

INFORME FINAL DE AUDITORÍA

Con informe ejecutivo

PROYECTO N° 1.09.07

**AUSA – AUTOPISTA ILLIA: OBRAS ALEDAÑAS AL
AEROPARQUE JORGE NEWBERY
AUDITORÍA LEGAL, FINANCIERA Y TÉCNICA**

Buenos Aires, Julio de 2010

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

AUDITORÍA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Av. Corrientes 640 - Piso 5° - Capital Federal

Presidente

Dra. Sandra Bergenfeld

Auditores Generales

Dr. Santiago de Estrada

Dr. Alejandro Fernández

Ing. Adriano Jaichenco

Dra. Paula Oliveto Lago

Lic. Josefa Arminda Prada

Dr. Juan Carlos Toso

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

CÓDIGO DE PROYECTO:

1.09.07

NOMBRE:

AUSA – Autopista Illia: Obras aledañas al Aeroparque J. Newbery

Auditoría legal, financiera y técnica

OBJETIVOS:

Controlar los aspectos legales y técnicos del o los contratos, el cumplimiento de las certificaciones, y su ajuste a los términos contractuales.

OBJETO:

Obras N° 23a, 24, 25 y 26 – Decreto N° 1721/04

Período 2008

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.

UNIDAD EJECUTORA:

AUSA

MINISTERIO:

30 – Ministerio de Desarrollo Urbano – Fuera de Nivel

EQUIPO DESIGNADO:

Dra. Lorena Clienti (Directora de Proyecto)

Cdora. María Gabriela Sierra (Auditor Principal)

Informe Ejecutivo

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, 14 de julio de 2010		
Código del Proyecto	1.09.07		
Denominación del Proyecto	AUSA – Autopista Illia: Obras aledañas al Aeroparque J. Newbery		
Período examinado	Año 2008		
Unidad Ejecutora	Autopistas Urbanas S.A. – Fuera de Nivel		
Ministerio	30 – Ministerio de Desarrollo Urbano		
Objetivo de la auditoría	Controlar los aspectos legales y técnicos del o los contratos, el cumplimiento de las certificaciones, y su ajuste a los términos contractuales.		
Presupuesto (expresado en pesos)	Nº	Obras	2008
	23a	Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado	17.577.112,19
	24	Prolongación Salguero entre Av. R. Obligado y Av. Costanera	0,00
	25	Construcción enlace Av. Sarmiento - Salguero	2.719,67
	26	Construcción Av. Costanera - Tramo Norte	0,00
	Total		17.579.831,86
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 26 de junio y el 20 de noviembre de 2009.		
Limitaciones al alcance	- Las Notas enviadas al Ministerio de Desarrollo Urbano Nº 2.836-AGCBA-09 y su reiteratoria Nº 3.061-AGCBA-09 no fueron contestadas satisfactoriamente. - Las Notas enviadas a la Unidad de Contralor de Concesiones de Obras Viales (UCCOV) Nº 2481-AGCBA-09 y su reiteratoria Nº 3192-AGCBA-09 no fueron contestadas satisfactoriamente.		
Aclaraciones previas	- AUSA es una Sociedad Anónima regulada en la Sección V arts. 163 a 307 de la Ley 19.550 y sujeta a la fiscalización estatal permanente conforme el art. 299 inc. e) de la citada Ley. El paquete accionario de la empresa está compuesto por el 99% de participación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el 1% restante de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires (SBASE). El reglamento de contrataciones de AUSA es el marco normativo que rige las compras y contrataciones que la empresa efectúa. - A partir de la vigencia de la Ley Nº 1218-LCBA-03 la Procuración General de la CABA debe dictaminar sobre la legalidad de las contrataciones de AUSA. Con el dictado de la		

	Resolución N° 123-PG-08, la Procuración General delegó en cabeza del Asesor Legal de Autopistas Urbanas S.A, Dr. Hernán Pérez Zarlenga, el ejercicio del control de legalidad de los actos, que emita la empresa en materia de derecho público, que requieran dictamen jurídico previo. • El Decreto N° 1.721-GCBA-04 del 23 de Septiembre de 2004 establece el marco de relación entre la empresa y el GCBA, definiendo la relación jurídica entre ambos como una concesión de obra pública. • Con fecha 23 de agosto del 2004 se firmó un convenio interjurisdiccional entre el Estado Nacional y la Ciudad de Buenos Aires, con el objetivo de solucionar la problemática del Aeroparque Jorge Newbery, su entorno urbano circundante y el corredor norte de la Autopista Arturo Illia. En la cláusula tercera del Convenio se estableció que la Ciudad procedería, conforme a la aprobación técnica de la Autoridad de Aplicación en materia de seguridad aeroportuaria, al corrimiento de las verjas del Aeroparque hasta una distancia lineal de trece (13) metros desde la Avenida Sarmiento hasta la calle La Pampa. En la cláusula quinta se indicaba que las partes reiniciarían las gestiones que permitirían el corrimiento del área afectada al uso ferroviario, lindante con el extremo oeste del Aeroparque, para poder efectuar el emplazamiento del corredor norte de la Autopista Illia. • <u>Obras objeto de Auditoría</u> - o <i>Obra 23 Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado</i> Tuvo un valor estimado de inversión de \$33.353.900. Mediante la Licitación Privada N° 13/2005 se licitó la ejecución del Proyecto Ejecutivo y allí resultó adjudicataria la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores SA. Por medio de la Licitación Pública N° 4/2006 se licitó la construcción resultando adjudicataria Constructora Perfomar SA – Luciano SA – UTE por \$26.870.366,89 (más IVA) en un plazo de 14 meses. Con fecha 15 de mayo del 2007 se firmó el contrato y el 30 de mayo el Acta de Inicio. Se expresaba taxativamente que en esta licitación no se contrataba la construcción de calzadas, veredas, iluminación y señalización ni tampoco el tramo entre la progresión 0 a 700 de la Av. Costanera. La obra consistía en la construcción de: 1. Defensa de costa del Río de la Plata y dos puentes. 2. Defensa en margen izquierdo del canal del arroyo Ugarteche. 3. Obras para el Club de Pescadores (ampliación del muelle de pescadores y playa de estacionamiento).
--	--

	El 10 de septiembre de 2007 se convino la suspensión de la obra. El 11 de octubre de 2007 se estableció una prórroga de 30 días más, debido a la necesidad de un cambio del proyecto de la obra con la variante Fast Track, instruida por el Ministerio de Planeamiento y Obras Públicas como autoridad de aplicación del Decreto N° 1721-04 y que consta en la Nota N° 98-UCCOV-07 del 8 de agosto de 2007. - o <i>Obra 23a - Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado</i> ➤ Camino Interno Variante Fast Track Esta variante, planteada por la UCCOV a nivel de anteproyecto conceptual, consiste en una calzada de hormigón de aproximadamente 550 m de longitud, con pavimento y cordón cuneta de hormigón, desagües y la iluminación correspondiente que corre por el predio Punta Carrasco ocupado por el concesionario. El costo preliminar de esta variante es de \$6.500.000, según la UCCOV, resultando factible de ejecución lo cual permitiría el inicio del corrimiento del cerco de la cabecera sur en cinco meses. Se establecieron las siguientes condiciones: ✓ Anteproyecto ejecutado por la UCCOV en 15 días. ✓ Contratación de los trabajos en 30 días por procedimiento abreviado (autorizado por el Ministro de Planeamiento y Obras Públicas) convocando a un mínimo de 4 oferentes con antecedentes. ✓ Plazo de obra de 4 meses. ✓ Liberación por parte de la Ciudad de los terrenos de Punta Carrasco ocupados por el concesionario, previo al inicio de los trabajos. ✓ Deberá construirse en sentido Sur – Norte, debiendo AUSA priorizar las obras de defensa costera entre el Club de Pescadores y el Aliviador Maldonado y las obras compensatorias del Club de Pescadores. El GCABA renegó el contrato con Punta Carrasco S.A. el 15 de noviembre de 2007. El 20 de noviembre de 2007, por Acta Acuerdo, AUSA encomienda a la contratista la ejecución de la variante Fast Track incluyendo nuevos precios de 33 ítems no cotizados en la oferta original, según Orden de Servicio N° 60. Allí, se deja constancia, que la construcción del camino Fast Track no constituye una ampliación del contrato sino que la misma debe considerarse dentro del monto total contractual. Los primeros trabajos comenzaron en enero de 2008. El monto total del presupuesto de obra de este camino interno presentado por la contratista fue de \$10.446.165,55. AUSA recibió la zona de obra de la Dirección General de
--	---

	Concesiones el 22 de febrero de 2008. La certificación se realizaba presentando el certificado de la construcción del Fast Track junto con el certificado de obra básica en cero. El 25 de febrero de 2008 se comunicó a la contratista por Orden de Servicio N° 142 la modificación y reformulación de la obra que consistía en: ✓ Terminación de la ejecución del Camino Interno Fast Track desde la rotonda Av. Costanera Rafael Obligado hasta la costa en la zona del Club de Pescadores. ✓ Defensa de costa del Río de la Plata entre progresivas 0+146 y 0+300 y progresivas 1+540 hasta fin de proyecto con tablestacas, cabezales y pilotes perforados. ✓ Nueva playa de estacionamiento para el Club de Pescadores, variante pilotes perforados y encamisados con camisas metálicas. ✓ Ejecución de la defensa de costa de la margen izquierda del Arroyo Ugarteche, que tenía en estudio una variante de defensa tendida tipo CODE sin pilotes ni tablestacas. ✓ Se eliminan definitivamente de esta obra la construcción de la ampliación de 100 m del Muelle de Pescadores río adentro; la construcción del Puente sobre Arroyo Ugarteche; se deja en suspenso el completamiento del puente sobre el aliviador del Arroyo Maldonado. El 19 de mayo de 2008 el contratista interrumpió nuevamente las tareas de obra. A partir de esta fecha hay negociaciones entre AUSA y la contratista para acordar proyectos y precios para relanzar la obra. Las conclusiones de la obra reformulada son: Se construirán 815 m. de defensa costera. Se cambia el sistema de construcción con pilotes y tablestacas previsto en el proyecto original, por otro de defensa de costa tendida tipo CODE. ✓ La calzada (paquete estructural de la Av. Costanera) no se incluyó en la obra, quedando esta tarea pendiente de presupuesto y contratación. ✓ Se elimina la prolongación del Muelle de Pescadores 100 m. río adentro, que se efectuará por medio de otra licitación. ✓ Se decidió una nueva playa de estacionamiento para el Club de Pescadores la cual se ejecutará sobre pilotes perforados y encamisados con camisas metálicas, aportando AUSA el suelo con el cual se ejecutará el terraplén de avance sobre el río. ✓ Se elimina la baranda característica del paseo Costanera Norte que será reemplazada por barandas metálicas características del Parque de la Memoria. El 22 de septiembre de 2008 se firma una Addenda Contractual entre AUSA y Performar SA – Luciano SA – UTE donde convienen la ejecución de los trabajos de acuerdo a la
--	--

modificación del proyecto habiéndose determinado el nuevo valor del contrato a precios básicos contractuales (octubre 2006) en \$30.029.680,54 (más IVA), al cual debe adicionarse el monto que incluye lo certificado hasta la fecha de la Addenda que es de \$3.261.942,05 (más IVA). También se deja constancia que existen dos redeterminaciones de precios, una por \$76.583,66 y \$251.343,55 (ambas más IVA), las cuales se hallan pendientes de aprobación. En la Addenda se establece como total de obra redeterminado a julio de 2008 el monto de \$40.686.398,39 (más IVA). En este acto se fijó como fecha de reinicio de tareas el 22 de octubre de 2008 con un plazo de obra de 10 meses corridos. Se reconocieron a la contratista \$ 450.000 (más IVA) en concepto de indemnización por gastos improductivos y se otorgó un anticipo financiero de \$9.274.125,96 (más IVA).

El nuevo presupuesto de obra se compone de la siguiente manera:

Descripción de los Trabajos	Monto
Defensa de Costas	16.418.236,16
Zona de Tablestacas	2.120.752,56
Playa de Estacionamiento	4.689.956,58
Fast Track	9.675.873,18
Canal Ugarteche	4.018.414,05
Total	36.923.232,53

Fuente: elaboración propia con datos suministrados por AUSA

El nuevo presupuesto tiene 76 ítems, de los cuales 61 son nuevos, 14 son ítems modificados del presupuesto original y sólo 1 se mantiene igual al presupuesto original.

El 16 de enero de 2009 se firmó una Addenda Contractual con la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. por medio de la cual se le reconoció:

1. El monto de \$ 79.500 (más IVA) en concepto de tareas adicionales por trabajos realizados en la obra vial desvío Costanera (Fast Track); Nuevo Proyecto para la Defensa tendida en Arroyo Ugarteche y Proyecto Ejecutivo para la obra de Costanera sobre el Río de la Plata.
2. El monto de \$ 30.400 (más IVA) por la confección del Nuevo Proyecto Ejecutivo del Estacionamiento y Muelle del Club de Pescadores.

El 21 de abril de 2009 se firmó la Addenda Contractual del contrato de inspección de obra con la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. En la misma se establecía que se acordaba la prórroga de las tareas que habían vencido el 30/07/08 por un plazo de 10 meses contados a partir del 20 de octubre de 2008. El monto era de \$670.000 (más IVA) a pagar en 10 cuotas.

➤ Seguridad Aeroportuaria

En el punto 7.1. del Informe de la Comisión de Estudio y Enlace

	del Convenio N° 22-GCBA-04 referido al “Plano Acordado y Síntesis de la intervenciones y obras previstas en general”, al sur de Aeroparque se establece que: <i>“Está previsto realizar una prolongación de la pista hacia el sur adicionándole una longitud de 180 metros. Esta ampliación fue estudiada y consensuada por las autoridades nacionales en esta materia quienes han previsto también ampliar las zonas de seguridad en esta cabecera casi hasta las cercanías del arroyo Ugarteche, razón por la cual la Av. Rafael Obligado (Costanera) debe desviarse hacia el río de la Plata para dar lugar a la expansión comentada.”</i> El ORSNA, por medio de Nota N° 797-07 del 2 de noviembre de 2007, expone que en cuanto a las cuestiones de seguridad manifiesta que el Fast Track aumenta el riesgo para los bienes y personas implicados en las operaciones aéreas del Aeroparque Jorge Newbery y para los terceros en superficie, ya que el corrimiento de la Av. Rafael Obligado (Variante Fast Track) es proporcional al desplazamiento de la cabecera de la pista y cerco perimetral (manteniéndose de esta manera las medidas y condiciones actuales de seguridad). El 21 de noviembre de 2007, el Gerente de Ejecución y Control de la Infraestructura Aeroportuaria, a cargo de la Gerencia de Planificación Federal y Seguridad Aeroportuaria del ORSNA, informó que el proyecto original de construcción de la Av. Rafael Obligado se ubicaba a 200 metros del nuevo cerco perimetral del aeroparque en la prolongación del eje de pista, mientras que la variante Fast Track se acerca y se ubica a 100 metros del nuevo cerco perimetral, aumentando el riesgo para los terceros en superficie. Por medio de la Nota N° 153 de la UCCOV del 29 de noviembre de 2007, esta Unidad manifestó que cuando la variante Fast Track estuviera terminada se podrían liberar los terrenos necesarios para efectuar la ampliación de la pista del aeroparque, lo cual permitiría el traslado del sistema de radioayuda emplazado en el sector oeste, el corrimiento de las rejas perimetrales del sector oeste y de las vías del ex ferrocarril Belgrano Norte para poder ejecutar la construcción de la prolongación de la Autopista Illia. En la nota se aclara que el proyecto original del Convenio N° 22-04 es un camino costero que no podría canalizar todo el tránsito de la Av. Rafael Obligado sin que éste colapse y que su construcción demandaría un plazo mínimo de dos años mientras que las obras de la nueva variante se verían materializadas en 120 días. El 22 de enero de 2008 el ORSNA se dirigió al Ministro de Desarrollo Urbano de la CABA reiterando que cuanto más próximo sea el emplazamiento de la calle a la pista de aterrizaje, existe un potencial incremento de daños a pasajeros y aeronave y un riesgo mayor para los terceros superficiares, en caso de un eventual accidente fuera del aeródromo.
--	--

