

INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, Agosto de 2016					
Código del Proyecto	1.15.09					
Denominación del Proyecto	Compras y Contrataciones Líneas de Subterráneos de Buenos Aires					
Período examinado	Año 2014					
Programa auditado	Jurisdicción 21 Jefatura de Gabinete - Programa 12					
Unidad Ejecutora	SBASE					
Objetivo de la auditoría	Evaluar en términos de eficiencia, eficacia y economía el cumplimiento de los objetivos por parte de SBASE de la prestación del servicio..					
Presupuesto (expresado en pesos)	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Jurisdicción</th> <th style="width: 50%;">Devengado</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30- Ministerio de Desarrollo Urbano</td> <td>2.487.910.244,22</td> </tr> </tbody> </table>		Jurisdicción	Devengado	30- Ministerio de Desarrollo Urbano	2.487.910.244,22
Jurisdicción	Devengado					
30- Ministerio de Desarrollo Urbano	2.487.910.244,22					
Alcance	Examen de la adecuación legal, financiera y técnica de los procesos de contratación y el ajuste de la realización de las obras, prestación de servicios y/o adquisición de bienes, su liquidación y pago, de acuerdo con la naturaleza del programa.					
Período de desarrollo de tareas de auditoría	Entre el 1 de marzo de 2015 y el 30 de septiembre de 2015.					
Limitaciones al alcance	No hubo.					
Aclaraciones previas	<p>4.1. Programación presupuestaria, descripción y análisis</p> <p>4.1.1. Descripción de la estructura programática El Programa 12 – Expansión y ampliación de la red de Subterráneos de Buenos Aires ¹ tiene como objetivo aumentar la oferta de la red actual de subterráneos mejorando para ello la existente. Se propone cumplir con este objetivo, que permitirá incrementar el volumen de pasajeros transportados y su confort y seguridad, optimizando el material rodante, el sistema de señales, los accesos y los despejes de los andenes, las condiciones de seguridad, repotenciando las líneas e implementando sistemas de ventilación forzada.</p> <p>4.1.2. Análisis Presupuestario El Programa 12 – Expansión y ampliación de la red de Subterráneos de</p>					

¹ Fuente: Presupuesto Jurisdiccional:
 (http://www.buenosaires.gob.ar/areas/hacienda/presupuesto2014_final/21_jefatura_ministros.pdf)



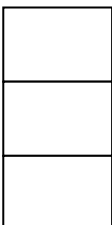
	<p>Buenos Aires, tiene un presupuesto de Sanción integrado por Transferencias (Inciso 5) de \$ 2.163.938.971,00.</p> <p>El presupuesto Vigente está integrado por Transferencias (Inciso 5) por un monto total de Crédito Vigente de \$ 2.854.847.146,00 Partida Principal 5 – Transferencias al Sector Público Empresarial y cinco Partidas Parciales 5.2 - Transferencias a Empresas Públicas No Financieras para financiar gastos corrientes, 5.4 Transferencias Fondos Fiduciarios para financiar gastos corrientes, 5.7 - Transferencias a empresas públicas no financieras para financiar gastos de capital, 5.8 Transferencias a empresas públicas multinacionales para atender gastos de capital y 5.9 Transferencias Fondos Fiduciarios para financiar gastos de capital</p> <p>Según surge del listado de créditos 2014 SIGAF² el monto total pagado del Programa 12 – Expansión y Ampliación de la Red de Subterráneos – asciende a \$ 1.801.491.683,12. De acuerdo a la información recibida de SBASE los pagos efectuados durante el ejercicio auditado en la Línea B ascienden a \$ 358.306.216,79 lo que representa un 20% del total de los gastos pagados durante el ejercicio.</p> <p>Respecto del total de gastos efectuados en la Línea B surge que las inversiones más significativas en términos económicos corresponden a la compra de coches y gastos inherentes a la misma que representa un 54,27% y a Catenaria Rígida la que representa un 36,00% del gasto total efectuado en la Línea.</p> <p>Cabe mencionar que los ingresos provenientes de la Ley 23.514 es la fuente de financiamiento con mayor incidencia en el total de los gastos efectuados en la Línea B la cual absorbe el 70,25% de los gastos.</p> <p>4.3.- Marco regulatorio</p> <p>A partir de que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), asumiera el servicio público del SUBTE, SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO (SBASE) fue designada como autoridad de aplicación³ conforme lo dispuso en el artículo 4° la Ley 4472⁴ de “Regulación y Reestructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la C.A.B.A”.</p> <p>La operadora del servicio era Metrovías SA desde el 1 de enero de 1994 en virtud del Contrato de Concesión aprobado por Decreto N° 2608⁵ del 22 de diciembre de 1993 y celebrado con el Estado Nacional. Continuó siéndolo por la firma del Acuerdo de Operación y Mantenimiento (AOM), el 5 de abril de 2013, prorrogado por un año más por Resolución N° 2373/15 del Directorio de fecha 01/04/15. Corresponde aclarar que la renovación del acuerdo se hizo en idénticos términos a los pactados originalmente. El</p>
--	--

