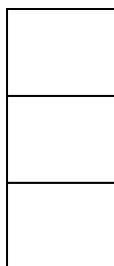


INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, Junio de 2016				
Código del Proyecto	1.15.07				
Denominación del Proyecto	AUSA – Obras encomendadas por el GCABA				
Período examinado	Año 2014				
Unidad Ejecutora	Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA)				
Objetivo de la auditoría	Controlar los aspectos legales, financieros y técnicos del o los contratos, y su ajuste a los términos contractuales y evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos del programa.				
Presupuesto	Obra	Obra Básica	Inspección de Obra	Obras Complementarias	Total²
	Paso Bajo Nivel de la AV. Congreso y Vías del Ex FFCC Mitre Ramal Tigre	83.261.497,49	4.124.794,33	18.249.771,62	105.636.063,44
	Túneles de Cruce del Metrobús con el Distribuidor de Av. 9 de Julio y Av. San Juan	222.417.069,81	9.414.656,96	10.603.718,32	242.435.445,09
	Ampliación Viaducto para el Metrobús de la AU 25 de Mayo	66.894.086,39	5.442.978,09	0,00	72.337.064,48
Alcance	El examen se realizó de conformidad con las normas de auditoría externa de la AUDITORÍA GENERAL DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES,				

² En pesos con IVA a valores de contrato. La Obra Básica incluye las Modificaciones de Alcance.



	<p>aprobadas por Ley N° 325 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), las Normas Básicas de Auditoría Externa aprobadas por Resolución N° 161/00 y en cumplimiento de la Planificación Anual aprobada por el Colegio de Auditores para el año 2014.</p>										
Período de desarrollo de tareas de auditoría	<p>El trabajo de campo se inició el 16/03/15 y concluyó el 14/08/15.</p>										
Limitaciones al Alcance	<p>En el desarrollo del examen realizado no se han verificado limitaciones al alcance.</p>										
Aclaraciones Previas	<ul style="list-style-type: none"> El GCABA aprobó el Presupuesto Ejercicio Año 2014 de AUSA, mediante Decreto N° 206 del 05/06/2014, el cual se exhibe en el siguiente cuadro. <table border="1" data-bbox="614 824 1209 1003"> <thead> <tr> <th colspan="2">AUSA - Presupuesto Ejercicio Año 2014</th> </tr> <tr> <th>Rubro</th> <th>Monto (en pesos)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ingresos Corrientes</td> <td>1.114.698.449,00</td> </tr> <tr> <td>Gastos Corrientes</td> <td>443.435.963,00</td> </tr> <tr> <td>Gastos de Capital</td> <td>1.294.994.472,00</td> </tr> </tbody> </table> Las obras Objeto de la auditoría que se encontraban proyectadas en el Presupuesto de AUSA para el año 2014 son: <p>Túneles del Cruce del Metrobús con el Distribuidor de Av. 9 de Julio y Av. San Juan – Presupuesto Año 2014 previsto: \$ 69.300.000,00.</p> <p>Paso Bajo Nivel Av. Congreso y FFCC Mitre – Ramal Tigre – Presupuesto Año 2014 previsto: \$ 50.600.000,00.</p> <p>La obra de “Ampliación de Viaducto para el Metrobús de la AU 25 de Mayo” no se encuentra considerado en el Presupuesto Año 2014.</p> Las obras objeto de la auditoría son las siguientes, ordenadas cronológicamente: <p>“Proyecto Ejecutivo y Construcción de la Obra del Paso Bajo Nivel de la AV. Congreso y Vías del Ex FFCC Mitre Ramal Tigre” y sus obras complementarias – Contratación N° 2013-01-0011-00.</p> <p>“Proyecto Ejecutivo y Construcción de Túneles de Cruce del Metrobús con el Distribuidor de Av. 9 de Julio</p> 	AUSA - Presupuesto Ejercicio Año 2014		Rubro	Monto (en pesos)	Ingresos Corrientes	1.114.698.449,00	Gastos Corrientes	443.435.963,00	Gastos de Capital	1.294.994.472,00
AUSA - Presupuesto Ejercicio Año 2014											
Rubro	Monto (en pesos)										
Ingresos Corrientes	1.114.698.449,00										
Gastos Corrientes	443.435.963,00										
Gastos de Capital	1.294.994.472,00										