	También por Nota ORSNA N° 248-08 del 7 de marzo de 2008 dirigida al Ministro de Desarrollo Urbano de la CABA, se solicitó su intervención para que se dinamicen las acciones que permitan disponer a la brevedad de los terrenos requeridos para efectuar la ampliación de la pista y corrimiento del cerco perimetral, a la vez que se desplace, en la cabecera sur, la planta reductora de gas a no menos de 150 metros a ambos lados de la prolongación de la pista. Asimismo se traslade la estación expendedora de combustible sita en el margen derecho del Arroyo Ugarteche y cualquier otra construcción ubicada por debajo de la trayectoria de ascenso en el despegue y de aproximación para el aterrizaje de la cabecera norte de la pista del aeroparque. Con fecha 15 de abril de 2008, y por medio de la Nota N° 010-GPFySA-08, el ORSNA (a través del Gerente de Ejecución y Control de la Infraestructura Aeroportuaria, a cargo de la Gerencia de Planificación Federal y Seguridad Aeroportuaria), puso de manifiesto ante el Coordinador del Proyecto Aeroparque por la Secretaría de Transporte de la Nación: a) La conveniencia de remoción de todas las construcciones que constituyen un alto riesgo para terceros superficiarios debido a encontrarse ubicados en la senda de despegue y/o aterrizaje de las aeronaves que operan en el aeropuerto. b) La puesta en evidencia de los daños potenciales a pasajeros y aeronaves, así como del mayor riesgo para terceros superficiarios que puede presentar, ante un eventual accidente, la mayor proximidad a la pista de la traza vial modificada en la obra “Fast Track de Cabecera Sur”, aunque no afecte la operación del aeropuerto en sí mismo. En marzo de 2009 se firmó un Acta Acuerdo entre las partes involucradas en el proyecto de adecuación del Aeroparque Jorge Newbery, el cual no fue suscripto por AUSA, el GCBA y la Secretaría de Transporte de la Nación. La cláusula primera establece que existe una traza vial provisoria en el sector sur de Aeroparque (cabecera sur) denominada “Fast Track” y una traza vial definitiva a construirse una vez que se concluya con la ampliación del corredor norte de la AU Illia y las obras del aliviador del Arroyo Maldonado, que según consta en esta cláusula tiene un plan de obras de cuatro años a partir del 1 de noviembre de 2008. La cláusula tercera establece que, simultáneamente a la realización de esta obra, se procederá a la remoción de la estación de servicio Petrobrás y la planta reductora de gas. La cláusula quinta establece que la estación Petrobrás, ubicada debajo de las trayectorias de despegue y de aproximación de la pista 13 y 31 en el sector Sudeste del Aeroparque, está fuera del perímetro delimitado por la nueva traza. No representa potenciales riesgos para la seguridad y regularidad de las operaciones de aeronaves que operan en el Aeroparque, como asimismo riesgos a terceros superficiarios, por lo que deberá
--	--

	removerse una vez concretados los trabajos de ampliación de la Cabecera Sur. Los locales comerciales a remover que condicionan la seguridad operativa aérea son: Restaurant Gardiner, Complejo Pachá, Restaurant Pizza Banana y Restaurant Aquellos Años. También está a cargo de la Ciudad la remoción de la Planta Reductora de Gas ubicada en Punta Carrasco. El 8 de enero de 2009 se adjuntó al expediente del ORSNA la Resolución dictada por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 4 dirigida al titular del Órgano Regulador del Servicio Nacional de Aeropuertos en la cual se intima a que se remuevan en forma urgente y definitiva los obstáculos aledaños al aeroparque Jorge Newbery, los cuales implican un factor de riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas; ello bajo apercibimiento de incurrir en los delitos previstos en los arts. 190 y 239 del Código Penal. o <i>Obra 24 – Prolongación Salguero entre Av. R. Obligado y Av. Costanera</i> Este tramo tiene una longitud de 400 metros y su desarrollo estaba previsto en la margen Norte del Canal Ugarteche. El perfil transversal vial estaba pensado con iguales características a las descriptas para la Av. Costanera (Obra N° 23). En sus extremos se vinculaba por medio de dos rotondas: una ya incluida en la Obra N° 23 y la otra con la Av. R. Obligado. (a) El plazo estimado de ejecución de la obra era de 24 meses. Se firmó un solo contrato para la obra 23 y 24 con la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. el 20 de mayo de 2005. El monto total fue de \$171.500 (más IVA). El monto devengado de obra al 31 de diciembre de 2008 es de \$ 1.325.321,34, no obstante ello, la obra figura como cancelada en el Anexo II del Decreto N° 215-09. o <i>Obra 25 - Construcción enlace Av. Sarmiento - Salguero</i> La obra vincula el bajo Sarmiento con la Av. Rafael Obligado. Tiene 635 metros de longitud con 5 carriles que comunican la Av. Sarmiento con la calle Salguero en ambos sentidos. La obra fue ejecutada directamente por AUSA, con personal propio y subcontratos. Los trabajos se iniciaron el 22 de octubre de 2005, desarrollándose en forma discontinuada por interferencia de obras que debía realizar Edenor y Metrogas. Durante el año 2007, AUSA completó trabajos de instalación eléctrica iniciados el año anterior por contratistas. La inversión real en ese año fue de \$143.003,90, inferior a la prevista (\$ 545.359,85) para aplicar a obras de electricidad, veredas y obrador.
--	---

	Hasta el 31 de diciembre de 2007 la obra tuvo un costo de \$ 2.641.585. Durante el ejercicio 2008 la obra sólo tuvo un devengamiento de \$ 2.719,67, correspondiente a gastos de comunicaciones y de energía eléctrica. El avance de la obra al 31 de diciembre de 2008 es del 90%. o <i>Obra N° 26 - Construcción Av. Costanera - Tramo Norte</i> Según el Anexo II del Decreto N° 1721-04 y de la Resolución N° 671-MPyOP-07, la obra tenía prevista una inversión de \$ 17.248.800. En el Anexo II del Decreto N° 215-09 el monto se mantiene pero figura con la leyenda “Cancelada”.
Observaciones principales	Planificación Urbana en aledaños al Aeroparque Jorge Newbery - Las modificaciones implementadas por el Ministerio de Desarrollo Urbano en la obra 23a y las cancelaciones de las obras 24 y 26 en aledaños al Aeroparque Jorge Newbery, alteran la planificación integral del sector urbano. - Incumplimiento de los artículos N° 2639 y 2640 del Código Civil y Convenio N° 22-04. La falta de ejecución de las obras 23 y 26, tal como lo indicaban sus proyectos originales, implica que la Ciudad permanezca sin la construcción del camino de sirga obligatorio (calle pública desde la calzada principal hasta la orilla del río) desde Dársena F hasta la Costanera Norte. - Incumplimiento de los objetivos establecidos en el Convenio N° 22-04 relacionados con la urbanización del sector urbano aledaño al Aeroparque Jorge Newbery, el espacio público y la recuperación de la Costanera para uso de la comunidad. - El Convenio suscripto con fecha 02 de mayo de 2008, entre el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la firma Punta Carrasco S.A. infringe la Ordenanza N° 47.666-94. En efecto, mediante el mencionado Convenio se le otorga a Punta Carrasco S.A. un permiso de ocupación, uso y explotación de carácter precario y oneroso por el término de cuatro años, cuando la Ordenanza prohíbe el otorgamiento de permisos de ocupación, uso y explotación, cualquiera sea su índole, en la Rambla Costanera Norte creada mediante esta norma. - La aprobación del Plan de Obras a ejecutar por AUSA y que es objeto de esta auditoría, se concretó por Decreto n° 1721-04, sin que tuviese participación la Legislatura de la CABA. Obra 23a - Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado o <u>Contratación del Proyecto e Inspección de Obra</u>

	• Cambio de objeto de la obra “Construcción de Defensa de Costa del Río de la Plata entre Canal Ugarteche y Aeroparque”. Se cambió el objeto y por lo tanto el proyecto de la obra original que era básicamente de defensa de costa sin obra vial, por otro en el cual se adiciona obra vial, no prevista en el pliego de licitación. La empresa adjudicataria no fue precalificada para tal fin. • No consta, en la documentación puesta a disposición, el Acto Administrativo que autoriza la construcción de la variante Fast Track. • AUSA no fundamentó debidamente las razones por las cuales correspondía formalizar una contratación directa¹ con la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. para que efectúe la modificación del proyecto original de la obra e inspección de la misma. • Alteración de las etapas de elaboración e implementación del proyecto. Decidida la reformulación del proyecto, comienza la obra de construcción del Camino Interno Fast Track y al mismo tiempo se realizan tareas de planificación y programación de dicho proyecto, cuando estas etapas deben realizarse en forma previa a la de implementación del proyecto. • Firma extemporánea del contrato para la elaboración del proyecto Fast Track. La Addenda del 16/01/09 al contrato suscripto entre el ente auditado y la consultora Consulbaires Ingenieros Consultores S.A., donde se convinieron los honorarios profesionales por la elaboración del proyecto de la variante “Fast Track”, se suscribió a más de un año de la firma del Acta de Inicio de dicha obra y con posterioridad a la finalización de la prestación de los servicios. - o <u>Aptitud Ambiental de la Obra</u> • AUSA no gestionó un Certificado de Aptitud Ambiental para la obra 23a. Como consecuencia, la obra no cuenta con estudio de impacto ambiental ni el requisito de realización de audiencia pública. La presentación del Certificado concedido por la Autoridad de Aplicación para las obras 23 y 24, que difieren en objeto, tipo y magnitud con la obra a realizar. - o <u>Contratación de la Obra</u> • AUSA convalidó el contrato de fecha 15 de mayo de 2007 con la contratista Constructora Performar S.A.- Luciano S.A. –UTE, atento lo manifestado por el Sr. Presidente de AUSA en el Acta de Directorio N° 780, a pesar que el objeto del mismo fue modificado sustancialmente. Esto se evidencia porque el 80,26% de los ítems del presupuesto de la obra
--	--

¹ Reglamento de Contrataciones: Contrataciones directas artículo 16°: Régimen aplicable. Excepciones al principio general.- Las Contrataciones Directas se ajustarán al criterio establecido en el artículo 7°. En todos los casos de contrataciones directas, con las excepciones que correspondan según lo más abajo detallado, se deberá haber cursado un mínimo de tres (3) invitaciones a ofertar y haber obtenido un mínimo de dos (2) ofertas.

	reformulada son ítems nuevos, el 18,42% de los ítems fueron modificados con respecto al presupuesto original y sólo el 1,32% permanece igual, lo cual evidencia que se trata de dos obras de diferentes características de proyecto y ejecución, sea porque los ítems son totalmente nuevos por la composición de su precio básico y/o por la cantidad. • Transgresión de los artículos 7 y 16 del Reglamento de Compras y Contrataciones de AUSA. La empresa contrató en forma directa y sin cotejo de ofertas las obras de la variante “Fast Track” a la empresa adjudicataria de la Licitación Pública N° 4/2006. Asimismo, incumplió la instrucción del Sr. Ministro de Planeamiento y Obras Públicas que ordenaba la contratación de la construcción de la variante de la obra mediante un procedimiento de excepción, por medio de la convocatoria a un mínimo de cuatro oferentes. - o <u>Dictamen de Procuración</u> • Incumplimiento de la Ley N° 1.218 y Resolución N° 181-PG-04. AUSA no dio intervención a la Procuración General de la CABA antes de la firma del Acta Acuerdo del 20 de noviembre de 2007, organismo que debía dictaminar sobre la contratación de la variante Fast Track. • El delegado de la Procuración General de la CABA en AUSA avaló la contratación directa de la obra, en contravención al Reglamento de Compras y Contrataciones de la empresa. - o <u>Ejecución de la Obra</u> • La certificación de obra del Fast Track de los meses de enero a mayo de 2008 se desarrolló simultáneamente a la ejecución del estudio y aprobación del nuevo diseño de la obra, la cual no contaba con Proyecto Ejecutivo, Plan de Trabajos e Inversión aprobados. • Deficiencias de ejecución del terraplén de avance sobre el río detectadas por la inspección, originados en: ✓ Volcado masivo de suelos aportados por AUSA sin una selección previa. ✓ Volcado masivo de suelos aportados por el Contratista en sectores no acordados con AUSA. ✓ Volcado extensivo de suelos sin cumplimentar el aseguramiento establecido para evitar la erosión del material suelto por efecto de las crecientes del río (sudestadas). • Incumplimiento de plazos. La obra debía finalizar en agosto de 2009 pero a esa fecha registraba un avance del 64%. La UCCOV indicó que las obras debían encontrarse liberadas al tránsito antes del 31/12/2007. Los tiempos aplicados por el GCABA para la ejecución de las obras en materia de seguridad no se corresponden con la urgencia con que las mismas fueron ordenadas. • Incorrecta aplicación del Régimen de Redeterminación de
--	---

	Precios. Este procedimiento de actualización se aplicó a un contrato nuevo firmado en septiembre de 2008, sobre ítems nuevos, inexistentes en el contrato básico, cuyos precios establecidos a valores de plaza fueron retrotraídos a octubre de 2006 y nuevamente actualizados utilizando la metodología del régimen de redeterminación de precios. • Incorrecta registración contable. El monto devengado de la obra durante el ejercicio 2008, \$17. 577.112,19, incluye \$7.480.292,91, en concepto de anticipo financiero pagado. El monto devengado de la obra durante 2008 fue de \$10.096.819,28. - o <u>Seguridad Aeroportuaria</u> • El proyecto vinculado con la ampliación de la pista del Aeroparque de la Ciudad requiere, en la medida que se ponga en marcha, prever la modificación de la variante Fast Track y obras complementarias planteadas por la ORSNA, a fin de garantizar la seguridad para los bienes y personas implicados en las operaciones aéreas y los terceros que circulen por la zona..
Conclusiones	Cuando se organiza el planeamiento del sector urbano en aledaños al Aeroparque Jorge Newbery debe plantearse con el concepto de ciudad como conjunto, ya que esta zona posee la característica distintiva que le permitiría al ciudadano encontrarse con una ciudad frente al río y una costa planificada como espacio público. Esta planificación se ve alterada por las innumerables concesiones que se encuentran en la costa ribereña y que, en cumplimiento del Código Civil y la Ordenanza N° 47.666-94, debería liberarse para poder conformar el camino de sirga. La renovación de la concesión del Complejo de Punta Carrasco y la cancelación de las obras N° 24 y 26 del Plan de Obras asignado a AUSA en la costa ribereña evidencian la falta de intervención pública para llevar a cabo las acciones que garanticen los objetivos y proyectos planteados. La empresa se encuentra trabajando en la obra desde el año 2005, y a pesar de que había sido prevista para realizarla con urgencia, en la práctica no se encuentra terminada a la fecha del informe (20 de Noviembre de 2009), por causas no imputables sólo a AUSA sino también a la falta de acuerdo entre los entes públicos involucrados. De todos modos, es importante señalar que la conclusión de las obras proyectadas exigirá adecuar la zona a las exigencias de seguridad aeroportuaria y vial, en especial en lo relativo a la variante Fast Track y otras modificaciones indispensables que han sido planeadas por la ORSNA. A pesar de que la obra reformulada constituye una obra nueva, AUSA contrató en forma directa a la misma consultora que había elaborado el proyecto original y a la misma empresa

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

	constructora que debía realizar la obra 23, incumpliendo su propio Reglamento de Compras y Contrataciones.
Implicancias	El incumplimiento y alteración de la planificación establecida para el área ribereña norte de la Ciudad, especialmente en aledaños del Aeroparque Jorge Newbery, retrasa la recuperación de la costa como espacio público para los ciudadanos. La traza de la obra que actualmente AUSA ejecuta en el área no fue aprobada por la autoridad aeroportuaria como vialidad definitiva, toda vez que la misma expone a potenciales riesgos a terceros superficiarios por encontrarse ubicada en la senda de despegue y/o aterrizaje de las aeronaves que operan en el Aeroparque de la Ciudad. La ejecución de esta obra es de alto impacto ambiental y altera la configuración de la costa debido al gran volcamiento de suelos que se realiza en la zona.

