

# **INFORME FINAL DE AUDITORIA**

**Con Informe Ejecutivo**

**PROYECTO Nº 1.10.03  
OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA - VIALES  
AUDITORÍA LEGAL, FINANCIERA Y TECNICA**

Buenos Aires, Noviembre de 2010

Departamento Actuaciones Colegiadas  
**INFORME FINAL**  
de la  
Auditoría Gral. de la Ciudad de Bs. As.

# **AUDITORÍA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**

**Av. Corrientes 640 - Piso 5° - Capital Federal**

## **Presidente**

**Dra. Sandra Bergenfeld**

## **Auditores Generales**

**Ing. Adriano Jaichenco**

**Lic. Josefa Arminda Prada**

**Dra. Paula Oliveto Lago**

**Dr. Juan Carlos Toso**

**Dr. Santiago de Estrada**

**Dr. Alejandro Fernández**

**CÓDIGO DE PROYECTO:**

1.10.03

**NOMBRE:**

Obras de Infraestructura Urbana - Viales  
Auditoría legal, financiera y técnica

**OBJETIVOS:**

Controlar los aspectos legales y técnicos del o los contratos, y su ajuste a los términos contractuales, y evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos del programa.

**OBJETO:**

Programa 24 - Proyecto 3 – Cruces Ferroviarios a Distinto Nivel.

**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. El alcance se acotará, en función del grado de incidencia geográfica y/o económica que surja del relevamiento previo.

**PERIODO BAJO EXAMEN:**

Año 2009

**UNIDAD EJECUTORA:**

2303 DG Obras de Ingeniería

**MINISTERIO:**

30 – Ministerio de Desarrollo Urbano

**PROGRAMA PRESUPUESTARIO:**

Programa 24 – Obras de Infraestructura Urbana

**EQUIPO DESIGNADO:**

Dra. Lorena Clienti (Directora de Proyecto)  
Cdora. María Gabriela Sierra. (Responsable de Equipo).

### INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, Noviembre de 2010				
Código del Proyecto	1.10.03				
Denominación del Proyecto	Obras de Infraestructura Urbana - Viales				
Período examinado	Año 2009				
Programa auditado	Programa 24 - Proyecto 3 – Cruces Ferroviarios a Distinto Nivel U.E. – Jurisdicción 30				
Unidad Ejecutora	Dirección General Obras de Ingeniería				
Objetivo de la auditoría	Controlar los aspectos legales y técnicos del o los contratos, y su ajuste a los términos contractuales, y evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos del programa.				
Presupuesto (expresado en pesos)	Programa	Proyecto	Presupuesto Vigente	Devengado	Porcentaje de ejecución
	24	3	49.060.828,00	36.580.325,58	74,76%
Alcance	El examen fue realizado de conformidad con las normas de auditoría externa de la AUDITORÍA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (AGCBA), aprobadas por Ley N° 325 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.				
Período de desarrollo de tareas de auditoría	Entre el 19 de febrero y el 31 de mayo de 2010				
Limitaciones al alcance	<p>No fue posible tomar vista de las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis Partes de Recepción Definitiva N° 35.203, 74.731, 46.894, 74.607 y 61.183. No se pudieron verificar 5 certificaciones de ejecución de obra que constituyen el 22% de la muestra seleccionada.</li> <li>• Partes de Recepción Definitiva N° 296.460, 351.785, 115.506, 115.505, 150.668, 71.286, 376.559, 296.328, 150.654, 71.153, 375.576, 376.567, 374.351, 71.180, 375.507, 141.085, 376.111, 141.119, 376.577, 376.590, 296.425, 368.540, 376.595, 71.247, 376.581, 71.276, 71.186, 71.202. No se pudieron verificar 28 certificaciones de inspección de obra que constituyen el 72% de la muestra seleccionada.</li> </ul>				
Aclaraciones previas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El objeto de auditoría correspondiente al proyecto 1.10.03 era el Proyecto 1 – Obra 58 del Programa 24 “Ejecución de Nuevos Túneles y Puentes Peatonales y Vehiculares”. Éste poseía al inicio de esta auditoría un crédito vigente de \$ 1.000,00 y un devengado de \$0,00. Con la información obtenida se concluyó que el proyecto 1 obra 58 del programa 24 no había tenido ejecución presupuestaria durante el ejercicio 2009. En la reunión del 9/03/10, la Comisión de Supervisión de Obras y Servicios Públicos decidió el cambio de objeto de auditoría, el cual corresponde al proyecto 3 del programa 24 “Cruces Ferroviarios a Distinto Nivel”.</li> <li>• Por medio de la Resolución N° 596-MDU-09, a partir del 20/08/09, las obras Cruce Bajo Nivel Av. Dorrego y Av. Warnes, Cruce Bajo Nivel Av. Mosconi, Cruce Bajo Nivel Olazábal – Superí y Monroe y Cruce Bajo Nivel Manuela Pedraza y Crisólogo Larralde, se</li> </ul>				