	<p>y Av. San Juan” y sus obras complementarias – Contratación N° 2013-01-0006-00.</p> <p>“Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de Ampliación Viaducto para el Metrobús de la AU 25 de Mayo” y sus obras complementarias – Contratación N° 2014-01-0009-00.</p> <ul style="list-style-type: none">• El tratamiento contable se realizó sobre cada obra en particular, a partir del análisis de los respectivos Centros de Costos (apartado 6.3.1), en tanto que el legal y técnico se realizó en forma conjunta, también sobre cada obra específica (apartados 6.3.2 al 6.3.4). <p>AUSA tiene organizado su sistema de gestión contable en “Centro de Costos”. Por lo tanto, las obras que ejecuta, por sí o por encomienda del GCABA, tienen asignado un número de Centro de Costos que la identifica y al que se le aplican las registraciones del total de gastos, ya sean directos o indirectos. Por su parte, se utilizan las Cuentas Contables incluidas en el Manual de Cuentas para registrar los movimientos y conformar los saldos por Centro de Costos.</p> <p>Esta metodología produce información contable por Obra, lo cual permite, además de la administración contable de AUSA, realizar las rendiciones a la UCCOV, los informes a la Legislatura o para responder a requerimientos respecto de información contable y específica sobre cada una de ellas.</p> <p>Las obras objeto de la auditoría están registrados bajo los siguientes Centros de Costos:</p> <p>Centro de Costos D12901: “Proyecto Ejecutivo y Construcción de la Obra del Paso Bajo Nivel de la AV. Congreso y Vías del Ex FFCC Mitre Ramal Tigre” y sus obras complementarias – Contratación N° 2013-01-0011-00.</p> <p>Centro de Costos D13201: “Proyecto Ejecutivo y Construcción de Túneles de Cruce del Metrobús con el Distribuidor de Av. 9 de Julio y Av. San Juan” y sus obras complementarias – Contratación N° 2013-01-0006-00.</p> <p>Centro de Costos D14701: “Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de Ampliación Viaducto para el Metrobús de la AU 25 de Mayo” y sus obras</p>
--	--



complementarias – Contratación N° 2014-01-0009-00.

- “Proyecto Ejecutivo y Construcción de la Obra del Paso Bajo Nivel de la AV. Congreso y Vías del Ex FFCC Mitre Ramal Tigre” – Contratación N° 2013-01-0011-00

El MDU encomienda a la empresa AUSA la ejecución de la obra “Paso Bajo Nivel Av. Congreso y vías del ex FFCC Mitre Ramal Tigre” mediante Resolución N° 340-MDUGC-13 del 16/10/13 conforme a las facultades otorgadas por la Ley N° 3060. Previamente AUSA había remitido a la UCCOV el Anteproyecto Definitivo y Proyecto Ejecutivo, de la Obra Paso Bajo Nivel Av. Congreso y vías del ex FFCC Mitre ramal Tigre, en el marco del Plan de Conectividad Vial para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los cuales no recibieron objeciones por parte de esta última. Cabe señalar que, de acuerdo con la información obrante en el Centro de Costo D12901, el Anteproyecto y el Estudio de Impacto Ambiental fue realizado por IATASA por un monto de \$ 1.120.200,00 más IVA.

Conforme la documentación puesta a disposición, el presupuesto estimado del anteproyecto ascendía a \$ 44.602.322,56 más IVA, desglosado según se expone en el siguiente cuadro.

Presupuesto Anteproyecto PBN Congreso cruce FFCC Mitre - Ramal Tigre		
Rubro	Monto	
Obra Básica	33.363.528,32	75%
Interferencias ferroviarias	3.421.100,00	8%
Mantenimiento correctivo y preventivo	2.000.000,00	4%
Reubicación interferencias de servicios públicos	5.817.694,25	13%
Total	44.602.322,57	100%

El informe técnico de la UCCOV señala que el anteproyecto “[...] *tiene como objetivo otorgar una mayor fluidez al tránsito vehicular, eliminando un obstáculo en una de las principales vías de comunicación de la zona además de evitar los problemas de riesgo de accidentes relacionados con los pasos ferroviarios a nivel; [...]*” y que “[...] *los trabajos incluyen las calles colectoras, cruces peatonales, puentes viales transversales, parquización y mejoras de superficie, aceras, desagües*