² De fecha 08/06/15.

³ Ya en el Acta Acuerdo del 3 de enero de 2012 había sido designada como autoridad, por parte de la CABA, para suscribir los actos jurídicos correspondientes al traspaso quedando comprometida tanto como su par, para ese acto, CNRT a elevar a las respectivas autoridades, dentro de los 90 días, los proyectos vinculados a las cuestiones legales, económicas y administrativas (cláusula 5°). Circunstancias por todos conocidas y cuyo tratamiento exceden el marco de este Informe, suspendieron las tratativas iniciadas en esa fecha, hasta que finalmente se llegó al dictado de la Ley 4472.

⁴ BOCBA N° 4064 del 28/12/12. Sancionada el 19 de diciembre del 2012, entró en vigencia a partir del 1 de enero de 2013.

⁵ BO N° 27806 del 12/01/93.



	<p>AOM se encuentra integrado por 19 Anexos en los que se especifican las prestaciones y las características técnicas de la prestación del servicio.</p> <p>4.4.6. Relevamiento de Penalidades de Control del Servicio, Instalaciones Fijas y Material Rodante</p> <p>Tras la respuesta de la Nota AGCBA N° 402/15, el día 06/04/15 se relevaron las Órdenes de Servicio de las inspecciones realizadas sobre Control del Servicio, Instalaciones Fijas y Material Rodante con sus respectivas penalidades.</p> <p>En el Anexo III, cuadro 1 se incluyen las penalidades aplicadas acerca del Control del Servicio en el año 2014 de la Línea B de Subterráneos.</p> <p>Se verifica que de un total de 20 penalidades, el 55% (11⁶) corresponden al Control de Limpieza de estaciones, el 40% (8⁷) respecto a Información y Seguridad al usuario y el 5% (1⁸) Residuos Peligrosos.</p> <p>Se observa que la estación Uruguay es la que obtuvo mayor penalización respecto a las inspecciones de Control del Servicio.</p> <p>Se verifica que de un total de 21 inspecciones realizadas, el 81% (17⁹) de las penalizaciones corresponde a Conservación Edilicia y de Estaciones, el 5% (1¹⁰) a Instalaciones de ventilación, otro 5% (1¹¹) a Sistema de iluminación, a Instalación de señalamiento otro 5%(1¹²) y un 5% (1¹³) a Sistema de extinción de incendios.</p> <p>Por otra parte se ha verificado que las estaciones Dorrego, Ángel Gallardo, Medrano, Los Incas, Echeverría, Rosas, Alem y Uruguay fueron las más penalizadas.</p> <p>4.5. Instalaciones Fijas</p> <p>4.5.1 Disposiciones del AOM</p> <p>El art. 12° -Del <i>Mantenimiento de los Bienes Afectados a la Operación</i>- establece que el Operador será tenedor de los bienes afectados a la operación en nombre de SBASE a partir de la firma del AOM. Agrega que el Operador se obliga al mantenimiento de esos bienes conservándolos en aptitud para el servicio a prestar en condiciones de eficiencia y seguridad.</p> <p>A su vez, el inciso 3° de dicho artículo -12-3 <i>Del mantenimiento de las instalaciones fijas</i>- dispone que el Operador deberá presentar a SBASE, durante los primeros diez (10) días de cada año, los correspondientes planes de mantenimiento de cada instalación, conforme se indican en el Anexo XIV.</p> <p>4.5.2 Descripción de la Línea B</p> <p>La Línea B fue habilitada al uso público en 1932 con un recorrido que iba entre las estaciones Federico Lacroze y Leandro Alem.</p> <p>En la actualidad la línea cuenta con una longitud de 11,8 km, que se</p>
--	--

⁶ CS N° Re inspección 1337, 76, 290, 123, 486, 529, 1122, 1123, 432, 425 y 147.