	<p>incorporaron al Plan de Obras de AUSA, por lo tanto la implementación, ejecución, control y fiscalización de estas obras fue encomendada a dicha empresa.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El Decreto N° 948-GCBA-08, de fecha 8/08/08, en su artículo 1º, establece que el Jefe de Gobierno delega a los Ministros y Secretarios del Poder Ejecutivo la facultad de aprobar modificaciones a los contratos de obras públicas y servicios de mantenimiento regidos por la Ley de Obra Pública N° 13.064, siempre que impliquen aumentos o disminuciones que no superen el 20% del monto total del contrato.</li> <li>• Responsabilidades primarias del organismo auditado:</li> </ul> <p><u>Dirección General de Obras de Ingeniería</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Realizar las obras de ingeniería y de infraestructura urbana previstas en el Plan Plurianual de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Urbano.</li> <li>○ Realizar las obras previstas en el Plan Maestro de Ordenamiento Hidráulico.</li> <li>○ Entender e intervenir para promover el mejoramiento y control del sistema hidráulico, de la infraestructura urbana y de la red vial.</li> <li>○ Ejecutar, fiscalizar, controlar e inspeccionar las obras, los trabajos y consultorías que se ejecuten por esta Dirección General.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El relevamiento de los expedientes de obra se ha visto dificultado debido a que existen numerosas actuaciones relacionadas con los mismos que son llevadas en forma autónoma (redeterminaciones de precios provisionales, definitivas, adicionales de obra, acopios), sin que en el expediente se encuentre la constancia de que las mismas se llevan por cuerda separada. A esto debe sumarse que la foliatura de las actuaciones es deficiente y mucha documentación se encuentra anexada en folios plásticos donde sólo tiene número de foja la primera hoja. Esto no sólo genera un incumplimiento al Decreto N° 1510-GCBA-97, el Decreto N° 2008-GCBA-03 sino que vulnera los principios generales de control interno. A través del Informe N° 075-DGOING-10, la Dirección General de Obras de Ingeniería informó a esta AGCBA que el ente auditado sigue las instrucciones impartidas por el Decreto N° 2028-MCBA-79, en cuanto a la utilización del “Manual para la confección de la documentación administrativa”, y por el Decreto N° 1510-GCBA-97 de “Procedimiento Administrativo” para la realización de las tareas administrativas, careciendo de Manuales de Procedimiento propios para llevar a cabo su gestión interna.</li> <li>• La multiplicidad de actuaciones que tramitan en forma autónoma del expediente de origen (como se detallara en el punto anterior) dificultan las tareas de auditoría debido a que aumenta la</li> </ul>
--	---

	<p>factibilidad de que algunas actuaciones no sean relevadas pudiendo el equipo arribar a conclusiones erróneas y/o algunos hechos objetos de observación puedan no ser detectados. Esta situación genera un riesgo de auditoría alto.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Obras Objeto de Auditoría</u></li> </ul> <p>El Programa de Viaductos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires fue pensado para lograr una mayor fluidez en el desplazamiento por la Ciudad sin demoras ni tiempos muertos de espera.</p> <p>Durante 2007 se contrataron 9 cruces bajo nivel de las líneas ferroviarias, distribuidos en 6 contratos, por un monto contractual total de \$193.992.429.</p> <p>El cumplimiento de los objetivos del programa se encuentra escasamente cumplido, dado que, sólo el 33,33% de las obras se hallan habilitadas y en funcionamiento mientras que el resto se encuentran paralizadas (33,33%) o sin ejecución efectiva (33,33%). Asimismo, de las 3 obras habilitadas sólo 2 cuentan con Recepción Provisoria.</p> <p>De los \$29.168.864,53 certificados en concepto de anticipos financieros, la Administración mantiene fondos inmovilizados de \$15.934.898,24 por anticipos financieros entregados para la ejecución de obras que se encuentran suspendidas o sin iniciar. También se pagaron \$6.104.502,55 en concepto de acopios para obras que se encuentran suspendidas.</p> <p><u>Inspección de la Obras</u></p> <p>La inspección de las obras fue contratada a terceros, salvo para las del Bajo nivel Pedraza y Larralde (Obra N° 56). Esto significó un incremento en el costo básico de las obras. ya que debió pagarse no sólo por las tareas de inspección durante la ejecución de la obra básica sino también en el período de garantía, elevándose aún más el monto por la redeterminación de precios aplicada a los contratos. En estas obras, el GCBA, como comitente, efectúa la Supervisión de la Inspección, por lo tanto las tareas de control también son llevadas a cabo por la Administración. Esto genera un incremento de la documentación a cumplimentar, ya que es necesario llevar doble juego de libros de obra. Como ya se había observado en el Informe Final de Auditoría N° 969 referido a las contrataciones de estos servicios, también se pudo verificar que, en la etapa de ejecución de las obras, la Administración pierde el control directo de las mismas en manos de las consultoras.</p> <p><u>Cruce Bajo Nivel Punta Arenas c/vías del ex FFCC Urquiza (Obra N° 53)</u></p> <p><u>Construcción del Cruce</u></p> <p>Monto Original del contrato de Obra: \$ 22.112.972,87.          Anticipo Financiero Pagado: \$ 3.316.945,93          Contratista: IECSA S.A.</p>
--	---