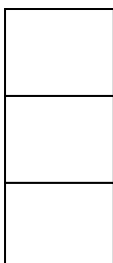
	<p><i>pluviales, iluminación y señalización; y que el cruce bajo nivel está destinado a la circulación de vehículos livianos, hasta una altura de 3,70 metros. Se prevé un ancho de 4,50 metros para un único sentido de circulación, que permita el sobrepaso en caso de que haya un vehículo detenido, por lo que el nuevo sitio se integrará con el entorno inmediato, las calles colectoras y el Paso Bajo Nivel propiamente dicho. [...]”.</i></p> <p>El Directorio de AUSA, mediante Acta N° 1119 del 04/12/2013, aprueba el llamado a Licitación Pública y los respectivos pliegos.</p> <ul style="list-style-type: none">• “Proyecto Ejecutivo y Construcción de Túneles de Cruce del Metrobús con el Distribuidor de Av. 9 de Julio y Av. San Juan” y sus obras complementarias – Contratación N° 2013-01-0006-00 <p>La contratación de esta obra tiene su origen en un anteproyecto, realizado por AUSA mediante Contratación N° 2012-02-0030-00, cuyo objetivo era de resolver técnicamente el desarrollo del trazado y el tipo de obras a ejecutar en el extremo sur del Sistema Metrobús sobre la Av. 9 de Julio. El Anteproyecto presentado proponía la ejecución de una la obra de construcción de túneles para la circulación de colectivos por los carriles exclusivos del “Metrobús Corredor 9 de Julio” y su vinculación con el nodo de tráfico de la Av. 9 de Julio, Plaza Constitución, sus calles, avenidas y autopistas. El mismo fue puesto a consideración de la Unidad de Contralor de Concesión de Obras Viales (UCCOV) dependiente de la Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura (SSPUAI) del Ministerio de Desarrollo Urbano (MDU) y a la Subsecretaría de Transporte (SSTRANS), por medio del Expediente N° 417836/2013 caratulado “Estudio de Factibilidad Técnica y Anteproyecto”, el cual fue aprobado por dichas dependencias el 05/03/2013 y 19/03/2013, respectivamente. Posteriormente, AUSA incorpora una Alternativa “E” al anteproyecto la cual es, finalmente, la aprobada por la UCCOV y la Subsecretaría de Transporte el 09/04/2013.</p> <p>El 18/06/2013 se emite la Resolución 166-MDUGC-2013, mediante la cual se encomienda la realización de la “Obra Túneles de Vinculación de Metrobús bajo Av. San</p>
--	--



	<p>Juan y Distribuidor 9 de Julio a la Empresa Autopistas Urbanas SA.”</p> <p>La ejecución de la obra implicó la resolución del necesario entrecruzamiento de los carriles centrales de la Av. 9 de Julio por el que circulan el Metrobús, con exclusividad, para producir la inversión del sentido de circulación de los mismos. Además, a los efectos de mantener la fluidez del tránsito, se lo planteó como un “bajo nivel” para el cruce del Sistema Metrobús:</p> <p>Sentido Sur, desde el carril central de la Av. 9 de Julio, desde su intersección con la calle Carlos Calvo hasta la vereda sur de la Av. San Juan.</p> <p>Sentido Norte, desde Bernardo de Irigoyen, altura Cochabamba, hacia el carril central de la Av. 9 de Julio.</p> <p>El entrecruzamiento proyectado de ambas ramas, para lograr la inversión de circulación en ambos sentidos, requirió que se produjeran en distinto nivel entre sí, pasando ambas por debajo del nivel de la calzada de la Av. San Juan.</p> <p>La complejidad de la obra radica en que, por la presencia de las obras correspondientes al distribuidor 9 de Julio de la AU 25 de Mayo, existe una numerosa cantidad de pilas y otras obras civiles de este distribuidor que dejan un reducido margen para la ubicación de los recorridos de las conexiones mencionadas y obligan a efectuar trazados no lineales para poder ubicar las estructuras en los escasos espacios disponibles.</p> <p>La ejecución de la obra de entrecruzamiento de los túneles se dividió en secciones:</p> <p>Sección 1 - A Nivel: consiste en un pavimento rígido de hormigón, igual en toda la longitud de los túneles.</p> <p>Sección 2 - Trinchera hasta 2 m de profundidad: corresponde a los primeros metros de desarrollo de rampas de túnel a cielo abierto, con la construcción de dos tabiques de sostenimiento de suelos formando una sección U de hormigón con la losa a nivel. Conforme la traza va ganando profundidad, se desarrollan nuevos muros monolíticos de contención, de espesores mayores y con fundaciones de mayor ancho.</p>
--	---