⁷ CS N° Re inspección 1135, 1183, 720, 77, 1252, 936, 820 y 1013.

⁸ CS N° 808.

⁹ IF N° Re inspección 984 bis, 988, 967, 969, 1096, 1097, 1101, 1099, 1100, 1154, 1201, 1232, 1279, 870, 880, 872, 750.

¹⁰ IF N° Re inspección 1405

¹¹ IF N° Re inspección 641

¹² IF N° Re inspección 1380

¹³ IF N° Re inspección 261



	<p>compone por 17 estaciones, los túneles correspondientes y los talleres Rancagua y Urquiza.</p> <p>4.5.3. Relevamiento de estaciones</p> <p>4.5.3.1. Puntos verificados</p> <p>A fin de verificar el estado de mantenimiento de las estaciones y cumplimiento del AOM, el equipo de auditoría realizó visitas, entre el 17/03/15 y el 26/03/15, a las estaciones de la línea. (Ver relevamiento fotográfico en Anexo X)</p> <p>Se establecieron los siguientes puntos a verificar:</p> <p>a) Condiciones de limpieza (Anexo XV AOM)</p> <p>b) Mantenimiento de las instalaciones fijas (accesos, estaciones, circulaciones, vestíbulos y andenes). Filtraciones, solados, revestimientos y sanitarios. (Anexo XIV).</p> <p>c) Condiciones de mantenimiento de instalaciones de ventilación¹⁴ e iluminación. Protección anticaída. Riesgo eléctrico. (Anexo XIV).</p> <p>d) Instalaciones contra incendios. Planos de evacuación.</p> <p>e) Condiciones de accesibilidad, ascensores y escaleras mecánicas (Anexo XIV).</p> <p>f) Señalética, señalización para no videntes, señalización de emergencia (Anexo XIV).</p> <p>4.5.4. Visita a Talleres Rancagua y Urquiza¹⁵</p> <p>El día 25/08/15 se efectuó una visita a los talleres y cocheras de la Línea B para verificar el estado de las instalaciones¹⁶, el avance de trabajos de emergencia y seguridad contratados a Metrovías SA¹⁷ y el cumplimiento de la reglamentación de seguridad e higiene en el trabajo¹⁸.</p> <p>4.5.6. Seguimiento de procedimientos de inspección y penalidades respecto de Instalaciones Fijas¹⁹</p> <p>Con el objeto de verificar la efectividad de los procedimientos de inspección y de aplicación de penalidades (conforme al Anexo XVIII del AOM), en cuanto a la solución de las falencias detectadas por parte del operador, se efectuó el relevamiento de 41 Órdenes de Servicio emitidas por la Inspección de SBASE, de las cuales 20 corresponden a Control del Servicio y las otras 21 a Instalaciones Fijas.</p> <p>Para aquellos casos en los cuáles se aplicaron penalidades el equipo de</p>
--	---

¹⁴ Comprende los sistemas de ventilación existentes en cada estación, según la descripción consignada en la documentación contenida en el Anexo IX (AOM) y en los correspondientes Manuales de Uso y Mantenimiento.

¹⁵ Ver registro fotográfico en el Anexo XIII del presente Informe Preliminar.

¹⁶ AOM. Anexo XIV. Mantenimiento de Instalaciones Fijas: Estaciones, túneles, talleres, edificios auxiliares y subestaciones eléctricas. AOM Art. 12.3 Mantenimiento de Instalaciones Fijas: El Operador deberá presentar a SBASE, durante los primeros diez días de cada año, los correspondientes planes de mantenimiento de cada instalación, conforme se indican en el Anexo XIV: Instalación de Potencia, Línea de Contacto, Instalaciones de señalamiento, de Comunicaciones, Escaleras Mecánicas, Ascensores, vías y Aparatos de Vías, Instalaciones de Ventilación, Detección y Extinción de Incendio y Sistemas de Bombeo.