Informe Final de Auditoría
Proyecto N° 1.09.07
AUSA – Autopista Illia: Obras aledañas al aeroparque Jorge Newbery

DESTINATARIO

Señor
Vicepresidente 1°
Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Lic. Oscar Moscariello
S / D

1. INTRODUCCIÓN

La Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires, en uso de las facultades conferidas por el artículo 135 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 131, 132 y 136 de la Ley N° 70 y en cumplimiento de la planificación institucional del año 2009, procedió a efectuar un examen en el ámbito de la empresa Autopistas Urbanas S.A. por el período enero a diciembre 2008, siendo el mismo de carácter legal, financiero y técnico.

2. OBJETO

Obras N° 23a, 24, 25 y 26 – Decreto N° 1721-04.

3. OBJETIVO

Controlar los aspectos legales y técnicos del o los contratos, el cumplimiento de las certificaciones, y su ajuste a los términos contractuales.

4. 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.

Las tareas propias del objeto de examen se iniciaron el 26 de junio y finalizaron el 20 de noviembre de 2009.

Universo de análisis

Las obras objeto de auditoría se encuentran detalladas en el Decreto N° 1721-GCABA-04 y la Resolución N° 671-MPyOPGC-07 bajo el título Obras en aledaños al Aeroparque Jorge Newbery:

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

Nº	Obras
23a	Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado
24	Prolongación Salguero entre Av. R. Obligado y Av. Costanera
25	Construcción enlace Av. Sarmiento - Salguero
26	Construcción Av. Costanera - Tramo Norte

Fuente: Información obtenida del Anexo I de la Resolución Nº 671/MPyOPGC/07

Por medio de respuesta a la Nota Nº 1633-AGCBA-09 AUSA informó que las obras 24 y 26 fueron canceladas por medio del Decreto Nº 215-GCBA-09 del 20 de marzo de 2009.

Según el Balance de Sumas y Saldos del ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 2008 de la empresa, las registraciones para estas obras fueron las siguientes:

Nº	Obras	2008
23a	Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado	17.577.112,19
24	Prolongación Salguero entre Av. R. Obligado y Av. Costanera	0,00
25	Construcción enlace Av. Sarmiento - Salguero	2.719,67
26	Construcción Av. Costanera - Tramo Norte	0,00

Fuente: Información elaborada en base al Balance de Sumas y Saldos de AUSA al 31/12/08

En el cuadro precedente se expone el saldo devengado de las obras durante el ejercicio 2008 más el saldo de ejercicios anteriores pudiéndose visualizar el saldo acumulado de cada una de las obras al 31 de diciembre de 2008:

Nº	Obras	2008	Ejercicios Anteriores	Acumulado al 31/12/08
23a	Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado	17.577.112,19	2.788.064,76	20.365.176,95
24	Prolongación Salguero entre Av. R. Obligado y Av. Costanera	0,00	1.325.321,34	1.325.321,34
25	Construcción enlace Av. Sarmiento - Salguero	2.719,67	2.641.587,50	2.644.307,17
26	Construcción Av. Costanera - Tramo Norte	0,00	223.055,51	223.055,51
Total		17.579.831,86	6.754.973,60	24.557.860,97

Fuente: Información elaborada en base al Balance de Sumas y Saldos de AUSA al 31/12/08

Muestra

Analizado el universo de obras se pudo establecer que la ejecución de las obras 24 y 26 está fuera del período de auditoría, que el monto de ejecución de la obra 25 no tiene significatividad económica y que las contrataciones de estas tres obras también se encuentran fuera del período objeto de auditoría. De esta manera concluimos que la muestra de auditoría se circunscribe a la obra 23a.

A continuación se expone la incidencia de la muestra con relación al universo de análisis:

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

Sección 1.02 Concepto	Sección 1.03 Monto	Porcentaje Muestra /Universo
1) Universo	17.579.831,86	100,00
Muestra	17.577.112,19	99,98

Fuente: Elaboración propia con información suministrada por AUSA

Procedimientos de Auditoría

Los procedimientos de auditoría aplicados fueron los siguientes:

- Relevamiento de informes previos de auditoría de la AGCBA.
- Análisis de eventuales cambios relevantes de estructura organizativa, objetivos, responsabilidades y acciones, circuitos, sistemas, etc.
- Determinación de la naturaleza, alcance y oportunidad de los procedimientos a aplicar.
- Selección de muestras de auditoría.
- Obtención de elementos de juicio válidos y suficientes (físicos, documentales, testimoniales y analíticos) para determinar la razonabilidad de los montos y registraciones expuestos en los estados contables, cumplimiento de la normativa, ejecución técnica y la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos de la empresa.

Normativa Analizada

- Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Ley Nacional N° 17.520 de Concesiones de Obra Pública.
- Ley Nacional N° 23.696 de Reforma del Estado.
- Ley Nacional N° 13.064 de Obras Públicas.
- Ley Nacional N° 19.550 y modificatoria, de Sociedades Comerciales.
- Convenio N° 22-AGCBA-04. Celebrado entre el Estado Nacional y el GCBA. Se acuerdan acciones necesarias para solucionar la problemática del Aeroparque Jorge Newbery, su entorno urbano circundante y el corredor norte de la autopista Illia.
- Anexo N° 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional “Aeródromos” – OACI – Adjunto A. Cuarta Edición Julio de 2004.
- Ley Nacional N° 13.891 y decretos reglamentarios que ratifican el Convenio Internacional sobre Aviación Civil – OACI.
- Ley N° 70/GCBA/99 de Sistemas de Gestión, Administración Financiera y Control del Sector Público de la C.A.B.A.
- Ley N° 2.095-LCBA-06 de Compras y Contrataciones de la Ciudad.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

- Ley N° 2.506-LCBA-07 de Ministerios.
- Decreto N° 2.075-GCBA-07 de Estructura Organizativa del GCBA.
- Ley N° 123 y modificatorias, de Procedimiento técnico - administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental.
- Ley N° 1.218-LGCBA-03 de Competencias de la Procuración General de la Ciudad de Buenos Aires.
- Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1.510-GCBA-97 de Procedimiento Administrativo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Decreto de Necesidad y Urgencia N° 2-GCBA-03 y su Decreto Reglamentario N° 2.119-GCBA-03 sobre redeterminación de precios de los contratos de obra pública regidos por la Ley N° 13.064.
- Decreto N° 2.356-GCBA-2003 que aprueba el Reglamento de Explotación de AUSA.
- Decreto N° 1.721-GCBA-04 que otorga la concesión de obra pública de las Autopistas y Vías Interconectadas de la CABA a AUSA y aprueba el Plan de Obras asignadas a la empresa.
- Decreto N° 2.110-GCBA-04 que modifica parcialmente el Anexo III del Decreto N° 1.721-GCBA-04.
- Decreto N° 469-GCBA-07 que en su Art. N° 2 incluye obras en el marco de la Obra N° 23, prevista en el Anexo I del Decreto N° 1.721-GCBA-04.
- Decreto N° 1.994-GCBA-07 que ratifica el Convenio celebrado entre el GCBA, AUSA y Punta Carrasco S.A. Trata sobre la vialidad de la zona sur lindante al aeropuerto Jorge Newbery, que facilita la recepción del área para la construcción de la obra vial denominada Fast Track.
- Decreto N° 215-GCBA-09 que actualiza el listado de obras del Plan de Obras y Cronograma de Inversiones aprobados por el Decreto N° 1.721-GCBA-04 y cancela la ejecución de las obras N° 24 y 26.
- Resolución N° 523-MPYOPGC-06 que actualiza el listado de obras del Plan de Obras y Cronograma de Inversiones aprobado por Decreto N° 1.721-GCBA-04.
- Resolución N° 671-MPYOPGC-07 que actualiza el listado de obras del Plan de Obras y Cronograma de Inversiones aprobado por Decreto N° 1.721-GCBA-04.
- Resolución N° 281-MDUGC-08 que actualiza el listado de obras del Plan de Obras y Cronograma de Inversiones aprobado por el Decreto N° 1.721-GCBA-04.
- Resolución N° 104-PG-04 que establece que la Procuración General de la CABA emitirá dictamen en las cuestiones jurídicas propias de la actividad de Autopistas Urbanas S.A.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

- Resolución N° 181-PG-04 que delega en el titular de la asesoría legal de Autopistas Urbanas S.A. el asesoramiento en materia contractual por montos menores a \$ 1.000.000.
- Resolución N° 123-PG-08 que delega en cabeza del asesor legal de Autopistas Urbanas S.A. el control de legalidad de los actos que requieran dictamen jurídico previo.
- Resolución N° 155-SlyP-05 que crea la Unidad de Contralor de Obras Viales (UCCOV).
- Resolución N° 623-SlyP-05 que aprueba el reglamento para el funcionamiento de la UCCOV.
- Estatuto Social de AUSA y sus modificaciones.
- Reglamento de Contrataciones de AUSA.
- Reglamento de Explotación de AUSA.
- Documentación contractual: Pliego de bases de condiciones generales y particulares, Contrata, Órdenes de Servicio, Notas de Pedido, Certificaciones y demás documentación.

5. LIMITACIONES AL ALCANCE

La tarea de auditoría a la fecha de cierre de las tareas de campo del presente informe se ve limitada en su alcance por las siguientes situaciones:

- 1) La Nota al Ministerio de Desarrollo Urbano N° 2.836-AGCBA-09 y su reiteratoria N° 3.061-AGCBA-09 no fueron contestadas satisfactoriamente². En el requerimiento se solicitó:
 - Informe las causas por las cuales el GCBA no suscribió el Acta Acuerdo de marzo/2009 de la Comisión Mixta de Estudio y Enlace - Convenio N° 22-04.
 - Informe cuál es el grado de seguridad asignado al camino Fast Track en relación a la protección del tránsito y peatones, a partir de su utilización provisoria, antes y después del corrimiento del cerco perimetral para el caso de producirse la salida de pista de una aeronave, conforme a lo expresado por Nota ORSNA N° 062-08 del 22/01/08.
 - Informe si la obra variante Fast Track es una obra provisoria o es la obra definitiva mediante la cual se modifica la traza de la Av. Rafael Obligado en cabecera sur del Aeroparque Jorge Newbery.

² La nota fue respondida por AUSA y no por el Ministerio, quién tiene la capacidad política para hacerlo.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

- Informe si el GCBA tiene previsto realizar modificaciones al camino Fast Track. En caso afirmativo fechas previstas.
 - Fecha posible de cesión de los terrenos requeridos para efectuar la ampliación de la pista y corrimiento del cerco perimetral de Aeroparque, solicitado por Nota ORSNA N° 248-08 del 7/03/08.
 - Informe el estado del trámite del desplazamiento de la planta reductora de gas ubicada en el predio de Punta Carrasco, solicitado por Nota ORSNA N° 248-08 del 7/03/08 y fecha posible de ejecución.
 - Informe el estado del trámite de la desactivación y traslado de la estación expendedora de combustible, ubicada en Av. Rafael Obligado y margen sur del arroyo Ugarteche, solicitado por Nota ORSNA N° 248-08 del 7/03/08 y fecha posible de ejecución.
 - Informe si se han tomado medidas, ejecutadas en cumplimiento de la Resolución de fecha 8 de enero de 2009 dictada por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 4, comunicada mediante oficio dirigido al titular del Órgano Regulador del Servicio Nacional de Aeropuertos (ORSNA), en la cual se intima a que se remuevan en forma urgente y definitiva los obstáculos aledaños al Aeroparque Jorge Newbery, los cuales implican un factor de riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas; ello bajo apercibimiento de incurrir en los delitos previstos en los arts. 190 y 239 del Código Penal.
 - Informe por qué fueron canceladas las obras encomendadas a AUSA por medio del Decreto N° 1.721-04, N° 24 “Prolongación Salguero entre R. Obligado y Av. Costanera” y N° 26 “Construcción Av. Costanera – Tramo Norte” mediante el Decreto N° 215-GCBA-09.
- 2) La Nota a la Unidad de Contralor de Concesiones de Obras Viales (UCCOV) N° 2481-AGCBA-09 y su reiteratoria N° 3192-AGCBA-09 no fueron contestadas. En el requerimiento se solicitó:
- Informe qué autoridad en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires efectuó la aprobación del proyecto de la Variante Fast Track de la Av. Rafael Obligado.
 - Informe si dicho proyecto Variante Fast Track cuenta con la aprobación de la autoridad nacional aeroportuaria de aplicación.

En caso afirmativo, adjunte documentación respaldatoria que avale la respuesta.

La falta de contestación de la nota, enviada al Ministerio de Desarrollo Urbano de la CABA, impidió, al equipo de auditoría, acceder a información relevante sobre las gestiones llevadas a cabo por la Ciudad para alcanzar

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

los objetivos propuestos en la planificación urbana del sector en aledaños al Aeroparque Jorge Newbery y las razones que pudo haber tenido la administración para alterar la misma. No fue posible acceder a información y documentación suministrada por el GCBA, ya que, para estos temas, sólo se dispuso de la que suministraron el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) y la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

La falta de respuesta por parte de la UCCOV no permitió determinar con precisión en qué nivel de la Administración se originó la encomienda de ejecución del Fast Track a AUSA.

6. ACLARACIONES PREVIAS

1) Naturaleza Jurídica de AUSA y Régimen de Contratación

AUSA es una Sociedad Anónima regulada en la Sección V arts. 163 a 307 de la Ley 19.550 y sujeta a la fiscalización estatal permanente conforme el art. 299 inc. e) de la citada Ley.

El paquete accionario de la empresa está compuesto por el 99% de participación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el 1% restante de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires (SBASE). El capital societario se halla representado por certificados nominativos negociables únicamente entre personas públicas conforme lo establece la Ley 20.705.

El reglamento de contrataciones de AUSA es el marco normativo que rige las compras y contrataciones que la empresa efectúa. Tiene por objeto determinar los principios, procedimientos, obligaciones y derechos que derivan de las relaciones entre AUSA y los terceros oferentes y/o adjudicatarios en las contrataciones que realiza AUSA (art. 1º). Esta normativa es de aplicación en el procedimiento de contratación para la adquisición y/o locación de bienes, obras, suministros y/o servicios por parte de AUSA (art. 2º).

A partir de la vigencia de la Ley Nº 1218-LCBA-03 la Procuración General de la CABA debe dictaminar sobre la legalidad de las contrataciones de AUSA. Por medio de la Resolución Nº 181-PG-04, la Procuración General delegó en el titular del Departamento de Asesoría Legal de AUSA el asesoramiento en materia contractual por montos menores a un millón de pesos (\$1.000.000), reservándose ésta la atribución de intervenir cuando los montos comprometidos en la negociación contractual superaban o igualaban los \$ 1.000.000.

Posteriormente, con el dictado de la Resolución Nº 123-PG-08, la Procuración General delegó en cabeza del Asesor Legal de Autopistas Urbanas S.A, Dr. Hernán Pérez Zarlenga, el ejercicio del control de legalidad de los actos, que emita la empresa en materia de derecho público, que requieran dictamen jurídico previo.

2) Decreto N° 1.721-GCBA-04

El Decreto N° 1.721-GCBA-04³ del 23 de Septiembre de 2004 establece el marco de relación entre la empresa y el GCBA, definiendo la relación jurídica entre ambos como una concesión de obra pública, en el marco de los artículos 1º, 4º inc. b) y 5º de la Ley Nacional N° 17.250 (modificada por Ley N° 23.696) por un plazo de 5 años (art. 3º)⁴.

Esta concesión de obra pública es a título oneroso y tiene por objeto la “administración, reparación, ampliación, conservación, mantenimiento de la red existente y la concreción de la obra pública” según el Plan de Obras Viales aprobado por el mismo decreto (art. 3º y 1º). Asimismo, amplía el ámbito de competencia de la empresa que ahora excede la red de autopistas incluyendo vías interconectadas y deja abierta la posibilidad de futuras ampliaciones (art. 4º).