	<p>Sección 3 - Trinchera con pilotes: Con el aumento de la profundidad de excavación se desarrolla un muro de contención formado por dos filas de pilotes en voladizo de sección circular excavados y hormigonados in situ que se ejecutan desde el nivel de calzada, formando una pantalla de cada lado de la trinchera, con una viga de coronamiento para unificar las deformaciones. Luego de excavar se ejecutan los muros armados de hormigón proyectado.</p> <p>Sección 4 - Trinchera con pilotes y puntales: se constituye con dos filas de pilotes encadenados con una viga de coronamiento vinculadas entre sí por puntales separados 5 metros. Luego de excavar se ejecutan los muros armados de hormigón proyectado.</p> <p>Sección 5 - Túnel de un ramal con pilotes: Cuando la traza del proyecto avanza en el tramo de inversión del sentido de circulación de los carriles guiados a diferente nivel, en la interferencia con la Avenida San Juan y en la interferencia con los Ramales 2, 3 y 7 del distribuidor de la Avenida 9 de julio y AU 25 de mayo, se plantea una estructura en túnel, disponiendo sobre la tipología de trinchera una losa superior maciza de hormigón armado sustentada sobre pilotes. Entre pilotes se ejecutan muros con hormigón proyectado sobre el suelo perfilado.</p> <p>Sección 6 - Dos túneles a la par con pilotes: corresponde a los tramos en que ambos ramales se juntan y corren paralelos compartiendo una línea de pilotes y el nivel de techo, no así el nivel de pavimento que en general difiere. El techo es una losa maciza de hormigón armado sustentada sobre las tres filas de pilotes. Entre pilotes de caras externas se ejecutan muros con hormigón proyectado directamente sobre el suelo perfilado.</p> <p>Sección 7 - Túnel y Trinchera a la par: se produce a partir de la sección 6 donde ambos ramales ya corren juntos compartiendo una línea de pilotes y el ramal B se encuentra subiendo y desaparece su losa de techo para transformarse en trinchera. El techo del Ramal A es una losa maciza de hormigón armado sustentada sobre dos filas de pilotes. Entre pilotes de caras externas se ejecutarán muros con hormigón proyectado</p>
--	--