¹⁷ “Inversiones de emergencia y seguridad en talleres”, Actuación SBASE 0073-00049168,

¹⁸ AOM. Art. 18.4.1. Marco normativo: Las actividades que demanda la prestación del servicio objeto del presente AOM encuadran en el marco de la Ley N° 25.675 “Ley General del Ambiente”, la Resolución N° 177/2007 de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, la Ley 123 GCBA, el Decreto N° 132-GCABA-2002 y la Resolución N° 154/MMAGC/2007, Seguro Ambiental exigible y Declaración Jurada de medidas preventivas, recaudos ambientales y acciones necesarias para disminuir el riesgo.

¹⁹ Ver relevamiento realizado en el Anexo IX del presente Informe Preliminar.



auditoría concurrió a verificar *in situ* si las falencias detectadas habían sido subsanadas.

Análisis:

Se ha visto que hay casos en que aún cobrada la penalidad, no se verifica la solución de la falta incurrida, persistiendo el problema motivo de la observación. Sin embargo no consta en la documentación relevada el seguimiento que debiera efectuarse a efectos de corroborar la solución definitiva.

4.6. Operación del Servicio

4.6.1 Análisis de los IMO (Informe Mensual de Operación)

Según el Anexo XVIII –Penalidades /Mejora del Servicio- del AOM el Operador debe presentar a SBASE un Informe Mensual de Operación dentro de los primeros diez (10) días corridos de cada mes siguiente al analizado.

Ese informe debe indicar el funcionamiento del servicio señalando: i) los coches despachados de menos, ii) los intervalos excedidos, iii) el incumplimiento del servicio programado, iv) las interrupciones por líneas, v) la indisponibilidad de escaleras mecánicas y vi) la indisponibilidad de ascensores y salvaescaleras.

Fueron analizadas por el equipo de auditoría los IMO de todos los meses del año 2015.

Se verificó que los informes de los meses de octubre, noviembre y diciembre carecen de la correspondiente aplicación de las penalidades registrándose demora en la tramitación sin que se justifique la falta de impulso por parte de SBASE desde la última Actuación hasta la fecha de relevamiento de este equipo de auditoría (12/6/15).

4.6.2.1. Relevamiento de las Actas de frecuencia 2014

Para realizar dicho relevamiento el equipo de AGCBA confeccionó una muestra de 3 meses (marzo, julio y noviembre) de Actas de Inspección de frecuencia. Por un lado se verificó el cumplimiento de los programas de inspecciones de frecuencia establecidos. Por otra parte, se verificó para esos meses el cumplimiento del Programa Operativo (P.O.) por parte del Operador. Cabe aclarar que el P.O. establece la cantidad de formaciones que deben circular y el total de viajes que se deben realizar por día (ver Anexo VIII).

Causas de desviación de la frecuencia establecida

En base a la información provista por el auditado, en virtud de su respuesta a la Nota AGCBA N° 807/15 pto 6, se procedió a analizar las causales de desviación en el cumplimiento del Programa Operativo. En este sentido se tomó la información que Metrovías SA incluyó y elevó a SBASE en los IMO del 2014 sobre el Control del Servicio.

4.6.3. Indicadores de gestión

En la respuesta a Nota AGCBA N° 1668/15 sobre indicadores de gestión SBASE informó los siguientes:

- a) Intervalo real vs programado
- b) Proyección de pasajeros
- c) Indicador de pasajeros/m²



- d) Inauguración de estaciones
- e) Estimación de pasajeros Rosas y Echeverría
- f) Estimación de tiempos de los CAF 6000

4.7. Material Rodante

4.7.1. Composición de la flota Línea B. Estado y características del Material Rodante

De la información recolectada se desprende que los trenes que estuvieron en servicio son A,B,C,D,E,F,G,H,I,J,K,L,M,N,O,P,Q,R,S,T,U (Mitsubishi) V,W,X,Y (CAF 5000). Se aclara que según la información obtenida sobre los Km recorridos por coche, Nota AGCBA N° 823/15 pto 4.f), las formaciones Z y Z1 (CAF 5000) no tuvieron Km recorridos durante el 2014, por lo que se infiere que no estuvieron en servicio, lo que no es coincidente con lo expresado en la respuesta a la Nota AGCBA N° 1131/15 pto 1.i) “total de coches puestos en servicio” en la que se informa que dichos trenes estuvieron en servicio.

