eje Centro Sur Tramo Chaguaramas-Las Mercedes-Cabruta
Mar Obras, S.A.	Sistema Ferroviario Eje Centro Sur Tramo San Juan de los Morros - San Fernando de Apure

Fuente: Elaboración Propia con base a Memoria y Cuenta (Varios años)

La primera información a destacar, es la falta de transparencia tanto del Ministerio, entes gubernamentales y el Registro Nacional de Contratista que impiden realizar un diagnóstico preciso de los distintos procesos de contratación, sus modificaciones y seguimiento de los responsables de velar por el cumplimiento de las metas y el buen uso de los recursos públicos, reduciendo así los incentivos a la corrupción y promoviendo una rendición de cuenta integral

Se resalta que la empresa brasileña Odebrech cuenta con 5 proyectos del total de los 12 investigados, está siendo investigada por acusaciones de corrupción y lavado de dinero en Brasil por su participación en un esquema de pago ilícito para la contratación de obras con la empresa estatal Petrobras, consecuencia de las investigaciones realizadas por las autoridades brasileñas en marzo de 2016 el presidente de la firma Marcelo Odebrech fue sentenciado a 19 años de prisión por los crímenes cometidos.

Presunta irregularidades administrativas y delitos

De los particulares expuestos, se desprenden hechos y omisiones que podrían originar sanciones administrativas, disciplinarias y penales, por cuanto:

1. Se presume daño al patrimonio público por omisión, retardo o negligencia en las actividades previas a la contratación o en la administración del contrato, lo cual es causal de responsabilidad administrativa y funcional conforme a lo establecido en el Art. 91 numeral 2 Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y Sistema Nacional de Control Fiscal (LOCGRSNCF) y a la Ley del Estatuto de la Función Pública.
2. Se presumen transgresión de elementos claves en la planificación por parte de las autoridades competentes, específicamente de la viabilidad económico-financieros y técnicos necesarios para que los planes se puedan ejecutar y así alcanzar los resultados planteados, así como el establecimiento de mecanismos que permitan el seguimiento del plan y su evaluación continua y oportuna, con el propósito de introducir los ajustes necesarios para el cumplimiento de los objetivos y metas del plan, lo cual es causal de responsabilidad funcional y sanciones conforme a los Arts. 6, 89 y 90 de la Ley Orgánica de Planificación.
3. Se presume el incumplimiento reiterado de las metas señaladas en los proyectos de obras, cuya justificación no se desprende de la información pública, lo cual es causal de responsabilidad administrativa conforme al Art. 91 numeral 10 LOCGRSNCF.
4. Se presume el incumplimiento de los principios y normas de la Ley de Contrataciones Públicas (LCP), específicamente los relacionados con la economía, planificación transparencia y eficiencia, lo cual es causal de responsabilidad administrativa conforme al Art. 166 numeral 3 de la LCP.
5. Se presume la existencia de un posible delito de peculado o corrupción propia establecido en la Ley contra la corrupción, en virtud del importante incremento de los precios iniciales y de las investigaciones de corrupción realizadas por las autoridades brasileñas que culminaron con la sentencia a 19 años de prisión del presidente de la empresa Odebrech