	<p>directamente sobre el suelo perfilado y vinculado a los pilotes. En la divisoria entre ambos túneles se construye un muro de contención empotrado en la losa de techo del túnel A.</p> <p>El 18/07/12 la UCCOV encomienda a AUSA la elaboración del estudio de factibilidad técnica del proyecto, en particular, sobre los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Relevamiento topográfico de toda la zona de estudio. Análisis de interferencias (incluidos los cateos). Anteproyecto trincheras y túneles. Cómputo y Presupuesto estimado. <p>De la documentación puesta a disposición y relevada no constan la realización y resultados de estos estudios.</p> <ul style="list-style-type: none"> • “Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de Ampliación Viaducto para el Metrobús de la AU 25 de Mayo” y sus obras complementarias – Contratación N° 2014-01-0009-00 <p>De la documentación relevada surge que la SSTRANS solicitó la intervención de AUSA para construir la obra del Metrobús de la AU1-25 de Mayo, evaluando la posibilidad de efectuar una vinculación entre los carriles centrales de la AU6-Perito Moreno y los de la AU1-25 de Mayo, en el contexto del conjunto de obras a realizar en el distribuidor que vincula ambas autopistas. La solicitud incluía variantes preliminares de posibles trazas, anticipada a AUSA en reuniones previas. Los trabajos y obras involucradas formaron parte del “Proyecto Carril Exclusivo para Transporte de Pasajeros Metrobús 25 de Mayo”, cuyo detalle se suministra en el siguiente cuadro.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Descripción Obra</th> <th style="width: 25%;">Monto estimado (en pesos sin IVA)</th> <th style="width: 25%;">Mes Base</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vinculación de tableros Metrobús AU 25 MAYO</td> <td style="text-align: right;">127.976.859,22</td> <td style="text-align: center;">Mayo/2014</td> </tr> <tr> <td>Túnel para Metrobús AU 25 MAYO</td> <td style="text-align: right;">85.542.598,57</td> <td style="text-align: center;">Junio/2014</td> </tr> <tr> <td>Ampliación de Viaducto para Metrobús AU 25 MAYO</td> <td style="text-align: right;">46.081.487,47</td> <td style="text-align: center;">Junio/2014</td> </tr> </tbody> </table>	Descripción Obra	Monto estimado (en pesos sin IVA)	Mes Base	Vinculación de tableros Metrobús AU 25 MAYO	127.976.859,22	Mayo/2014	Túnel para Metrobús AU 25 MAYO	85.542.598,57	Junio/2014	Ampliación de Viaducto para Metrobús AU 25 MAYO	46.081.487,47	Junio/2014
Descripción Obra	Monto estimado (en pesos sin IVA)	Mes Base											
Vinculación de tableros Metrobús AU 25 MAYO	127.976.859,22	Mayo/2014											
Túnel para Metrobús AU 25 MAYO	85.542.598,57	Junio/2014											
Ampliación de Viaducto para Metrobús AU 25 MAYO	46.081.487,47	Junio/2014											



Señalización horizontal AU1 Metrobús 25 de Mayo	5.319.060,00	Octubre/2014
Pilotes sobre autopista para Túnel Metrobús 25 de Mayo	26.635.714,45	Mayo/2014
Ampliación del Terraplén AU1 Tramo Pergamino-Av. La Fuente	20.502.564,24	Junio/2014
Interferencias asociadas a la Ampliación de Viaducto para Metrobús	5.000.000,00	Junio/2014
Total Proyecto Carril Exclusivo para Transporte de Pasajeros Metrobús 25 de Mayo	317.058.283,95	

Para el desarrollo del anteproyecto “[...] se contrató a consultoras altamente especializadas en temas viales y con expreso conocimiento de la obra del Nodo Dellepiane y de las autopistas. [...]”. Se contrató a Consulbaires Ingenieros Consultores SA para ejecutar el anteproyecto del túnel de vinculación de ambas autopistas con impacto directo en la obra del Nodo Dellepiane. Simultáneamente, se contrató a ATEC SA para estudiar la solución técnica para la vinculación de los tableros de la AU1-25 de Mayo “para poder generar un espacio adicional que permitiese ubicar el carril central de uso exclusivo de transporte público, minimizando su impacto en los actuales carriles de circulación”.

La solución técnicamente factible estaba compuesta de los siguientes trabajos:

- a) Túnel de vinculación del corredor exclusivo para la circulación de vehículos de pasajeros, a implantarse sobre la AU1-25 de Mayo, con la AU6-Perito Moreno.
- b) Vinculación de tableros de la AU1-25 de Mayo, a efectos de generar el corredor exclusivo, a ejecutarse entre las progresivas PK 0+630 y PK 8+000.
- c) Ampliación del tablero de la autopista, en el tramo comprendido entre la Calle Pergamino y la Avenida Lafuente en el que no puede realizarse la vinculación de los mismos en razón que los separa una distancia mayor



y que no admite la construcción de pilas de fundación nuevas, así como la ampliación del tablero en el tramo central comprendido entre la Avenida Lafuente y la Calle Pillado.

Dado que, como señala el Informe de AUSA, los trabajos son muy disímiles entre sí, y dada la magnitud y presupuesto de la obra en su conjunto, no se consideró aconsejable que se encomiende su ejecución a una única empresa. En consecuencia, los trabajos mencionados en los puntos a) y b) del presente apartado fueron licitados como “Proyecto Ejecutivo y Construcción Túnel Metrobús de la AU 25 de Mayo – Contratación N° 2014-01-0008-00” y “Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de Vinculación de Tableros de la AU 25 de Mayo para el Metrobús – Contratación N° 2014-01-0007-00), respectivamente. En cuanto a la obra de ampliación de tableros, al momento de la confección del Informe citado, se encontraba en la elaboración del respectivo anteproyecto.