4.7.2. Procedimiento de control de Material Rodante

Por Nota AGCBA N° 823/15 se solicitó se informara sobre los procedimientos de control del Material Rodante, específicamente sobre el punto 2.2 “Mantenimiento Preventivo y Programado” del Anexo XI “Mantenimiento de Material Rodante” del AOM, según el cual el mantenimiento incluye lo siguiente:

- Revisiones Periódicas
- Revisiones Periódicas Profundas
- Revisión General
- Reconstrucción integral

4.7.3. Programa o Plan de Inspecciones de Material Rodante

Para el año 2014 no se confeccionó un Programa o Plan de Inspecciones para el material rodante. Esto indica un comportamiento diverso al del año 2013 en el que sí había un Programa de Inspecciones, ver Informe Final N° 1521 “Acuerdo de Operación y Mantenimiento del Subterráneo -AOM-” punto 4.3.6.i.b) Programas de Inspección de Material Rodante, lo que está evidenciando un retroceso en la planificación de los controles que debe efectuar como Autoridad de Aplicación.

4.9 Contrataciones

4.9.1. Compra de Material Rodante

El análisis de este eje de planificación para el período auditado comprende por un lado las actuaciones correspondientes a “Adquisición de 13 coches remolques CAF 6000 adicionales Expte. N° 0073-00047141” pero previo a ello y por el estado de ejecución para el año 2014 resulta imprescindible la verificación de la situación de “Adquisición coches Caf 6000 – Metro de Madrid y Servicios Técnicos y Adecuación de 73 coches Caf 6000” y de dos contratos complementarios Licitación Privada N° 332/14 “Adecuación General 24 Coches CAF 6000” y Contratación Directa “Provisión de ATP de a Bordo para Flota CAF serie 6000”.

Uno de los motivos fundamentales de la compra de Material Rodante es la de mejorar la frecuencia del servicio. Esto queda expresado en respuesta



a la Nota AGCBA N° 402/15 (respuesta del 19/05/2015) “respecto a la mejora de la frecuencia (...) en el caso particular de la línea B la frecuencia objetivo es de 2’3’’” para lo cual nos informa que entre otros proyectos e inversiones se está llevando adelante la Compra de Material Rodante y de equipamiento ATP a bordo.

4.9.5. Licitación Privada 154/13- Línea B Hilo de Contacto – Actuación N° 0073-00045296

Se firma el contrato el 17/01/14 con el objeto de contratar el proyecto, la provisión de materiales, el montaje y la puesta en servicio de una línea de contacto en la totalidad de las instalaciones de la Línea B. La obra a ejecutar comprende la instalación del Sistema de Línea Aérea de Contacto en vías principales y auxiliares en túnel y estaciones por catenaria rígida y en talleres y cocheras por un hilo de contacto con catenaria semirrígida.

4.9.7. Contratación directa: Adquisición de transformadores y rectificadores – Subusinas Alem, Pasteur y Los Incas.

El antecedente de esta contratación se encuentra en la Licitación Privada 333/14, la que mediante Resolución N° 2129/14 del 22/08/14 fue declarada desierta en virtud de que las ofertas recibidas superaban ampliamente el presupuesto oficial. En el mismo acto se aprueba el proceso de contratación directa para la provisión e instalación de 4 grupos rectificadores para las denominadas SER Alem, Pasteur, Malabia y Los Incas para la operación simultánea de trenes Mitsubishi y CAF 5000/6000 en la Línea B de la red de subterráneos.

4.9.8. Expte. N° 0073-00054117. Prestación de Servicios para la coordinación técnica de obras de la línea B –instalación de hilo de contacto y adecuación de nuevo material rodante CAF 6000.

SBASE solicita a Metrovías que efectúe una propuesta en el marco del AOM para la coordinación de la L. P. N° 154/2013 Instalación del hilo de contacto de la Línea B con la compra que SBASE realizó al Metro de Madrid de los coches de la serie CAF 5000 y de la serie CAF 6000 que serán incorporados al servicio de la Línea B. Según los considerandos de la Contrata, la ejecución de dichos trabajos producirá un importante número de actividades con superposición física y temporal.

4.9.9. Expte. N° 0073-00045890 - Taller Rancagua – Etapa 1

En el informe de la GAL N° 58/13 (Gerencia de Asuntos Legales) de fecha 11/9/13 se reproduce parcialmente el informe de la Gerencia de Planeamiento donde se explica detalladamente la necesidad de contratar a la Operadora del Servicio para que efectúe los trabajos necesarios para la readecuación de las instalaciones eléctricas y el aseguramiento de las instalaciones de infraestructura necesaria para el seguro funcionamiento de los talleres. Explica que dichas tareas se encuentran incluidas en el Plan de Emergencia que fue aprobado por AD N°1040 de fecha 10/2/13 y que fueron contempladas en el Anexo I de la Ley 4472 dentro de las obras de emergencias a realizar.