La concesión está integrada por las autopistas 25 de Mayo (AU 1 con peaje), Perito Moreno (AU 6 con peaje), Presidente Héctor J. Cámpora (AU 7), 9 de Julio Tramo Sur (AV 1), Tte. Gral. Luis J. Dellepiane, Av. 9 de Julio Tramo Norte (Arturo Illia con peaje), Av. 27 de Febrero, Av. Lugones, Av. Cantilo, Av. 9 de Julio, Av. Rafael Obligado, Av. Castillo, Av. Güiraldes, Av. Gendarmería Nacional y Av. Antártida Argentina, así como por las vías de la red vial que oportunamente se incorporen.

Dicha norma establece que el canon a abonar por la empresa al GCBA es del 18% de los ingresos por peaje y por subconcesiones de bajos y terrenos contiguos remanentes de expropiación, netos de impuestos y gravámenes y fija un límite de hasta 30% sobre los ingresos sujetos a canon para el monto que la empresa puede destinar a los gastos de administración y mantenimiento ordinario de las obras existentes, obligando a destinar el remanente de aquellos ingresos (es decir, como mínimo el 52%) a obras de expansión de la red y otras que determine la autoridad de aplicación. Con esos fondos debe cumplimentarse el plan de inversiones que con un plazo de 5 años y por un total estimado de \$311.110.580 se aprueba como Anexo I y II y se amplía a \$488.500.470 mediante el Decreto N° 215-09. Dentro de este Plan, las obras “en aledaños Aeroparque J. Newbery” significan un total de \$ 90.116.730 en el Anexo II del Decreto N° 1721-04 y se incrementan a \$ 112.647.660 en el Decreto N° 215-09.

El Decreto N° 1721-04 impide incorporar al Tesoro de la Ciudad los fondos provenientes del pago del canon por la concesión otorgada a AUSA, fondos que la Legislatura podría haber reasignado conforme a otras prioridades de la Ciudad. Asimismo, al implementarse este Plan de Obras mediante decreto, se elude el control presupuestario que debe ejercer la Legislatura.

³ En adelante se denominará Decreto N° 1.721-04.

⁴ Artículo 82º Inciso 5º Constitución de la Ciudad: La Legislatura puede: “...Con la mayoría de los dos tercios del total de sus miembros... 5. Aprueba toda concesión, permiso de uso o constitución de cualquier derecho sobre inmuebles del dominio público de la Ciudad por más de cinco años...”.

3) Convenio N° 22-GCABA-04⁵

Con fecha 23 de agosto del 2004 se firmó un convenio interjurisdiccional entre el Estado Nacional y la Ciudad de Buenos Aires, con el objetivo de solucionar la problemática del Aeroparque Jorge Newbery, su entorno urbano circundante y el corredor norte de la Autopista Arturo Illia. Como resultado del mismo se elaboró un Informe de las reuniones y conclusiones a las que arribó la Comisión Mixta de Estudio y Enlace⁶.

En correspondencia con las competencias de la Ciudad, ésta se ocuparía de la formulación de propuestas para solucionar la problemática referida al tránsito y transporte, al planeamiento y desarrollo urbano, como a las demás materias vinculadas con el espacio público y la recuperación de la Costanera para uso de la comunidad, todo en función del interés público.

En el Informe de esta Comisión se definieron las acciones a desarrollar:

- Mejoramiento de las condiciones de seguridad en la operación del Aeroparque.
- Mejoramiento de la accesibilidad.
- Recuperación de la Costanera – Paseo.
- Mejoramiento del Espacio Público Circundante.
- Coordinación de acciones con el Plan de Protección de Inundaciones.
- Reordenamiento y redistribución de la red de tránsito pesado y compatibilización de las acciones en áreas cercanas. Resolver la ausencia de una red integrada de los flujos de tránsito.

Las obras definidas a realizar se encuentran en el “Plano Acordado y Síntesis de las Intervenciones y obras previstas en general” incorporado al Informe emitido por la Comisión de Estudio y Enlace del Convenio N° 22-04 y son las siguientes:

a) En el sector Sur de Aeroparque:

- Sector Obra N° 1
 - Nueva Avenida Costanera desde Dársena F hasta Canal Ugarteche (Obra N° 23 del Decreto N° 1721-04).
 - Desde Canal Ugarteche hasta Avda. R. Obligado (Obra N° 23 del Decreto N° 1721-04).

⁵ En adelante se denominará Convenio N° 22-04.

⁶ La Comisión Mixta de Estudio y Enlace estaba conformada por: la Secretaría de Transporte de la Nación, la Subsecretaría de Transporte Aéreo Comercial de la Nación, la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento de la CABA, la Subsecretaría de Planeamiento de la CABA, la Subsecretaría Administrativa de la CABA y como entidades participantes estaban, la Fuerza Aérea Argentina, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, Autopistas Urbanas S.A., Aeropuertos Argentina 2000.

- Conexión Nueva Avda. Costanera R. Obligado - Prolongación Salguero (Obra Nº 24 del Decreto Nº 1721-04).

- Sector Obra Nº 2

- Conexión Av. Sarmiento – Salguero (Obra Nº 25 del Decreto Nº 1721-04).

b) En el sector Norte de Aeroparque:

- Sector Obra Nº 4

- Construcción Nueva Av. Costanera – Tramo Norte (Obra Nº 26 del Decreto Nº 1721-04)

- Conexión Av. Costanera Norte – Av. Cantilo.

- Sector Obra Nº 6

- Bajo Nivel La Pampa – Vías del FF.CC. y accesos.

- Sector Obra Nº 3 y Nº 5

- Autopista Arturo U. Illia, sentido Sur-Norte, entre Av. Sarmiento y empalme con Av. Cantilo.

- Generación de espacios públicos.

En la cláusula tercera del Convenio se estableció que la Ciudad procedería, conforme a la aprobación técnica de la Autoridad de Aplicación en materia de seguridad aeroportuaria, al corrimiento de las verjas del Aeroparque hasta una distancia lineal de trece (13) metros desde la Avenida Sarmiento hasta la calle La Pampa y a la instalación de las columnas de iluminación de acuerdo con las reglamentaciones vigentes. El costo de tales obras sería solventado por la CABA.

En la cláusula quinta se indicaba que las partes reiniciarían las gestiones que permitirían el corrimiento del área afectada al uso ferroviario, lindante con el extremo oeste del Aeroparque, para poder efectuar el emplazamiento del corredor norte de la Autopista Illia.

4) Obras objeto de Auditoría

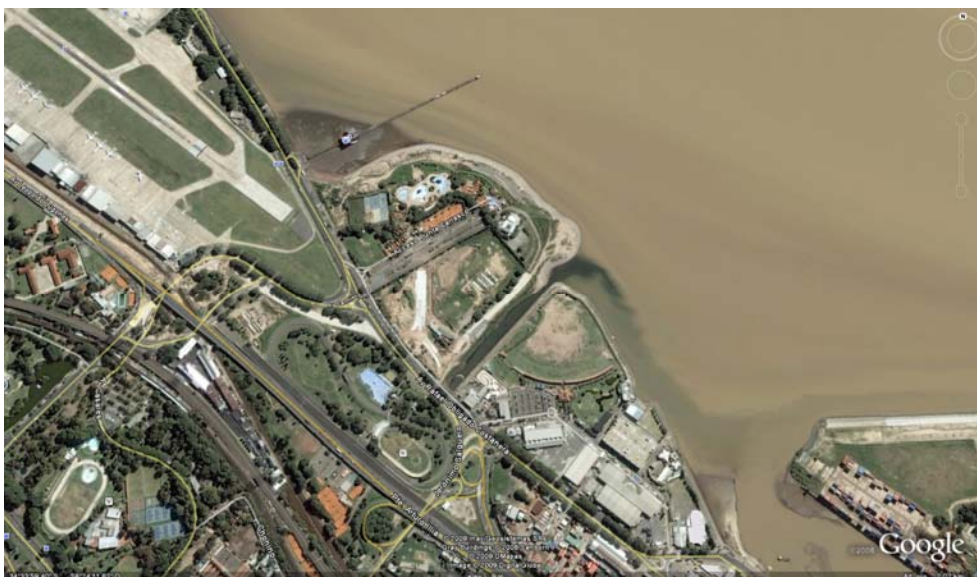


Foto: Zona en aledaños al Aeroparque Jorge Newbery – Fuente Google Earth

- o *Obra 23 Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado*⁷

Con fecha 23 de agosto de 2004 el GCBA firma con el Gobierno Nacional el Convenio N° 22-04 en el cual, a los efectos de solucionar la problemática de seguridad del área del Aeroparque Jorge Newbery y en el marco de las obras de la extensión de la pista 13-31 Cabecera Sur, se decide ejecutar una alternativa a la Av. Rafael Obligado que eluda la zona mencionada. Se acuerda que la Ciudad se compromete a realizar las tareas necesarias inherentes a la ampliación del Cono de Seguridad del Espacio Aéreo optimizando los tiempos y costos de la obra y minimizando el impacto sobre los usuarios.

Por medio del Decreto N° 1721-04 se encomendó a AUSA la ejecución de varias obras en aledaños del aeropuerto Jorge Newbery, en cabecera sur. La obra identificada como N° 23 se denominó “Construcción Av. Costanera en el tramo Dársena F- empalme Av. Rafael Obligado” y tuvo un valor estimado de inversión de \$33.353.900.

Mediante la Licitación Privada N° 13/2005 se licitó la ejecución del Proyecto Ejecutivo para la “Construcción de la Av. Costanera entre Dársena F y Aeroparque (Cabecera Sur) y la conexión vial entre la Av. Costanera (a construir) y la Av. Rafael Obligado”; allí resultó adjudicataria la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores SA.

Según la descripción del proyecto de la obra efectuado en base al anteproyecto existente, la misma consistía en construir una Avenida Costanera, desde la

⁷ Ver plano de la obra en Anexo I.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

Avenida Rafael Obligado a la altura de la Dársena F hasta la Av. Rafael Obligado a la altura de la cabecera sur del Aeroparque a aproximadamente 200 metros al norte del espigón del Club de Pescadores. La longitud total del proyecto era de 2.168 m.

Se pueden describir dos tramos:

- Un primer tramo entre Dársena F y Canal Ugarteche, de longitud 840m. Se preveía construir 3 carriles por circulación. Sobre el lado oeste se preveía una vereda peatonal y del lado del río una nueva defensa costera sólo en los tramos en donde está materializada hacia adentro. Al llegar al Canal Ugarteche sería necesario construir un puente. Al Norte del Canal, una rotonda vincularía la avenida con la conexión Salguero-Sarmiento.
- Un segundo tramo se desarrollaría desde el Canal Ugarteche hasta empalmar con Av. Rafael Obligado. El borde permitiría dejar exento al actual edificio y muelle de vinculación costera del Club de Pescadores, permitiendo conservar su carácter arquitectónico. Se debería proyectar un estacionamiento vehicular de 1.900 m² para los asistentes al Club de Pescadores y se ejecutaría una extensión del muelle de 100 m. río adentro con una plataforma elevada en el extremo de la extensión. Parte de este tramo se desarrollaría sobre terrenos ya rellenados sobre instalaciones del Complejo Recreativo de Punta Carrasco, donde existe un sector con obras de defensa costera ya realizadas. El ancho de las veredas sería variable y al producirse el empalme con la actual avenida se recompondría el ancho de las veredas de acuerdo a las existentes. La longitud de defensa costera a construir sería de 500 m. en este tramo.

En la cláusula segunda punto 1 del Pliego se determinaba que la empresa adjudicataria, para la realización del proyecto ejecutivo, se haría cargo de la Inspección de la Obra.

Por medio de la Licitación Pública N° 4/2006 se licitó la “Construcción de Defensa de Costa del Río de la Plata entre Canal Ugarteche y Aeroparque, Defensa en Canal Ugarteche y Obras para el Club de Pescadores”.

Con fecha 12 de abril de 2007 AUSA adjudica la licitación a la unión transitoria de empresas Constructora Perfomar SA – Luciano SA – UTE para la construcción de la obra por \$26.870.366,89 (más IVA) en 14 meses. El presupuesto contaba con 47 ítems.

Con fecha 15 de mayo del 2007 se firmó el contrato y el 30 de mayo el Acta de Inicio.

El 22 de junio de 2007, AUSA realiza la Orden de Compra N° 7316 por \$26.870.366,89 asignando \$2.441.152,09 a la obra 24 y \$24.429.214,80 a la obra 23.

Se expresaba taxativamente que en esta licitación no se contrataba la construcción de calzadas, veredas, iluminación y señalización ni tampoco el tramo entre la progresión 0 a 700 de la Av. Costanera.

La obra consistía en la construcción de:

1. Defensa de costa del Río de la Plata y dos puentes.
2. Defensa en margen izquierdo del canal del arroyo Ugarteche.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

3. Obras para el Club de Pescadores (ampliación del muelle de pescadores y playa de estacionamiento).

El 10 de septiembre de 2007, por medio de un Acta Acuerdo firmada entre AUSA y la contratista, se convino:

1. La suspensión del plazo de obra por 30 días.
2. Que la totalidad de trabajos certificados a la fecha del Acuerdo ascendía a \$1.466.663,91 (más IVA), representando el 5,46% del monto contractual.
3. Que la contratista renunciaba a reclamar mayores costos y gastos improductivos.
4. Que el contrato original permanecía vigente en todo aquello que no era objeto de modificación en el Acuerdo.

Con fecha 28 de septiembre de 2007, por medio de la Resolución N° 671-MPyOPGC-07, se modificó la numeración de la obra dentro del Plan de Obras encomendado a AUSA, asignándosele el número 23a y modificándose el Plan de Inversión de la obra.

El 11 de octubre de 2007 se estableció una prórroga de 30 días más, debido a la necesidad de un cambio del proyecto de la obra con la variante Fast Track, instruida por el Ministerio de Planeamiento y Obras Públicas como autoridad de aplicación del Decreto N° 1721-04 y que consta en la Nota N° 98-UCCOV-07 del 8 de agosto de 2007.

- o *Obra 23a - Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado*

➤ Camino Interno Variante Fast Track

Esta variante, planteada por la UCCOV a nivel de anteproyecto conceptual, consiste en una calzada de hormigón que corre por el predio Punta Carrasco ocupado por el concesionario. El costo preliminar de esta variante es de \$6.500.000, según la UCCOV, resultando factible de ejecución lo cual permitiría el inicio del corrimiento del cerco de la cabecera sur en cinco meses.

Se establecieron las siguientes condiciones:

- Anteproyecto ejecutado por la UCCOV en 15 días.
- Contratación de los trabajos en 30 días por procedimiento abreviado (autorizado por el Ministro de Planeamiento y Obras Públicas) convocando a un mínimo de 4 oferentes con antecedentes.
- Plazo de obra de 4 meses.
- Liberación por parte de la Ciudad de los terrenos de Punta Carrasco ocupados por el concesionario, previo al inicio de los trabajos.
- Deberá construirse en sentido Sur – Norte, debiendo AUSA priorizar las obras de defensa costera entre el Club de Pescadores y el Aliviador Maldonado y las obras compensatorias del Club de Pescadores para permitir la terminación de la variante en el lado Norte, debiendo acordar con el mismo no ejecutar obras

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

compensatorias o modificar la traza para minimizar el impacto sobre esa entidad.

- La inclusión de la variante Fast Track procede como reemplazo de la calzada prevista en la defensa costera entre Dársena F y Costa Salguero, reconociendo el balance que resulte entre ambas, definiendo los trabajos de defensa de costa en Dársena F y la calzada nueva costanera en el sector involucrado.
- Para proceder de conformidad con la variante propuesta es necesaria la instrucción del Sr. Ministro como Autoridad de Aplicación y la aprobación del Directorio de AUSA.

Dicha variante consiste en una obra vial de aproximadamente 550 m de longitud, con pavimento y cordón cuneta de hormigón, desagües y la iluminación correspondiente, resguardada por un alambrado y otras consideraciones de carácter técnico. Comprende una rotonda oval y la vía de empalme hasta la actual Av. Costanera aguas abajo del Club de Pescadores⁸, la cual, se preveía quedara incluida en la vialidad definitiva de la zona.

Se adujo que el proyecto cumplimentaba el Convenio N° 22/04 ya que facilitaba la fluidez del tránsito entre la Autopista Illia y la Costanera Rafael Obligado, ubicándose físicamente sobre los terrenos ocupados por la Concesión Punta Carrasco SA, lo cual obligó al GCABA a renegociar este contrato que fue suscripto el 15 de noviembre de 2007.