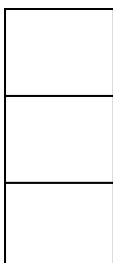
La Gerencia Operativa de Proyectos de Infraestructura Vial, dependiente de la Dirección General de Infraestructura, cuya intervención fue solicitada por la UCCOV informa que no tiene observaciones que formular respecto del anteproyecto presentado pero que “[...] el mismo deberá ser revalidado mediante la presentación del Proyecto Ejecutivo para su correspondiente evaluación y aprobación [...]” y que “[...] con respecto a los anchos de carriles, esta Gerencia Operativa subraya que los mismos deben cumplir con lo especificado en las normas vigentes. [...]”.

El 18/07/2014 la UCCOV pone a consideración del MDU la encomienda a la empresa AUSA del Proyecto Ejecutivo y Construcción de las Obras “Túnel Metrobús de la AU 25 de Mayo”, “Vinculación de Tableros AU 25 de Mayo para el Metrobús” y “Ampliación Viaducto para el Metrobús de la AU 25 de Mayo” correspondientes al Proyecto “Carril Central de Uso Exclusivo para Transporte Público de Pasajeros”. Mediante Resolución N° 235-MDUGC-2014 del 22/07/2014 se encomienda a AUSA, en el marco de la Ley N° 3060, la ejecución de los proyectos ejecutivos y la construcción las obras mencionadas. A su vez, se incorpora las mismas al Plan de Obras de AUSA.



	<p>Conforme la información contable suministrada, esta obra no registra la contratación de trabajos complementarios al 28/02/2015 . No obstante, conforme surge del Punto 6 “Aclaraciones Previas”, apartado 6.3.4.3. durante el año 2015 se habrían ejecutado obras adicionales y economías y demasías en el contrato principal dado el desarrollo que tuvo el contrato por la modificación del anteproyecto original.</p> <p>Por ejemplo, el 12/03/2015 se aprobó la Modificación de Alcance N° 1 de esta Obra por un monto de \$ 9.202.881,45 más IVA, alcanzando el total de la obra básica un monto de \$ 55.284.368,92 más IVA. No obstante, cabe destacar que de la actuación que trata esta modificación surge una planilla en la que se expresa que la obra básica asciende a \$ 85.542.598 (un 86% superior a la adjudicada) alcanzando el total de la obra básica un valor de \$ 94.745.480,02, incluida la modificación.</p>
<p>Principales Observaciones</p>	<p>A la obra “Proyecto Ejecutivo y Construcción de la Obra del Paso Bajo Nivel de la Av. Congreso y Vías del Ex FFCC Mitre Ramal Tigre” – Contratación N° 2013-01-0011-00</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se adjudicó la Licitación Pública y se suscribió el contrato con la adjudicataria con carácter previo a la obtención del Certificado de Aptitud Ambiental de la obra otorgado por la APRA, incumpléndose el sexto párrafo de la Cláusula 12.5. del PCPET. • Se produjeron demoras conforme surge de los Informes de Inspección puestos a disposición <p>A la obra “Proyecto Ejecutivo y Construcción de Túneles de Cruce del Metrobús con el Distribuidor de Av. 9 de Julio y Av. San Juan” y sus obras complementarias – Contratación N° 2013-01-0006-00</p> <ul style="list-style-type: none"> • El llamado a Licitación Pública se realizó con documentación técnica que no se encontraba actualizada o incompleta, lo que implicó un retraso en apertura de ofertas. • No se haya fundamentado el motivo para apartarse de la Observación N° 1 de la Procuración General, respecto de la realización de un informe sobre si la obra se realizaría con financiamiento externo o no.