4.9.10. Plan de Regularización de los Sistemas de Detección y Extinción de Incendios de la Red de Subtes y Premetro (Actuación N° 0073-00040570)

SBASE informó que dado el estado del sistema de Detección y Extinción de incendios instalado en la red a la fecha de la firma del AOM, mediante Acta de Directorio N° 1845/13 se aprobó el programa de recuperación y acondicionamiento de dicho sistema o “Plan de Puesta a Cero” de las instalaciones existentes.

4.9.12. Planificación, objetivos de gestión compras y contrataciones

La Gerencia de Planeamiento produjo la “Nota Técnica” recibida en AGCBA el 03/09/15 en la que hace referencia al Plan Integral de Mejora del Sistema de Transporte Subterráneo (PIMO) que “... *abarca la intervención en los diferentes subsistemas y/o áreas que conforman la red a fin de mejorar la frecuencia, la capacidad en los talleres, los medios de accesos y salidas de las estaciones y la experiencia del usuario*”.

En cuanto al objetivo de “**mejora de frecuencia de la línea**” SBASE expresa que se contrató a la consultora SYSTRA para que elaborara un estudio siendo la necesidad principal conocer los intervalos mínimos posibles con la infraestructura existente, tanto en la línea como en las terminales. El plan propuesto por la consultora plantea como intervalo mínimo posible 150 segundos, habiendo tomado SBASE a principios del 2014 el objetivo de alcanzar ese valor hacia el 2019 lo que requeriría una serie de inversiones

Se informó que se están llevando adelante los siguientes proyectos de inversión:

1. Compra de material rodante y de equipamiento de ATP de a bordo.
2. Adecuación de infraestructura eléctrica (Potencia)
3. Adecuación de Accesos para PMR y evacuación operativa y de emergencia
4. Flexibilidad operativa. Coches y cocheras
5. Mejora de procesos de mantenimiento de talleres

No obstante, para el ejercicio auditado la planificación se limitó a la compra de material rodante e instalación de pantógrafo. Por otra parte y si bien el gráfico incluido en el Anexo XII articula distintas acciones en torno a ambos temas, más allá de lo que se incluye en informes de las contrataciones efectuadas, no se ha detectado un documento o informe que desarrolle las necesidades del servicio en relación a la flota existente y los objetivos a cumplir.

4.10 Control Interno

El proceso de auditoría desarrollado reveló importantes falencias y debilidades en el sistema de control interno²⁰ lo cual se vio reflejado en la existencia de diferencias detectadas al cotejar las distintas fuentes de información.

²⁰ NORMAS BASICAS DE AUDITORIA EXTERNA (Res. 161/00) 3.2.2. Relevamiento del control interno.

El control interno es un proceso integrado a los procesos, llevado a cabo por las personas que actúan en todos los niveles de una entidad, diseñado con el objeto de procurar una garantía razonable para el logro de objetivos incluidos en las siguientes categorías: 1) Eficacia y eficiencia en las operaciones. 2) Confiabilidad en la información financiera – contable. 3) Salvaguarda de los activos. 4) Cumplimiento de las leyes, reglamentos y políticas.