El 20 de noviembre de 2007, por Acta Acuerdo, AUSA encomienda a la contratista la ejecución de la variante Fast Track incluyendo nuevos precios de 33 ítems no cotizados en la oferta original, según Orden de Servicio N° 60. Allí, se deja constancia, que la construcción del camino Fast Track no constituye una ampliación del contrato sino que la misma debe considerarse dentro del monto total contractual. Se acuerda la modificación del contrato original en cuanto a las obras encomendadas pero no así en cuanto al monto total convenido y manifiestan que el contrato original continúa vigente en todo lo que no haya sido modificado en este Acuerdo.

Los primeros trabajos comenzaron en enero de 2008. El monto total del presupuesto de obra de este camino interno presentado por la contratista fue de \$10.446.165,55.

AUSA recibió la zona de obra de la Dirección General de Concesiones el 22 de febrero de 2008. La certificación se realizaba presentando el certificado de la construcción del Fast Track junto con el certificado de obra básica en cero.

➤ Reformulación de la Obra⁹

El 25 de febrero de 2008 se comunicó a la contratista por Orden de Servicio N° 142 la modificación y reformulación de la obra que consistía en:

⁸ Corresponde al primer proyecto desarrollado dentro del predio Punta Carrasco y que retoma la Av. Costanera al sur del Club de Pescadores, sin considerar el relleno de la franja costera como se decidió ejecutar finalmente, con la aprobación del 3er. Proyecto.

⁹ Ver plano de la obra en Anexo II.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

- Terminación de la ejecución del Camino Interno Fast Track desde la rotonda Av. Costanera Rafael Obligado hasta la costa en la zona del Club de Pescadores.
- Defensa de costa del Río de la Plata entre progresivas 0+146 y 0+300 y progresivas 1+540 hasta fin de proyecto con tablestacas, cabezales y pilotes perforados.
- Nueva playa de estacionamiento para el Club de Pescadores, variante pilotes perforados y encamisados con camisas metálicas.
- Ejecución de la defensa de costa de la margen izquierda del Arroyo Ugarteche, que tenía en estudio una variante de defensa tendida tipo CODE sin pilotes ni tablestacas.
- Se eliminan definitivamente de esta obra la construcción de la ampliación de 100 m del Muelle de Pescadores río adentro; la construcción del Puente sobre Arroyo Ugarteche; se deja en suspenso el completamiento del puente sobre el aliviador del Arroyo Maldonado, del cual hay contruidos 14 pilotes encamisados sobre un total del proyecto licitatorio de 19 pilotes.

El 19 de mayo de 2008 el contratista interrumpió nuevamente las tareas de obra. A partir de esta fecha hay negociaciones entre AUSA y la contratista para acordar proyectos y precios para relanzar la obra.

El 5 de agosto de 2008 se entregó al contratista el proyecto ejecutivo del camino interno y de la obra reformulada por Orden de Servicio N° 230.

Las conclusiones de la obra reformulada son:

- Se construirán 815 m. de defensa costera. Se cambia el sistema de construcción con pilotes y tablestacas previsto en el proyecto original, por otro de defensa de costa tendida tipo CODE. Este sistema resulta más económico pero su durabilidad y resistencia es menor frente al embate de las sudestadas (en la costa de Costa Salguero se vio comprometida la resistencia de la defensa).
- Siendo el Club de Pescadores considerado como Patrimonio Histórico de la CABA, éste solicitó que en el frente del Club se adoptara el sistema de defensa de costa con tablestacas, como estaba previsto en el proyecto original. En los sectores norte y sur del mismo se continúa con la defensa tipo CODE.
- La calzada (paquete estructural de la Av. Costanera) no se incluyó en la obra, quedando esta tarea pendiente de presupuesto y contratación.
- Se elimina la prolongación del Muelle de Pescadores 100 m. río adentro, que se efectuará por medio de otra licitación.
- Se decidió una nueva playa de estacionamiento para el Club de Pescadores la cual se ejecutará sobre pilotes perforados y encamisados con camisas metálicas, aportando AUSA el suelo con el cual se ejecutará el terraplén de avance sobre el río.
- Se elimina la baranda característica del paseo Costanera Norte que será reemplazada por barandas metálicas características del Parque de la Memoria.

El 22 de septiembre de 2008 se firma una Addenda Contractual entre AUSA y Performar SA – Luciano SA – UTE donde convienen la ejecución de los trabajos de acuerdo a la modificación del proyecto¹⁰ habiéndose determinado el nuevo valor del contrato a precios básicos contractuales (octubre 2006) en \$30.029.680,54 (más IVA), al cual debe adicionarse el monto que incluye lo certificado hasta la fecha de la Addenda que es de \$3.261.942,05 (más IVA). También se deja constancia que existen dos redeterminaciones de precios, una por \$76.583,66 y \$251.343,55 (ambas más IVA), las cuales se hallan pendientes de aprobación. En la Addenda se establece como total de obra redeterminado a julio de 2008 el monto de \$40.686.398,39 (más IVA). En este acto se fijó como fecha de reinicio de tareas el 22 de octubre de 2008 con un plazo de obra de 10 meses corridos. Se reconocieron a la contratista \$ 450.000 (más IVA) en concepto de indemnización por gastos improductivos y se otorgó un anticipo financiero de \$9.274.125,96 (más IVA).

El nuevo presupuesto de obra se compone de la siguiente manera:

Descripción de los Trabajos	Monto
Defensa de Costas	16.418.236,16
Zona de Tablestacas	2.120.752,56
Playa de Estacionamiento	4.689.956,58
Fast Track	9.675.873,18
Canal Ugarteche	4.018.414,05
Total	36.923.232,53

Fuente: elaboración propia con datos suministrados por AUSA

Se detectó que existe una diferencia de \$ 173.271,29 entre el importe de faltante de obra que figura en la addenda contractual que es de \$37.096.503,82 y el monto que el contratista expone en su certificación que es de \$36.923.232,53.

El nuevo presupuesto tiene 76 ítems, de los cuales 61 son nuevos, 14 son ítems modificados del presupuesto original y sólo 1 se mantiene igual al presupuesto original.

El 16 de enero de 2009 se firmó una Addenda Contractual con la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. por medio de la cual se le reconoció:

1. El monto de \$ 79.500 (más IVA) en concepto de tareas adicionales por trabajos realizados en la obra vial desvío Costanera (Fast Track); Nuevo Proyecto para la Defensa tendida en Arroyo Ugarteche y Proyecto Ejecutivo para la obra de Costanera sobre el Río de la Plata.
2. El monto de \$ 30.400 (más IVA) por la confección del Nuevo Proyecto Ejecutivo del Estacionamiento y Muelle del Club de Pescadores.

¹⁰ Ver fotos de la obra en Anexo III.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

El 21 de abril de 2009 se firmó la Addenda Contractual del contrato de inspección de obra con la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. En la misma se establecía que se acordaba la prórroga de las tareas que habían vencido el 30/07/08 por un plazo de 10 meses contados a partir del 20 de octubre de 2008. El monto era de \$670.000 (más IVA) a pagar en 10 cuotas.

➤ Seguridad Aeroportuaria

En el punto 7.1. del Informe de la Comisión de Estudio y Enlace del Convenio N° 22-GCBA-04 referido al “Plano Acordado y Síntesis de la intervenciones y obras previstas en general”, al sur de Aeroparque se establece que:

“Está previsto realizar una prolongación de la pista hacia el sur adicionándole una longitud de 180 metros. Esta ampliación fue estudiada y consensuada por las autoridades nacionales en esta materia quienes han previsto también ampliar las zonas de seguridad en esta cabecera casi hasta las cercanías del arroyo Ugarteche, razón por la cual la Av. Rafael Obligado (Costanera) debe desviarse hacia el río de la Plata para dar lugar a la expansión comentada.”

Con fecha 26 de septiembre de 2007 el presidente del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos – ORSNA – envía una nota al entonces Ministro de Planeamiento y Obras Públicas de CABA recordándole que “... la traza vial consensuada y adoptada como definitiva contempla los máximos niveles de seguridad en relación a la protección del tránsito y peatones para el caso de producirse la salida de pista de una aeronave. Al respecto, solicito a Ud. tenga a bien mantener informado a este Organismo Regulador ante la eventualidad de que se consideren modificaciones a dicha traza, por cuanto una alteración de la misma atentaría contra la seguridad de bienes y personas.”

Con fecha 12 de diciembre de 2007, la Unidad de Contralor de las Concesiones Viales del GCBA (UCCOV), mediante Nota N° 132-UCCOV-07 informa al presidente del ORSNA que se encuentra efectuando modificaciones a la traza vial de la cabecera sur de Aeroparque la cual fue consensuada en la Secretaría de Transporte de la Nación a fines de julio de 2007 donde también estuvieron presentes el Ministro de Planeamiento y Obras Públicas de la CABA, el Presidente de Aeropuertos Argentina 2000 y el Presidente de Ferrovías.

El ORSNA, por medio de Nota N° 797-07 del 2 de noviembre de 2007, expone que resulta necesario disponer a la mayor brevedad los terrenos requeridos para el proyecto de las obras dentro del aeródromo. En cuanto a las cuestiones de seguridad manifiesta que el Fast Track aumenta el riesgo para los bienes y personas implicados en las operaciones aéreas del Aeroparque Jorge Newbery y para los terceros en superficie, ya que el corrimiento de la Av. Rafael Obligado (Variante Fast Track) es proporcional al desplazamiento de la cabecera de la pista y cerco perimetral (manteniéndose de esta manera las medidas y condiciones actuales de seguridad).

El 21 de noviembre de 2007, el Gerente de Ejecución y Control de la Infraestructura Aeroportuaria, a cargo de la Gerencia de Planificación Federal y Seguridad Aeroportuaria del ORSNA, informó que el proyecto original de construcción de la Av. Rafael Obligado se ubicaba a 200 metros del nuevo

cerco perimetral del aeroparque en la prolongación del eje de pista, mientras que la variante Fast Track se acerca y se ubica a 100 metros del nuevo cerco perimetral, aumentando el riesgo para los terceros en superficie.

Por medio de la Nota N° 153 de la UCCOV del 29 de noviembre de 2007, esta Unidad manifestó que cuando la variante Fast Track estuviera terminada se podrían liberar los terrenos necesarios para efectuar la ampliación de la pista del aeroparque, lo cual permitiría el traslado del sistema de radioayuda emplazado en el sector oeste, el corrimiento de las rejas perimetrales del sector oeste y de las vías del ex ferrocarril Belgrano Norte para poder ejecutar la construcción de la prolongación de la Autopista Illia. En la nota se aclara que el proyecto original del Convenio N° 22-04 es un camino costero que no podría canalizar todo el tránsito de la Av. Rafael Obligado sin que éste colapse y que su construcción demandaría un plazo mínimo de dos años mientras que las obras de la nueva variante se verían materializadas en 120 días.

El 22 de enero de 2008 el ORSNA se dirigió al Ministro de Desarrollo Urbano de la CABA reiterando que cuanto más próximo sea el emplazamiento de la calle a la pista de aterrizaje, existe un potencial incremento de daños a pasajeros y aeronave y un riesgo mayor para los terceros superficiarios, en caso de un eventual accidente fuera del aeródromo.

También por Nota ORSNA N° 248-08 del 7 de marzo de 2008 dirigida al Ministro de Desarrollo Urbano de la CABA, se solicitó su intervención para que se dinamicen las acciones que permitan disponer a la brevedad de los terrenos requeridos para efectuar la ampliación de la pista y corrimiento del cerco perimetral, a la vez que se desplace, en la cabecera sur, la planta reductora de gas a no menos de 150 metros a ambos lados de la prolongación de la pista. Asimismo se traslade la estación expendedora de combustible sita en el margen derecho del Arroyo Ugarteche y cualquier otra construcción ubicada por debajo de la trayectoria de ascenso en el despegue y de aproximación para el aterrizaje de la cabecera norte de la pista del aeroparque.

Con fecha 15 de abril de 2008, y por medio de la Nota N° 010-GPFySA-08, el ORSNA (a través del Gerente de Ejecución y Control de la Infraestructura Aeroportuaria, a cargo de la Gerencia de Planificación Federal y Seguridad Aeroportuaria), puso de manifiesto ante el Coordinador del Proyecto Aeroparque por la Secretaría de Transporte de la Nación:

- a) La conveniencia de remoción de todas las construcciones que constituyen un alto riesgo para terceros superficiarios debido a encontrarse ubicados en la senda de despegue y/o aterrizaje de las aeronaves que operan en el aeropuerto.
- b) La puesta en evidencia de los daños potenciales a pasajeros y aeronaves, así como del mayor riesgo para terceros superficiarios que puede presentar, ante un eventual accidente, la mayor proximidad a la pista de la traza vial modificada en la obra “Fast Track de Cabecera Sur”, aunque no afecte la operación del aeropuerto en sí mismo.

En la reunión mantenida por la Comisión Mixta de Enlace del 16 de abril de 2008, el GCBA se presentó y manifestó que entre las razones para ejecutar el nuevo trazado vial se encuentra el proyecto de nueva descarga del Arroyo

Maldonado. La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) propuso que una vez finalizadas las obras de la Autopista Illia y las correspondientes al Arroyo Maldonado, se construyera una calle recta paralela al río que sea emplazada a continuación de la nueva costanera. También se solicitó que en la cabecera norte no haya conexión a la calle La Pampa y a la Autopista Illia. La Fuerza Aérea comentó que no está de acuerdo con la permanencia del Restaurant Clo-Clo.

La misma Gerencia, por Nota GPFy SA N° 11-08 del 18 de abril de 2008, concluyó que la traza del Fast Track no afecta los estándares de la seguridad del vuelo, si bien la Autoridad Aeronáutica y el ORSNA propiciaron, a los efectos de disminuir el riesgo para los bienes y personas implicados en operaciones aéreas así como para terceros superficiarios, que el diseño geométrico de la traza vial debía adoptar la máxima separación posible con respecto del límite aeroportuario en zona de cabecera sur; como el acordado en el Plano de la Comisión Mixta de Estudio y Enlace Convenio N° 22-04. Se reiteró que debe desplazarse la planta reductora de gas en cabecera sur, la instalación expendedora de combustible Petrobrás ubicada en el margen derecho del Arroyo Ugarteche y debe trasladarse el Restaurant Clo-Clo.

En marzo de 2009 se firmó un Acta Acuerdo entre las partes involucradas en el proyecto de adecuación del Aeroparque Jorge Newbery¹¹, el cual no fue suscripto por AUSA, el GCBA y la Secretaría de Transporte de la Nación. La cláusula primera establece que existe una traza vial provisoria en el sector sur de Aeroparque (cabecera sur) denominada “Fast Track” y una traza vial definitiva a construirse una vez que se concluya con la ampliación del corredor norte de la AU Illia y las obras del aliviador del Arroyo Maldonado, que según consta en esta cláusula tiene un plan de obras de cuatro años a partir del 1 de noviembre de 2008. La cláusula tercera establece que, simultáneamente a la realización de esta obra, se procederá a la remoción de la estación de servicio Petrobrás y la planta reductora de gas.

La cláusula quinta establece que la estación Petrobrás, ubicada debajo de las trayectorias de despegue y de aproximación de la pista 13 y 31 en el sector Sudeste del Aeroparque, está fuera del perímetro delimitado por la nueva traza. No representa potenciales riesgos para la seguridad y regularidad de las operaciones de aeronaves que operan en el Aeroparque, como asimismo riesgos a terceros superficiarios, por lo que deberá removerse una vez concretados los trabajos de ampliación de la Cabecera Sur. Los locales comerciales a remover que condicionan la seguridad operativa aérea son: Restaurant Gardiner, Complejo Pachá, Restaurant Pizza Banana y Restaurant Aquellos Años. También está a cargo de la Ciudad la remoción de la Planta Reductora de Gas ubicada en Punta Carrasco.