	<ul style="list-style-type: none">• No consta que se haya advertido a los oferentes, al momento del llamado, de que la obra sería financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo.• Se iniciaron los trabajos sin contarse con el control de la Inspección de Obra. El Acta de Inicio se suscribió el 19/12/2013 y la Inspección de Obra comenzó el 26/02/2014.• El Directorio de AUSA aprobó la contratación directa para el “Trasplante de Especies Arbóreas ubicadas en la traza de los futuros túneles Metrobus San Juan”, a la Empresa The Clean Garden SRL, sin contar con el Dictamen Legal respectivo.• El Dictamen Legal presentado al Directorio de AUSA para la aprobación de la contratación directa para el “Trasplante de Especies Arbóreas ubicadas en la traza de los futuros túneles Metrobus San Juan” no fundamenta adecuadamente la excepción a los procedimientos de contratación previstos en el Reglamento de Contrataciones de AUSA. <p>A la obra “Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de Ampliación Viaducto para el Metrobús de la AU 25 de Mayo” y sus obras complementarias – Contratación N° 2014-01-0009-00</p> <ul style="list-style-type: none">• La propuesta de modificación de anteproyecto, realizada por la Contratista el 27/11/2014 mediante Nota de Pedido N° 5, alteró lo aprobado por la Resolución N° 235-MDUGC-2014 que había encomendado la realización de un Anteproyecto diferente al que se aprobó, finalmente, mediante la Modificación de Alcance N° 1.• La Inspección de Obra no confeccionó los Informes de Inspección anteriores al mes de febrero/2015 no quedando, en consecuencia, registro escrito de los acontecimientos ocurridos en el desarrollo de la obra desde su inicio en octubre/2014.• Consta la realización de tareas en la zona de obra con anterioridad a la firma del contrato (23/10/2014), del acta de inicio (27/10/2014) y de la presentación de la Póliza de Responsabilidad Civil, de la Nómina de Equipos afectados a la Obra y los seguros respectivos, de la Nómina de Personal afectado a la obra y la
--	--



	<p>respectiva cobertura de ART individual, y el resto de los Seguros previstos en la Cláusula 14.3. “Seguros” del PCPET; como así también de la firma del Contrato de Servicios de Inspección (31/10/2014).</p> <p>Generales y comunes a las obras auditadas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los PCPET relevados no prevén que los Libros de Obra se emitan por triplicado, de modo de asegurar una copia para el Comitente como constancia, ni que se utilicen hojas encuadernadas y numeradas para evitar su alteración o pérdida. Tampoco consta que se lleven registros informáticos o digitales que sirvan de respaldo de la documentación mencionada para asegurar la integridad de la documentación.
<p>Conclusión</p>	<p>Las obras auditadas han tenido en su desarrollo una evolución distinta originada, en primer lugar, por la envergadura y complejidad de los trabajos a ejecutar y, en segundo lugar, a situaciones no previstas al momento de planificarse la obra y, además, por la combinación de ambas condiciones.</p> <p>La obra del “Paso Bajo Nivel de la Av. Congreso y Vías del Ex FFCC Mitre – Ramal Tigre” ha incurrido en demoras en el inicio por causas atribuibles a la Contratista y, también, a otros Organismos otorgantes de permisos de obra y ocupación de espacios públicos.</p> <p>En la obra de los “Túneles de Cruce del Metrobús con el Distribuidor de la Av. 9 de Julio y la Av. San Juan” se han combinado la complejidad constructiva con una serie de cuestiones imprevistas (las interferencias de servicios públicos cuya localización era imprecisa) y con cambios realizados a medida que se desarrollaba la obra, no previstos originalmente como, por ejemplo, el empalme para el ingreso exclusivo de buses. Incluso, la complejidad de la obra es consecuencia de la necesidad de cambiar la mano de circulación del transporte público a causa del diseño vial utilizado en el Metrobús Corredor Av. 9 de Julio.</p> <p>En el caso de la obra “Ampliación del Viaducto de la Autopista 25 de Mayo para el Metrobús” se produce un cambio de anteproyecto, a instancias de la Contratista, por considerárselo inviable por las inconsistencias del mismo. Esta obra, que a la fecha del presente Informe se encuentra en ejecución (y por ende fuera del período auditado) manifiesta desde su inicio situaciones controversiales entre</p>

	<p>la Contratista, la Inspección de Obra y AUSA, fundamentalmente por el cumplimiento de los plazos. Por otra parte, la modificación aprobada por AUSA no ha sido ratificada por el Ministro de Desarrollo Urbano correspondiendo su intervención por su carácter de Comitente.</p>
--	---