Observaciones principales	<p>Relevamiento de estaciones (17 estaciones) Condiciones de mantenimiento de instalaciones de ventilación²¹ e iluminación. Protección anti caída. Riesgo eléctrico.</p> <p>1) En 3 estaciones no se dispone de ventilación mecánica. 2) En 3 estaciones es deficiente la instalación de ventilación: por un lado se encuentra sin funcionar en los vestíbulos de 2 estaciones y en 1 estación en andenes y vestíbulos. Asimismo en otra estación la instalación se encuentra parcialmente funcionando. 3) En 15 estaciones las luminarias carecen de protección anticaídas, y en 1 estación además la iluminación es escasa. 4) En 12 estaciones existe riesgo eléctrico: en 8 casos por encontrarse los gabinetes y tableros expuestos, en 2 casos por filtraciones, y en otros 2 por ambas causas.</p> <p>Instalaciones contra incendios. Planos de evacuación</p> <p>5) En 12 estaciones no se cumple con las condiciones de instalación contra incendios, por cuanto en 10 estaciones falta el matafuego de 5kg (8 casos corresponden a andén y 2 a vestíbulo) y en 2 estaciones falta el matafuegos 25kg en andén. 6) 13 estaciones no poseen detectores de humo.</p> <p>Condiciones de accesibilidad (ascensores y escaleras mecánicas) <u>Ascensores</u></p> <p>7) No se cumple con las condiciones de accesibilidad para personas con capacidad reducida en 10 estaciones por cuanto no se dispone de ascensores, lo que configura el incumplimiento a la Ley 24314 de Accesibilidad para personas con Movilidad Reducida²²; N° 22431 de Protección integral de las personas discapacitadas²³ y la N° 962/CABA/01²⁴ de Accesibilidad Física para Personas con Necesidades Especiales.</p> <p>Señalética, señalización para no videntes, señalización de emergencia</p> <p>8) En 9 estaciones no se cumple con la Ley de Accesibilidad N° 24314 y su Decreto Reglamentario, por cuanto 7 de ellas no poseen baldosas con guías para no videntes en andenes y vestíbulos y en 2 la guía que</p>
----------------------------------	---

²¹ Comprende los sistemas de ventilación existentes en cada estación, según la descripción consignada en la documentación contenida en el Anexo IX (AOM) y en los correspondientes manuales de uso y Mantenimiento.

²² Art. 1º Establece la prioridad de la supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos, arquitectónicos y del transporte que se realicen o en los existentes que remodelen o sustituyan en forma total o parcial sus elementos constitutivos, con el fin de lograr la accesibilidad para las personas con movilidad reducida

²³ Art. 22º.- En toda obra pública que se destine a actividades que supongan el acceso de público, que se ejecute en lo sucesivo, deberán preverse accesos, medios de circulación e instalaciones adecuadas para personas discapacitadas que utilicen sillas de ruedas. La misma previsión deberá efectuarse en los edificios destinados a empresas privadas de servicios públicos y en los que se exhiben espectáculos públicos que en adelante se construyan o reformen.

²⁴ Art. 1º - Apruébense las modificaciones al Código de la Edificación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tendientes a brindar accesibilidad física para todas las personas con necesidades especiales en las áreas comunes de edificios residenciales y de edificios privados y públicos destinados a otros usos que, como Anexo I, forman parte a todos sus efectos de la presente ley



	<p>tienen no cumple con la reglamentación vigente.</p> <p>Seguimiento de procedimientos de inspección y penalidades respecto de Instalaciones Fijas</p> <p>9) Sobre 21 Órdenes de Servicio se verificó que en 6 casos (28,6%) las falencias detectadas y penalizadas no habían sido solucionadas.</p> <p>Operación del Servicio</p> <p>Control de frecuencia realizado por SBASE</p> <p>10) Resulta insuficiente el control de frecuencia efectuado por SBASE por cuanto en 2 meses de la Muestra (3 meses) no se efectuaron mediciones por la tarde.</p> <p>Contrataciones</p> <p>Adecuaciones para la puesta en operación de los coches CAF 6000-73 coches: Licitación Privada N° 332/14 “Adecuación General 24 Coches CAF 6000” y Contratación Directa “Provisión de ATP de a Bordo para Flota CAF serie 6000”</p> <p>11) Incumplimiento de los plazos previstos, para el inicio de las tareas, para el ritmo de avance de las mismas y para su finalización lo que en consecuencia no permitió la puesta en servicio de 4 formaciones para el mes de enero de 2015, por cuanto las formaciones AA y BB tuvieron habilitación en junio y para las formaciones CC y DD restaban pruebas dinámicas al mes de agosto.</p> <p>Licitación Privada 154/13- Línea B Hilo de Contacto – Actuación N° 0073-00045296</p> <p>12) Incumplimiento de la Cláusula Quinta de la Contrata - Plazo de Ejecución²⁵, por cuanto al vencimiento del plazo establecido había un desvío del 29,35% en la ejecución de la obra.</p> <p>Expte. N° 0073-00045890 -Taller Rancagua – Etapa 1</p> <p>13) Incumplimiento del Plan de Trabajos establecido en la Oferta de Metrovías lo que se verifica en el desvío del 57,23% sobre la certificación prevista a diciembre de 2014.</p> <p>Plan de Regularización de los sistemas de Detección y Extinción de Incendios de la Red de Subtes y Premetro (Actuación N° 0073-00040570)</p> <p>14) Incumplimiento del plazo contractual, ya que al cierre de 2014 no se había finalizado con las tareas contratadas.</p> <p>Planificación, objetivos de gestión compras y contrataciones</p>
--	---

²⁵ El plazo máximo para la ejecución y terminación total de la obra será de doce (12) meses contados a partir de la fecha de establecida en el Acta de Inicio, que será fijo e improrrogable, salvo prórroga expresa y por escrito otorgada por SBASE.