El 8 de enero de 2009 se adjuntó al expediente del ORSNA la Resolución dictada por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 4 dirigida al titular del

¹¹ GCBA, AUSA, Secretaría de Transporte de la Nación, Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario –Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), Fuerza Aérea Argentina, Aeropuertos Argentina 2000, Ferrovías SAC, Club de Pescadores, Puerto Norte SA, Sindicato de Empleados de Comercio, Metrogas SA, Edenor SA, Telefónica de Argentina SA, Telecom de Argentina SA, y AySA.

Órgano Regulador del Servicio Nacional de Aeropuertos en la cual se intima a que se remuevan en forma urgente y definitiva los obstáculos aledaños al aeroparque Jorge Newbery¹², los cuales implican un factor de riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas; ello bajo apercibimiento de incurrir en los delitos previstos en los arts. 190¹³ y 239¹⁴ del Código Penal. Cabe remarcar que el tribunal libró oficios comunicando su decisión: al Ministerio de Planificación Federal, al Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, a la Secretaría de Transporte de la Nación, a la Administración Nacional de Aviación Civil, al Ente Regulador de Gas, a Metrogas, al Comando de Regiones Aéreas, al Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina, al Ministerio de Defensa y a la empresa Aeropuertos Argentina 2000.

➤ Redeterminaciones de Precios

En la Addenda Contractual del 22 de septiembre de 2008 se manifestó que existían redeterminaciones de precios sobre la certificación de obra efectuada pendiente de aprobación. En la misma también queda expresado el nuevo monto de obra redeterminada a julio de 2008 en \$40.686.398,39.

Con fecha 5 de noviembre de 2008 se firmó un Acta de Redeterminación de Precios en el cual se expresaba que la primera redeterminación fue aplicada a los certificados de obra N° 3 a N° 8, estableciéndose una diferencia de \$76.583,66 (más IVA). La segunda se efectuó sobre los certificados de obra N° 9 a N° 12, determinándose un total por diferencias redeterminadas de \$251.343,55 (más IVA).

Según este equipo de Auditoría el nuevo proyecto de obra constituye una obra nueva en vista de la gran cantidad de ítems nuevos que conforman el presupuesto y que resultaban inexistentes en el contrato básico.

La Gerencia de Obras de AUSA en respuesta a nuestro requerimiento, realizado mediante Nota AGCBA N° 3047-AGCBA-09, manifestó que para confeccionar los análisis de costos de los ítems nuevos para el proyecto correspondiente a la Addenda contractual de septiembre de 2008, se buscaron los precios de plaza, reconsultaron diferentes contratistas y se compararon precios con otras contratistas que se encontraban realizando trabajos similares

¹² Los obstáculos mencionados son: el muro de contención no colapsable del alambrado perimetral del aeroparque Jorge Newbery, casilla de gas instalada en el Complejo Punta Carrasco, entrada de dicho Complejo, señalizaciones de tránsito vehicular, iluminación de calzada, arboleda que rodea la zona, montículos de tierra de la Asociación Argentina de Golf y aquéllos que se encontrarían destinados a rellenar la costanera ubicados todos ellos frente a la cabecera de la Pista 13 del aeropuerto metropolitano, Driving Range de la Asociación Argentina de Golf, Restaurant Clo-Clo, puente peatonal sobre ferrocarril, y tránsito vehicular de la Avenida Costanera.

¹³ Art. 190 del Código Penal – “Será reprimido con prisión de dos a ocho años, el que a sabiendas ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave. Si el hecho produjere naufragio, varamiento o desastre aéreo, la pena será de seis a quince años de reclusión o prisión.

Si el hecho causare lesión a alguna persona, la pena será de seis a quince años de reclusión o prisión, y si ocasionare la muerte, de diez a veinticinco años de reclusión o prisión.

Las disposiciones precedentes se aplicarán aunque la acción recaiga sobre una cosa propia, si del hecho deriva peligro para la seguridad común”.

¹⁴ Art. 239 del Código Penal – “Será reprimido con prisión de quince días a un año, el que resistiere o desobedeciere a un funcionario público en el ejercicio legítimo de sus funciones o a la persona que le prestare asistencia a requerimiento de aquél o en virtud de una obligación legal”.

para AUSA en aquel momento, lo cual evidencia la elaboración del presupuesto de la obra en ese momento. Según la Addenda Contractual del 22 de septiembre de 2008, los precios de los nuevos ítems fueron retrotraídos a precios básicos de octubre del 2006, fecha de cotización del contrato original. El equipo considera que el monto de la obra nueva ya se encontraba definido a precios de mercado a la fecha de la addenda contractual y la aplicación del mecanismo de redeterminación de precios resulta improcedente. No obstante ello, el equipo ha analizado la aplicación de la normativa correspondiente para realizar la redeterminación de precios del contrato.

o *Obra 24 – Prolongación Salguero entre Av. R. Obligado y Av. Costanera*

Este tramo tiene una longitud de 400 metros y su desarrollo estaba previsto en la margen Norte del Canal Ugarteche. El perfil transversal vial estaba pensado con iguales características a las descriptas para la Av. Costanera (Obra N° 23). En sus extremos se vinculaba por medio de dos rotondas: una ya incluida en la Obra N° 23 y la otra con la Av. R. Obligado. A través de ésta última se interconectaría con la Av. Sarmiento y la calle Salguero, y de esta manera permitir al tránsito proveniente de la zona portuaria vincularse con la Autopista Illia en ambas direcciones. El proyecto preveía el ensanche del actual puente de la Av. Rafael Obligado sobre el Arroyo Ugarteche y la adecuación de la vialidad existente entre la rotonda y la salida de la Autopista Illia a la altura de Salguero (Nudo Salguero).

El desarrollo del proyecto ejecutivo fue contratado mediante la Licitación Privada N° 13/2005¹⁵ “Proyecto Ejecutivo para la construcción de avenida Costanera entre Dársena F y Aeroparque – cabecera sur – y la conexión vial entre la Avenida Costanera a construir y la Av. Rafael Obligado”. Ésta se adjudicó a la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. y como objeto complementario se le asignaba la inspección de la obra por un monto del 2% del importe total contratado. El plazo estimado de ejecución de la obra era de 24 meses.

Se firmó un solo contrato para la obra 23 y 24 con la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. el 20 de mayo de 2005. El monto total fue de \$171.500 (más IVA).

El monto devengado de obra al 31 de diciembre de 2008 es de \$ 1.325.321,34, no obstante ello, la obra figura como cancelada en el Anexo II del Decreto N° 215-09.

o *Obra 25 - Construcción enlace Av. Sarmiento - Salguero*

La obra vincula el bajo Sarmiento con la Av. Rafael Obligado. Tiene 635 metros de longitud con 5 carriles que comunican la Av. Sarmiento con la calle Salguero en ambos sentidos. Su traza afecta parcialmente al Parque Manuel Belgrano (KDT) dado que hubo que considerar la franja de seguridad del Aeroparque. Las calzadas principales presentan un separador de un ancho de 1,80 m. que

¹⁵ La misma mediante la cual se contrató el proyecto ejecutivo de la obra 23a.

en su interior aloja una defensa de hormigón del tipo New Jersey¹⁶. Completa la sección del bajo nivel una vereda peatonal de 2,50 m. de ancho en uno de sus lados. En el Anexo II del Decreto N° 1721/04 y de la Resolución N° 671-MPyOP-07, la obra tenía prevista una inversión de \$ 4.147.130. que fue reducida a \$ 3.401.000 en el Anexo II del Decreto N° 215/09.

La obra fue ejecutada directamente por AUSA, con personal propio y subcontratos. Los trabajos se iniciaron el 22 de octubre de 2005, desarrollándose en forma discontinuada por interferencia de obras que debía realizar Edenor y Metrogas.

En el 2006, sólo se ejecutaron trabajos de electricidad, realizados por contratistas.

Durante el año 2007, AUSA completó trabajos de instalación eléctrica iniciados el año anterior por contratistas. La inversión real en ese año fue de \$143.003,90, inferior a la prevista (\$ 545.359,85) para aplicar a obras de electricidad, veredas y obrador.

Hasta el 31 de diciembre de 2007 la obra tuvo un costo de \$ 2.641.585.

Durante el ejercicio 2008 la obra sólo tuvo un devengamiento de \$ 2.719,67, correspondiente a gastos de comunicaciones y de energía eléctrica. El avance de la obra al 31 de diciembre de 2008 es del 90%.

o *Obra N° 26 - Construcción Av. Costanera - Tramo Norte*

Según el Anexo II del Decreto N° 1721-04 y de la Resolución N° 671-MPyOP-07, la obra tenía prevista una inversión de \$ 17.248.800. En el Anexo II del Decreto N° 215-09 el monto se mantiene pero figura con la leyenda “Cancelada”.

7. OBSERVACIONES

Planificación Urbana en aledaños al Aeroparque Jorge Newbery

1) Las modificaciones implementadas por el Ministerio de Desarrollo Urbano en la obra 23a y las cancelaciones de las obras 24 y 26 en aledaños al Aeroparque Jorge Newbery, alteran la planificación integral del sector urbano.

2) Las modificaciones implementadas en el nuevo proyecto de la Costanera no cuentan con las mismas características urbanísticas distintivas que las planteadas en la obra original licitada, contratada, y parcialmente ejecutada.

¹⁶ Esta protección tiene por objeto tanto separar calzadas que tienen tránsitos de sentidos opuestos como limitar zonas de tránsito en los accesos a puentes y calzadas de caminos elevados con respecto al terreno natural, a fin de evitar que los vehículos no se salgan accidentalmente del carril de la carretera o avenida por el que están circulando.

Las unidades prefabricadas miden 3,658 m de longitud y para su ensamble, sus extremos van provistos de lengüetas o ranuras. Para facilitar el drenaje de las aguas superficiales de la calzada, llevan a lo largo de su base una ranura interna de 5,1 cm de altura y 10,2 cm de ancho y dos aberturas laterales de la misma altura y mediana longitud. Para instalaciones de carácter permanente, las unidades se insertan en un corte practicado en la calzada, previo llenado del mismo con un mortero de cemento, que se compacta adecuadamente.

3) Incumplimiento de los artículos N° 2639 y 2640¹⁷ del Código Civil y Convenio N° 22-04. La falta de ejecución de las obras 23 y 26, tal como lo indicaban sus proyectos originales, implica que la Ciudad permanezca sin la construcción del camino de sirga obligatorio (calle pública desde la calzada principal hasta la orilla del río) desde Dársena F hasta la Costanera Norte.

4) El Convenio N° 22-04¹⁸ no fue ratificado por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, tal como lo prescribe la Constitución de la Ciudad en sus artículos 80¹⁹ y 104²⁰, ignorándose también la recomendación de la Comisión Mixta de Estudio y Enlace²¹.

5) Incumplimiento de los objetivos establecidos en el Convenio N° 22-04 relacionados con la urbanización del sector urbano aledaño al Aeroparque Jorge Newbery, el espacio público y la recuperación de la Costanera para uso de la comunidad.

6) No se verificó la factibilidad de la implementación de las obras objeto del Convenio N° 22-04, ya que faltaron gestiones²² con todos los actores sociales²³ involucrados en el sector urbano a intervenir²⁴.

¹⁷ Artículo 2.639 del Código Civil: Los propietarios limítrofes con los ríos o con canales que sirven a la comunicación por agua, están obligados a dejar una calle o camino público de treinta y cinco metros hasta la orilla del río, o del canal, sin ninguna indemnización. Los propietarios ribereños no pueden hacer en ese espacio ninguna construcción, ni reparar las antiguas que existen, ni deteriorar el terreno en manera alguna.

Artículo 2.640 del Código Civil: Si el río o canal atraviesa alguna ciudad o población, se podrá modificar por la respectiva municipalidad, el ancho de la calle pública, no pudiendo dejarla de menos de quince metros.

¹⁸ Cláusula 6° Convenio N° 22/04: La Ciudad se compromete a realizar las tareas necesarias inherentes a la ampliación del Cono de Seguridad del Espacio Aéreo en las Cabeceras Norte y Sur de la pista del Aeroparque Metropolitano...”.

¹⁹ Artículo 80° Constitución de la Ciudad de Buenos Aires: La Legislatura de la Ciudad: ... 8. Aprueba o rechaza los tratados, convenios y acuerdos celebrados por el Gobernador.....

²⁰ Artículo 104° Inc. 3 Constitución de la Ciudad de Buenos Aires: “...al regular las atribuciones y deberes del Jefe de Gobierno dispone que en todos los casos deberá contar con la aprobación de la Legislatura los Convenios que suscriba...”

²¹ En el Informe de diciembre de 2004 de la Comisión Mixta de Estudio y Enlace del Convenio N° 22/04 en su punto 9 apartado a) expresa que: “...sería necesario que con el informe de esta Comisión se presente el Convenio para la ratificación de la Legislatura”.

²² De acuerdo a lo manifestado por AUSA en el descargo “...es inminente la firma de un Acta Acuerdo entre todos los organismos nacionales, empresas prestatarias de servicios públicos, diversos entes reguladores de servicios públicos, la Ciudad de Buenos Aires y AUSA, que fija un cronograma de obras que permitirá que todos los actores ejecuten sus tareas de forma coordinada y previsible.”

²³ Administración Nacional de Puertos que fue quién otorgó la concesión de Costa Salguero y concesionarios de todos los predios localizados en la ribera.

²⁴ De acuerdo a lo manifestado por AUSA en el descargo “AUSA ha desarrollado una política activa tendiente a conseguir la coordinación necesaria con los actores involucrados en el Proyecto de Aeroparque a fin de poder ejecutar las obras que le han sido encomendadas. Así, AUSA participó en numerosas reuniones de coordinación con todos los actores involucrados que se llevaron a cabo en la Secretaría de Transporte de la Nación, en el marco del Expediente N° 98231/07 en las cuales se llegó a un consenso técnico sobre las tareas a ejecutar por cada una de las empresas e instituciones involucradas... En la actualidad, en el marco del ya citado Expediente N° 98231/07, es inminente la firma de un Acta Acuerdo entre todos los organismos nacionales, empresas prestatarias de servicios públicos, diversos entes reguladores de servicios públicos, la Ciudad de Buenos Aires y AUSA, que fija un

7) El Convenio suscripto con fecha 02 de mayo de 2008, entre el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la firma Punta Carrasco S.A.²⁵ infringe la Ordenanza N° 47.666-94. En efecto, mediante el mencionado Convenio se le otorga a Punta Carrasco S.A. un permiso de ocupación, uso y explotación de carácter precario y oneroso por el término de cuatro años, cuando la Ordenanza prohíbe el otorgamiento de permisos de ocupación, uso y explotación, cualquiera sea su índole, en la Rambla Costanera Norte creada mediante esta norma.

8) La aprobación del Plan de Obras a ejecutar por AUSA y que es objeto de esta auditoría, se concretó por Decreto n° 1721-04, sin que tuviese participación la Legislatura de la CABA²⁶.

Obra 23a - Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado

o Contratación del Proyecto e Inspección de Obra

9) Cambio de objeto de la obra “Construcción de Defensa de Costa del Río de la Plata entre Canal Ugarteche y Aeroparque”. Se cambió el objeto y por lo tanto el proyecto de la obra original que era básicamente de defensa de costa sin obra vial, por otro en el cual se adiciona obra vial, no prevista en el pliego de licitación²⁷. La empresa adjudicataria no fue precalificada para tal fin.

10) No consta, en la documentación puesta a disposición, el Acto Administrativo que autoriza la construcción de la variante Fast Track²⁸.

11) Incumplimiento del Código de Planeamiento Urbano. No se verificó que el Poder Ejecutivo iniciara la tramitación para que la Legislatura de la CABA efectuara la afectación a Vía Pública del área ubicada en el distrito UP (Punta Carrasco) que se afectará a tal fin. Tampoco se verificó que se hubieran realizado los planos de mensura para efectuar la rezonificación del distrito U16 (Aeroparque) en el Código, necesario para la ejecución de la Obra N° 23a que incluye el Fast Track.

cronograma de obras que permitirá que todos los actores ejecuten sus tareas de forma coordinada y previsible...”.

²⁵ Ratificado por Decreto N° 993/GCBA/08.

²⁶ De acuerdo a lo manifestado por la DGTaYL del Ministerio de Desarrollo Urbano en el descargo “...actualmente se encuentra vigente la Ley N° 3060 que ha otorgado a AUSA S.A. la concesión de la Obra Pública de la red de autopistas y vías interconectadas de la Ciudad. Adviértase que, de la lectura de la Ley, el objeto de la concesión es en principio idéntico al establecido en el Decreto N° 1.721/04...”.

²⁷ De acuerdo a lo manifestado por AUSA en el descargo “El llamado a licitación de la ingeniería del proyecto original contenía un proyecto vial y la defensa costera, tal como surge de los puntos 2.2-Proyecto Geométrico y 2.4- Pavimentos del Pliego de Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas de la Licitación Privada N° 13/2005”.

²⁸ De acuerdo a lo manifestado por AUSA en el descargo “La variante Fast Track fue solicitada a esta concesionaria por Acto Administrativo emitido mediante Nota N° 98-UCCOV-07 de fecha 8 de Agosto de 2007. A su vez, dicho Acto Administrativo respondió a una instrucción del entonces Ministro de Planeamiento y Obras Públicas.”.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

12) AUSA no fundamentó debidamente las razones por las cuales correspondía formalizar una contratación directa²⁹ con la empresa Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. para que efectúe la modificación del proyecto original de la obra e inspección de la misma.

13) Alteración de las etapas de elaboración e implementación del proyecto. Decidida la reformulación del proyecto, comienza la obra de construcción del Camino Interno Fast Track y al mismo tiempo no se realizaron tareas de planificación y programación de dicho proyecto, cuando estas etapas deben realizarse en forma previa a la de implementación del proyecto³⁰.

14) Firma extemporánea del contrato para la elaboración del proyecto Fast Track. La Addenda del 16/01/09 al contrato³¹ suscripto entre el ente auditado y la consultora Consulbaires Ingenieros Consultores S.A., donde se convinieron los honorarios profesionales por la elaboración del proyecto de la variante “Fast Track”, se suscribió a más de un año de la firma del Acta de Inicio de dicha obra³² y con posterioridad a la finalización de la prestación de los servicios³³.

15) Firma extemporánea del contrato para la inspección de obra del proyecto reformulado. Al término de la vigencia del contrato original de la inspección de obra se realizó la misma sin la existencia de un contrato vigente que determinara el monto de los honorarios de los profesionales intervinientes. El mismo fue firmado el 21/04/09.

o Aptitud Ambiental de la Obra

16) AUSA no gestionó un Certificado de Aptitud Ambiental para la obra 23a. Como consecuencia, la obra no cuenta con estudio de impacto ambiental ni el requisito de realización de audiencia pública. La presentación del Certificado

²⁹ Reglamento de Contrataciones: Contrataciones directas artículo 16°: Régimen aplicable. Excepciones al principio general.- Las Contrataciones Directas se ajustarán al criterio establecido en el artículo 7°. En todos los casos de contrataciones directas, con las excepciones que correspondan según lo más abajo detallado, se deberá haber cursado un mínimo de tres (3) invitaciones a ofertar y haber obtenido un mínimo de dos (2) ofertas.

³⁰ De acuerdo a lo manifestado por AUSA en el descargo “Las tareas de análisis, planificación y programación del proyecto Fast-Track comenzaron antes de la ejecución de dicha variante, como lo prueba la siguiente secuencia: (i) La entrega por parte del G.C.B.A. de 19 planos y cómputo estimado de la variante Fast Track, según lo recepta la propia Consultora en su Informe Mensual de Octubre de 2007- punto 2; (ii) La consultora entregó a AUSA 48 planos del Proyecto Ejecutivo y las Especificaciones Técnicas Particulares del total de la variante, como consta en el punto específico de su Informe Mensual de Noviembre de 2007 dedicado al Proyecto Fast Track; (iii) AUSA, a través de la inspección de obra, ordena a la contratista de la misma que reinicie las tareas a través de la Orden de Servicio N° 73 de fecha 27 de noviembre de 2007.

Consecuentemente, en todo momento se ejecutaron las obras contando con el respaldo del respectivo Proyecto Ejecutivo.”.

³¹ Suscripto el 24/01/2007 relacionado a la Licitación Privada N° 13/2005 “Elaboración del proyecto ejecutivo para la construcción de defensa de costa del Río de la Plata, entre Canal Ugarteche y Aeroparque, defensa en Canal Ugarteche y obras para el Club de Pescadores”.

³² Acta de Inicio suscripta por AUSA, Performar S.A. – Luciano S.A. (UTE) y Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. con fecha 03/12/2007.

³³ Sin perjuicio de los honorarios que correspondan por la inspección de obra a cargo de la misma consultora.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

concedido por la Autoridad de Aplicación para las obras 23 y 24, que difieren en objeto, tipo y magnitud con la obra a realizar³⁴.

17) Se efectuaron volcamientos de suelos para relleno del borde costero del Río frente a Aeroparque, al norte del Muelle de Pescadores, no previstos en el Estudio de Impacto Ambiental.

o Contratación de la Obra

18) AUSA convalidó³⁵ el contrato de fecha 15 de mayo de 2007 con la contratista Constructora Performar S.A.- Luciano S.A. –UTE, atento lo manifestado por el Sr. Presidente de AUSA en el Acta de Directorio N° 780, a pesar que el objeto del mismo fue modificado sustancialmente. Esto se evidencia porque el 80,26% de los ítems del presupuesto de la obra reformulada son ítems nuevos, el 18,42% de los ítems fueron modificados con respecto al presupuesto original y sólo el 1,32% permanece igual, lo cual evidencia que se trata de dos obras de diferentes características de proyecto y ejecución, sea porque los ítems son totalmente nuevos, por la composición de su precio básico y/o por la cantidad.

19) Transgresión de los artículos 7 y 16³⁶ del Reglamento de Compras y Contrataciones de AUSA. La empresa contrató en forma directa y sin cotejo de ofertas las obras de la variante “Fast Track” a la empresa adjudicataria de la Licitación Pública N° 4/2006. Asimismo, incumplió la instrucción del Sr. Ministro de Planeamiento y Obras Públicas que ordenaba la contratación de la construcción de la variante de la obra mediante un procedimiento de excepción, por medio de la convocatoria a un mínimo de cuatro oferentes.

³⁴ De acuerdo a lo manifestado por AUSA en el descargo “En fecha 8 de Agosto de 2007 se recibe la orden de la autoridad competente (Nota 98/07 UCCOV) para ejecutar con urgencia la variante Fast Track. El Certificado de Aptitud Ambiental que se había obtenido para las Obras 23 y 24 (la primera reemplazada por la 23a y la segunda cancelada), alcanzaba a la mencionada obra 23a, puesto que: a.- las obras están ubicadas sobre el mismo relleno; b.- tienen las mismas características técnicas; c.- tienen las mismas características viales; d.-las obras aledañas al Aeroparque fueron presentadas en audiencia pública por Decreto N° 1.056 por el jefe de Gobierno de la Ciudad en fecha 22 de Agosto de 2005, en la Sala C del Centro Cultural San Martín; e.-la afectación de terreno a la obra vial es menor que la prevista en los proyectos de las obras 23 y 24, la superficie no utilizada será parquizada; f.- la ejecución de la obra 23a no incorporó más suelo al relleno previsto para las obras 23 y 24...”.

³⁵ Del Acta de Directorio N° 780 del 22/09/2008 se desprende lo manifestado por el Sr. Presidente de AUSA: “...la presente renegociación contractual haya sustento en los informes producidos por la Gerencia de Construcciones...y que la Procuración General de la Ciudad de Buenos Aires a través de la opinión de su delegado, Dr. Hernán Pérez Zarlenga, no ha encontrado reparos de índole legal que formular... a la suscripción del presente ...”. El funcionario agrega: “... la alternativa a este acuerdo sería una rescisión contractual, con altas probabilidades que sea declarada por culpa de AUSA, con el consiguiente riesgo judicial y económico que ello importa, y en el mejor de los casos, debería llamarse a una nueva licitación pública para la ejecución de la obra, cuyos plazos harían de cumplimiento imposible las obligaciones asumidas por la Ciudad de Buenos Aires en el marco del Convenio 22/04, que están vinculadas a la seguridad operativa del Aeroparque...”.

³⁶ Reglamento de contrataciones: Contrataciones directas artículo 16°: Régimen aplicable. Excepciones al principio general.- Las Contrataciones Directas se ajustarán al criterio establecido en el artículo 7°. En todos los casos de contrataciones directas, con las excepciones que correspondan según lo más abajo detallado, se deberá haber cursado un mínimo de tres (3) invitaciones a ofertar y haber obtenido un mínimo de dos (2) ofertas.

o Dictamen de Procuración

20) Incumplimiento de la Ley N° 1.218³⁷ y Resolución N° 181-PG-04³⁸. AUSA no dio intervención a la Procuración General de la CABA antes de la firma del Acta Acuerdo del 20 de noviembre de 2007, organismo que debía dictaminar sobre la contratación de la variante Fast Track³⁹.

21) El delegado de la Procuración General de la CABA en AUSA avaló la contratación directa de la obra, en contravención al Reglamento de Compras y Contrataciones de la empresa.

22) Incumplimiento del principio de independencia de criterio. El delegado de la Procuración General de la CABA en AUSA ejerce la doble función de asesor legal de la empresa y delegado de la Procuración General.

o Ejecución de la Obra

23) La certificación de obra del Fast Track de los meses de enero a mayo de 2008 se desarrolló simultáneamente a la ejecución del estudio y aprobación del nuevo diseño de la obra, la cual no contaba con Proyecto Ejecutivo, Plan de Trabajos e Inversión aprobados.

24) Se instruyó la ejecución del Fast Track con fecha 08/08/07 sin disponer de la totalidad del predio involucrado en la obra, que sólo quedó liberado el 22/01/08 después que se firmó el Convenio entre el GCBA y Punta Carrasco SA, es decir 167 días después.

25) Incumplimiento al punto 1.8 del Pliego de Condiciones Particulares y Técnicas. La contratista no suministró en tiempo y forma el equipamiento del laboratorio de ensayos en obra, lo que motivó que los mismos debieran ser realizados en laboratorios externos. Asimismo la empresa incumplió con la realización de los protocolos de ensayos de materiales colocados en la obra.

26) Deficiencias de ejecución del terraplén de avance sobre el río detectadas por la inspección, originados en:

³⁷ Ley N° 1218-LCBA-03: “Artículo 1° - Competencia. La Procuración General ejerce la representación y patrocinio de la Ciudad en todo proceso en que se controviertan sus derechos e intereses, defiende su patrimonio, dictamina sobre la legalidad de los actos administrativos e instruye sumarios. Su competencia abarca la administración pública centralizada, desconcentrada y descentralizada dentro de la órbita del Poder Ejecutivo, las Sociedades del Estado, y las sociedades en las que la Ciudad tiene participación mayoritaria”.

³⁸ Resolución N° 181-PG-04: Se delega en el titular del Departamento de Asesoría Legal de AUSA el asesoramiento en materia contractual por montos menores a un millón de pesos (\$1.000.000). Por ende debe intervenir la Procuración General cuando los montos comprometidos en la negociación contractual superan o igualan los \$ 1.000.000.

³⁹ Se transgrede la normativa vigente en cuanto a que la competencia de la Procuración General de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se extiende a las Sociedades del Estado y las Sociedades en la que la Ciudad tiene participación mayoritaria.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

- a. Volcado masivo de suelos aportados por AUSA sin una selección previa.
- b. Volcado masivo de suelos aportados por el Contratista en sectores no acordados con AUSA.
- c. Volcado extensivo de suelos sin cumplimentar el aseguramiento establecido para evitar la erosión del material suelto por efecto de las crecientes del río (sudestadas).

27) Incumplimiento a la Ley N° 123 y sus modificatorias. No consta, en las actuaciones y documentación puesta a disposición por el auditado, que se hayan realizado análisis físico-químicos de calidad de suelos y de escombros volcados al río que conformaron un volumen total de relleno de 200.000 m³. Tampoco consta que se hayan realizado análisis de la calidad del agua, en forma previa, durante y posterior al relleno efectuado, que indiquen el grado de impacto de los volcamientos en el río⁴⁰.

28) Incumplimiento de plazos. La obra debía finalizar en agosto de 2009 pero a esa fecha registraba un avance del 64%. La UCCOV indicó que las obras debían encontrarse liberadas al tránsito antes del 31/12/2007⁴¹. Los tiempos aplicados por el GCABA para la ejecución de las obras en materia de seguridad no se corresponden con la urgencia con que las mismas fueron ordenadas.

29) Se detectó una diferencia de \$ 173.721,24 entre el monto que la contratista detalla en la certificación como faltante de obra y el monto de faltante que se expone en la Addenda Contractual del 22/09/08. Para la contratista el importe es de \$ 36.923.232,53 (más IVA) y en la Addenda figuran \$37.096.503,82 (más IVA).

30) Incorrecta aplicación del Régimen de Redeterminación de Precios. Este procedimiento de actualización se aplicó a un contrato nuevo firmado en septiembre de 2008, sobre ítems nuevos, inexistentes en el contrato básico, cuyos precios establecidos a valores de plaza fueron retrotraídos a octubre de 2006 y nuevamente actualizados utilizando la metodología del régimen de redeterminación de precios.

31) Incorrecta confección de los certificados de obra. Los certificados de obra básica, a partir del N° 15, se confeccionaron a precios correspondientes a la tercera redeterminación sin desglosar, por un lado, la certificación básica a precios de contrato original y, por otro, la diferencia por redeterminación de precios.

⁴⁰ De acuerdo a lo manifestado por AUSA en el descargo “Se agregan como Adjunto N° 25 las conclusiones de los ensayos de laboratorios ejecutados para el relleno y el agua de río en contacto con él, durante la etapa de ejecución de la obra. Los ensayos del agua del lugar previo al inicio de la obra son aportados por información oficial y pública proveniente de AYSA. El control de los suelos que formaron parte del relleno fue efectuado por AUSA y su consultora de inspección de obra en forma física, arrojando parámetros normales tal como se demuestra en los resultados de los ensayos realizados...”.

⁴¹ De la Nota N° 98–UCCOV-07 del 08/08/2007 dirigida al Presidente de AUSA.

32) Incorrecta registración contable. El monto devengado de la obra durante el ejercicio 2008, \$17.577.112,19, incluye \$7.480.292,91, en concepto de anticipo financiero pagado. El monto devengado de la obra durante 2008 fue de \$10.096.819,28.

o Seguridad Aeroportuaria

33) El proyecto vinculado con la ampliación de la pista del Aeroparque de la Ciudad requiere, en la medida que se ponga en marcha, prever la modificación de la variante Fast Track y obras complementarias planteadas por la ORSNA, a fin de garantizar la seguridad para los bienes y personas implicados en las operaciones aéreas y los terceros que circulen por la zona.

8. RECOMENDACIONES

Planificación Urbana en aledaños al Aeroparque Jorge Newbery

1) Cumplimentar los proyectos de cada obra compatibilizándolos con los objetivos de la planificación y gestión urbana integral de cada sector para que ésta no se vea alterada en su conjunto.

2) Realizar modificaciones en los proyectos de obras sólo si éstas son extremadamente necesarias y en tanto y en cuanto no se produzcan alteraciones sustanciales en la planificación que cambien notablemente las características urbanísticas planteadas.

3) Respetar y cumplir con los artículos N° 2.639 y 2.640 del Código Civil y Convenio N° 22-04 para que de esta manera la Ciudad pueda contar con el camino de sirga requerido en la norma y acuerdo interjurisdiccional.

4) Ratificar en la Legislatura de la CABA los convenios interjurisdiccionales que el jefe de gobierno firme, de manera que aquella pueda darle validez legal al acuerdo.

5) Cumplir con los acuerdos establecidos llevando a cabo las obras que permitan materializar los objetivos previstos.

6) Lograr acuerdos con todos aquellos actores que tengan intervención en el sector que va a estar sujeto a modificaciones que permitan cumplimentar los objetivos previstos.

7) Abstenerse de firmar nuevos contratos de concesión en la ribera del Río de la Plata o renovar los anteriormente firmados de manera que se pueda constituir la Rambla Costanera Norte en cumplimiento de la Ordenanza N° 47.666-94.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

8) Abstenerse de establecer normas que impidan la intervención de la Legislatura en su función de asignar las partidas correspondientes.