	<p>15) Inadecuada planificación por cuanto para el año 2014 no se previeron obras para la mejora de estaciones en cuanto a accesibilidad, así como tampoco hay precisión en cuanto a la ejecución de obras de ventilación de andenes y túneles. El desfasaje en el cumplimiento de los plazos en los contratos respecto a material rodante (CAF, ALSTOM) y las obras en la línea (Hilo de Contacto, Alimentación Eléctrico) entorpece la concreción del objetivo de mejora de frecuencia por cuanto demora la habilitación de las formaciones por un lado y la posibilidad de funcionamiento correcto en la línea, por el otro.</p>
<p>Conclusión</p>	<p>Se han podido detectar objetivos que fueron evidenciándose en las obras y contrataciones efectuadas; sin embargo, por falta de planificación para el año 2014, ha habido aspectos no contemplados para la Línea B, en particular, lo referido a la mejora de estaciones en cuanto a la accesibilidad principalmente del acceso para las personas con movilidad restringida, aunque sí se ha informado que a partir de 2015 se han previsto acciones.</p> <p>Tampoco hay planificadas obras para mejorar la ventilación, e instalarla allí donde falta, cuestión que cobra mayor importancia si, como se ha visto, se está incrementando la flota y en consecuencia los requerimientos de consumo energético. Asimismo, no hay constancias del Plan Anual del Sistema de Iluminación de Emergencia.</p> <p>Las deficiencias de planificación se han apreciado en los desfasajes del cumplimiento de los plazos contractuales, (puesta en operación de los 73 coches CAF 6000), y la implicancia que esto ha tenido en la consecución de mejorar la frecuencia mediante el rodamiento de nuevas formaciones, las que según se ha podido detectar, concretamente ha influido en el atraso en la puesta en funcionamiento de las mismas, así como la falta de cumplimiento referidos a los certificados de habilitación de 9 formaciones de un total de 25 formaciones que se encuentran en servicio. Por otra parte, se detectó falta de cumplimiento en la renovación del Certificado de Aptitud Ambiental.</p> <p>Un aspecto importante de SBASE como Autoridad de Aplicación lo reviste el control que ha de efectuarse sobre la prestación del servicio por parte del Operador y sobre la efectiva corrección de las falencias verificadas. En este punto resulta necesario arbitrar las medidas necesarias para lograr la respuesta oportuna y correcta del Operador no siendo satisfactorio a los fines del servicio que éste se limite al pago de las penalidades impuestas, lo que indiscutiblemente corresponde pero no parece ser suficiente para la finalidad perseguida que no es otra que la correcta e idónea prestación del servicio.</p> <p>El control de la frecuencia requiere también ser ampliado de manera de abarcar franjas horarias, de características diferentes, pero sobre todo de ejercer control en los horarios picos. En este sentido se ha verificado escaso control en los horarios de la tarde.</p> <p>El control interno resulta un área de alta criticidad en la gestión de SBASE. Es insoslayable para toda organización de envergadura e importancia el contar con un sistema eficiente de control interno máxime si</p>

	<p>se trata de un organismo público, que maneja fondos públicos y que presta un servicio público. Los controles optimizan el funcionamiento de una empresa, les permite a sus miembros contar con información sustancial para la toma de decisiones y adoptar las medidas necesarias para corregir los desvíos. Pero no menor es la importancia que ello reviste para el ejercicio del control externo y de la mano de él la garantía de transparencia. El servicio de transporte subterráneo es masivo, gran parte de la población pasa por él diariamente, y necesita de él para desarrollar su vida en una gran Ciudad, por lo cual la prestación de manera eficiente, eficaz y económica debe de ser posible de ser evaluada puesto que hace al interés de la ciudadanía.</p>
--	---