Obra 23a - Construcción Av. Costanera - Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado

o Contratación del Proyecto e Inspección de Obra

9) Respetar el objeto de obra en cada licitación. En caso que deba reformularse la obra, considerar a la misma como obra nueva y proceder a llamar a una nueva licitación.

10) Dictar los actos administrativos que legalmente correspondan cuando los funcionarios competentes ordenen la construcción de obra pública.

11) Informar a la Legislatura de la CABA y solicitar las modificaciones al Código de Planeamiento Urbano que deban realizarse cada vez que este procedimiento sea necesario para la construcción de alguna obra en la Ciudad.

12) Cumplir el Reglamento de Compras y Contrataciones de la empresa efectuando los procedimientos que se correspondan con cada tipo de contratación.

13) Respetar las etapas previas de implementación de cada proyecto, de manera de poder llegar a la instancia de ejecución de la obra habiéndola planificado integralmente.

14) Firmar los contratos que correspondan a cada servicio prestado en forma previa a la prestación del servicio, estableciendo en él las condiciones, plazo y monto pertinente.

15) Ídem recomendación 14).

o Aptitud Ambiental de la Obra

16) Gestionar el Certificado de Aptitud Ambiental correspondiente a cada obra de manera que los mismos respondan al objeto y magnitud de las obras a realizar. Abstenerse de utilizar los Certificados de una obra para otra que no la tiene.

17) Abstenerse de efectuar modificaciones en la obra que no estén previstos en el Estudio de Impacto Ambiental. Si esto debiera realizarse gestionar ante la Autoridad de Aplicación un nuevo certificado.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

o Contratación de la Obra

18) Rescindir la contratación cada vez que se cambie el objeto de la obra. Dar tratamiento de obra nueva y efectuar los procedimientos que correspondan a tal efecto, cada vez que se efectúen modificaciones en una obra y su nuevo itemizado evidencie que la misma es una obra diferente a la que se estaba ejecutando.

19) Cumplir el Reglamento de Compras y Contrataciones de la empresa efectuando los procedimientos que se correspondan con cada tipo de contratación. Atenerse a las instrucciones impartidas por la superioridad, como procedimientos de excepción.

o Dictamen de Procuración

20) Dar intervención a la Procuración General de la CABA cada vez que se realice una contratación que supere los \$1.000.000. A partir del dictado de la Resolución N° 123-PG-08 el asesor legal de la empresa debe efectuar el dictamen de la Procuración General de la CABA con respecto a estas contrataciones.

21) Abstenerse de avalar las contrataciones que no cumplan con los procedimientos prescriptos en el Reglamento de Compras y Contrataciones.

22) Designar como delegado de la Procuración General de la Ciudad en AUSA a abogados de la propia Procuración, a los efectos de ejercer la función delegada.

o Ejecución de la Obra

23) Elaborar y aprobar el Proyecto Ejecutivo, Plan de Trabajos e Inversión en forma previa a la iniciación de la obra.

24) Liberar los predios sujetos a ejecución de obra en forma previa al inicio de la obra. Lograr acuerdos, con todos aquellos actores que tengan intervención en el sector que va a estar sujeto a modificaciones, que permitan cumplimentar los objetivos previstos.

25) Cumplimentar las exigencias del Pliego haciendo cumplir a la contratista en tiempo y forma con los requerimientos establecidos en él.

26) Cumplimentar los requisitos de la documentación técnica de obra en cuanto a la calidad de los materiales solicitados. Ejecutar la obra de acuerdo con el proyecto establecido contemplando todas las indicaciones recibidas por parte de la inspección.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

27) Efectuar análisis de tierras y escombros que fuesen utilizados como material de relleno en el Río de la Plata verificando que los mismos no contengan sustancias contaminantes o que pudiesen contaminar. Realizar análisis de las aguas del río en forma previa, concomitante y posterior al volcado a fin establecer los niveles de calidad del agua.

28) Cumplir con los plazos establecidos en el contrato especialmente cuando la obra tiene requerimientos de ejecución con carácter de urgente.

29) Concordar los montos del presupuesto de obra con los que se exponen en el contrato y los que se vuelcan en el certificado de obra.

30) Aplicar el procedimiento de redeterminación de precios a obras cuyos montos de contratación se encuentran pendientes de ejecución y desactualizados al momento de que la contratista efectúe la solicitud, según lo prescribe la normativa.

31) Confeccionar los certificados de obra desglosando los certificados de obra básica de los de redeterminación de precios.

32) Abstenerse de incluir dentro de los montos devengados de obra los importes correspondientes a anticipos financieros.

o Seguridad Aeroportuaria

33) Coordinar con la ORSNA y con los entes públicos competentes las obras necesarias para garantizar la seguridad en las operaciones aeroportuarias y para los terceros que circulen la zona.

9. CONCLUSIONES

Cuando se organiza el planeamiento del sector urbano en aledaños al Aeroparque Jorge Newbery debe plantearse con el concepto de ciudad como conjunto, ya que esta zona posee la característica distintiva que le permitiría al ciudadano encontrarse con una ciudad frente al río y una costa planificada como espacio público.

Esta planificación se ve alterada por las innumerables concesiones que se encuentran en la costa ribereña y que, en cumplimiento del Código Civil y la Ordenanza N° 47.666-94, debería liberarse para poder conformar el camino de sirga. La renovación de la concesión del Complejo de Punta Carrasco y la cancelación de las obras N° 24 y 26 del Plan de Obras asignado a AUSA en la costa ribereña evidencian la falta de intervención pública para llevar a cabo las acciones que garantizan los objetivos y proyectos planteados.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

AUSA toma intervención en esta problemática a partir de la necesidad de definir el corredor norte de la Autopista Illia. La necesidad de desplazar parte del aeroparque hacia el este da lugar a un proyecto de readecuación del mismo y de la zona de influencia, en cumplimiento de recomendaciones de seguridad internacionales y nacionales que rigen el funcionamiento de un aeroparque en zona urbana.

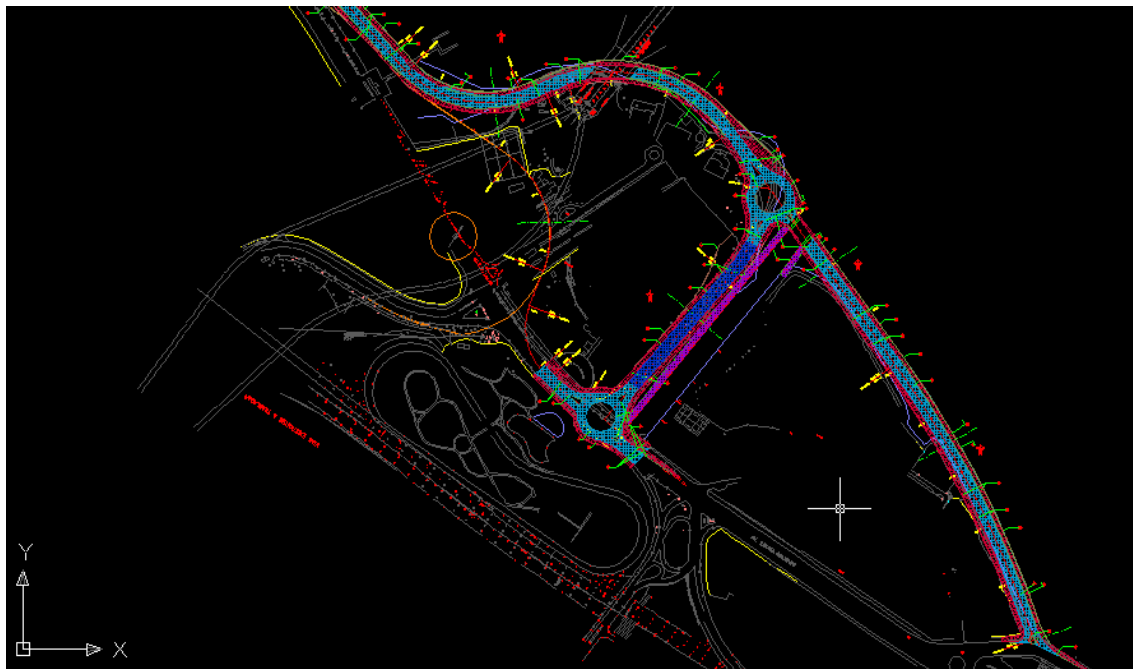
La empresa se encuentra trabajando en la obra desde el año 2005, y a pesar de que había sido prevista para realizarla con urgencia, en la práctica no se encuentra terminada a la fecha del informe (20 de Noviembre de 2009), por causas no imputables sólo a AUSA sino también a la falta de acuerdo entre los entes públicos involucrados. De todos modos, es importante señalar que la conclusión de las obras proyectadas exigirá adecuar la zona a las exigencias de seguridad aeroportuaria y vial, en especial en lo relativo a la variante Fast Track y otras modificaciones indispensables que han sido planeadas por la ORSNA.

A pesar de que la obra reformulada constituye una obra nueva, AUSA contrató en forma directa a la misma consultora que había elaborado el proyecto original y a la misma empresa constructora, que debía realizar la obra 23, para que la ejecutara, incumpliendo su propio Reglamento de Compras y Contrataciones por no haber llamado a una nueva licitación.

Respecto al cumplimiento de la Ley N° 123, la obra no cuenta con estudio de impacto ambiental ni audiencia pública.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

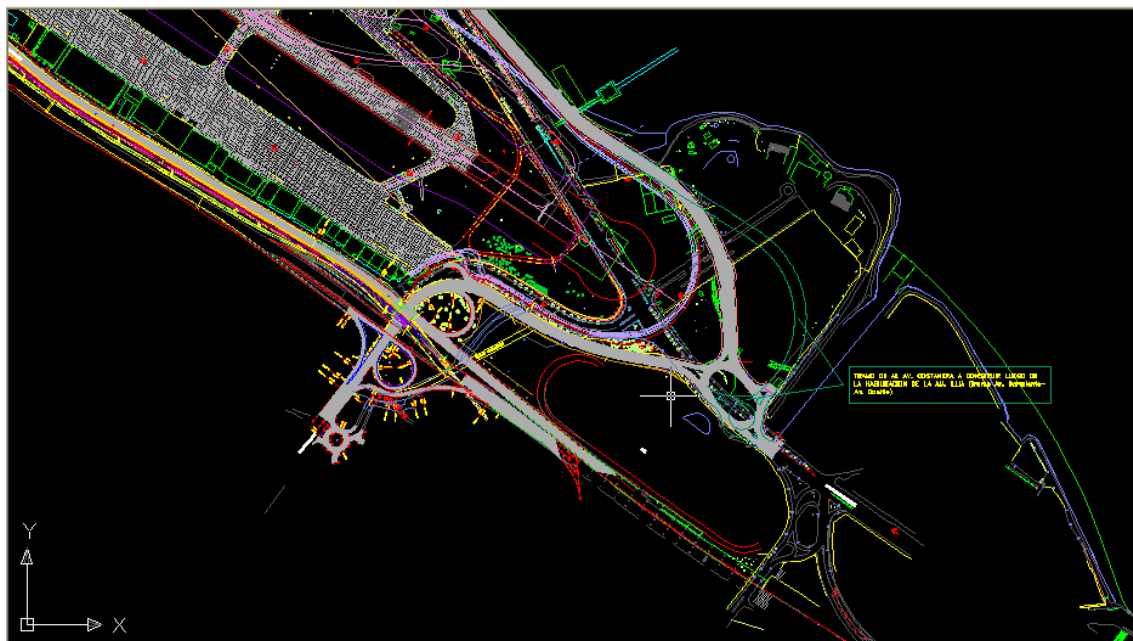
ANEXO I



Plano Obra 23 suministrado por AUSA

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

ANEXO II



Plano Obra 23a y 25 suministrado por AUSA

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

ANEXO III

VISITA A OBRA 16/09/09	
	Camino Interno Variante Fast Track. Vista desde el interior del Fast Track hacia Aeroparque.
	Camino Interno Variante Fast Track. Vista desde el interior del Fast Track hacia el Río de la Plata.
	Camino Interno Variante Fast Track. Vista desde el interior del Fast Track hacia el Club de Pescadores.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

	Camino Interno Variante Fast Track. Vista desde el interior del Fast Track hacia el Club de Pescadores.
	Camino Interno Variante Fast Track. Vista desde el interior del Fast Track hacia el Río de la Plata.
	Camino Interno Variante Fast Track. Vista de material stockeado en los bordes del Río de la Plata. Se trata de las piezas de inter-trabado para la conformación de la defensa de costa Tipo CODE.
	Borde Río de la Plata Zona Sur de Club de Pescadores. Vista de la viga de hormigón y sistema de defensa de costa tipo CODE colocada en la zona del Club de Pescadores.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

	Borde Río de la Plata Zona Sur de Club de Pescadores. Vista hacia el norte de la viga de hormigón y sistema de defensa de costa tipo CODE colocada en la zona del Club de Pescadores.
	Muelle de Club de Pescadores. Vista de desagües pluviales de Av. Costanera bajo el Camino Interno Fast Track.
	Camino Interno Variante Fast Track. Vista de la finalización del Camino Fast Track donde se aprecia el paquete estructural de la calzada.
	Av. Nueva Costanera. Vista hacia el norte de la sub-base de suelo A6/7 colocado para recibir el paquete estructural de hormigón de la calzada.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

	Club de Pescadores. Vista hacia el sur. Caminos provisorios de obra.
	Club de Pescadores. Vista hacia el este. Se aprecian el pilotaje y las vigas para la construcción del estacionamiento.
	Club de Pescadores. Vista hacia el sur. Sub-base en preparación.
	Club de Pescadores. Vista hacia el este. Se aprecian el pilotaje y las vigas para la construcción del estacionamiento.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

	Club de Pescadores. Vista hacia el norte. Se aprecian el pilotaje y las vigas para la construcción del estacionamiento. En la foto se puede distinguir el muro característico de la Av. Costanera Norte que será demolido para permitir el paso de la nueva Av. Costanera.
	Club de Pescadores Vista hacia el sur de la viga de hormigón y sistema de defensa de costa tipo CODE colocada en la zona del Club de Pescadores.
	Club de Pescadores. Detalle de sistema constructivo de pilotaje y las vigas para la construcción del estacionamiento.
	Club de Pescadores. Detalle del sistema constructivo de pilotaje y las vigas para la construcción del estacionamiento. Se aprecia parcialmente las tablestacas colocadas debajo de la viga de hormigón.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

	Club de Pescadores. Vista hacia el norte de la estructura para el futuro estacionamiento.
	Club de Pescadores. Detalle de la viga con pilote.
	Defensa de Costa. Vista hacia el norte de la defensa de costa sistema tipo CODE.
	Defensa de Costa. Defensa de costa sistema tipo CODE donde se aprecian las piezas del inter-trabado ya colocadas.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

	Club de Pescadores. Vista hacia el sur. Detalle de la construcción del futuro estacionamiento.
	Club de Pescadores. Vista hacia el este. Detalle de la construcción del futuro estacionamiento.
	Defensa de Costa. Vista hacia el norte. Defensa de costa sistema tipo CODE.
	Defensa de Costa. Vista hacia el norte. Se aprecia la defensa de costa sistema tipo CODE prácticamente terminada su ejecución, sin las nuevas barandas metálicas.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

	Defensa de Costa. Detalle de las piezas de inter-trabado de la defensa de costa tipo CODE.
	Defensa de Costa. Vista hacia el norte. Se aprecia la defensa de costa sistema tipo CODE prácticamente terminada su ejecución, sin las nuevas barandas metálicas.
	Aeroparque Cabecera Sur. Se visualiza que la pista no se ha extendido.
	Aeroparque Cabecera Sur. Se visualiza que las obras dentro de Aeroparque todavía no se han realizado.

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

	Aeroparque Cabecera Sur. Se observa que se cerró el paso hacia la Av. Sarmiento
	Aeroparque Cabecera Sur. Cerco perimetral de borde de la Av. Sarmiento que actualmente se encuentra cerrada.