	<p>Inicio de obra: 19/06/07 Plazo: 360 días. Fecha de Finalización prevista: 13/06/08</p> <p>Como esta obra fue contratada sin la realización de la Audiencia Pública establecida en el artículo 26 de la Ley N° 123, este procedimiento se llevó a cabo el 21/05/08. Esto dio lugar a la realización de reformas que significaron la modificación del Proyecto Ejecutivo Original y el Plan de Trabajos por parte de la empresa contratista.</p> <p>El 6/08/08, por Resolución N° 500-MDU-08, se aprobó una ampliación del plazo de 273 días, originada en demoras en la firma de un Acuerdo entre el GCBA y la empresa Metrovías S.A. que debió haberse firmado en el mes de octubre de 2007, sin embargo fue firmado el 25/07/08.</p> <p>Con fecha 12/12/08 se firmó un Acta Acuerdo entre la contratista y el GCBA en la cual se dejó constancia que el reinicio de la obra se había efectuado el 01/10/08. Se otorgó a la contratista un acopio del 15% sobre el monto contractual restante al 01/10/08 en base a valores vigentes a la fecha de suscripción de la misma con el objeto de disminuir el plazo de obra en 45 días. Este monto totalizó \$881.880,27. Además se modificó la metodología contractual de descuento del anticipo financiero pasando de cuotas iguales y consecutivas a cuotas proporcionales al real avance de los trabajos de obra.</p> <p>Con fecha 16/12/09 por Resolución N° 924-MDU-09 se autorizó el Adicional N° 1 por un monto de \$2.314.475,89 (10,47% del monto contractual).</p> <p>La obra se ejecutó en 633 días, excediendo el plazo original en 273 días, es decir, en un 76%.</p> <p>Fue recepcionada provisoriamente el 13/05/09 y se encuentra en período de garantía.</p> <p><u>Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra</u></p> <p>Monto del Contrato: \$ 859.909,00 Fecha del Contrato: 14/08/07 Consultora: ATEC S.A.</p> <p><u>Túnel Vehicular Esteban Bonorino c/vías del FFCC ex línea Belgrano Sur (Obra N°51)</u></p> <p><u>Construcción del Cruce</u></p> <p>Monto Original del contrato de Obra: \$7.833.275,96 Anticipo Financiero Pagado: \$3.316.945,93 Contratista: Construere Ingeniería S.A. Inicio de obra: 19/06/07 Plazo: 270 días. Fecha de finalización prevista 15/03/08.</p> <p>Como no se había realizado el procedimiento de Audiencias Públicas contemplado por la Ley N° 123, ésta fue efectuada el 19/05/08. Como consecuencia de ésta se redefinieron los criterios relativos a parquización, veredas e iluminación, lo que generó la modificación del proyecto de superficie.</p>
--	---

	<p>La modificación del proyecto, las demoras del concesionario UGOFE del ferrocarril Gral. Belgrano, en aprobar el proyecto y efectuar los cortes ferroviarios, la falta de liberación de la traza del club y los retrasos en la aprobación del proyecto de desagües pluviales dieron lugar a que se efectuaran neutralizaciones del plazo. Esto dio lugar a que se realizaran dos ampliaciones de plazo: una por 115 días (se aprobó el 10/7/08 por Resolución N° 417-MDU-08) y otra por 93 días (se aprobó el 25/08/08 por Resolución N° 530-MDU-08), incrementándose el plazo en 208 días, es decir, un 77,04%. El total del plazo de obra fue de 478 días.</p> <p>La recepción provisoria de la obra se realizó el 10/10/08. Después de haberse otorgado dicha recepción e iniciado el período de garantía, el 2/12/08 y por Resolución N° 871-MDU-08, la Administración aprobó la realización del Adicional N° 1 por \$ 3.653.108,70, que significó un 46,60% sobre el monto del contrato y una ampliación de 120 días en el plazo de obra. Por Resolución N° 983-MDU-08 de fecha 29/12/08 se aprobó un Pago Especial a Cuenta de \$1.095.932,61 que representó el 30% del monto aprobado. El objeto de esta obra era realizar la vinculación de la calle Bonorino hasta la Av. 27 de Febrero. La calle Bonorino se encuentra actualmente bloqueada por un muro construido ilegalmente en los últimos 50 metros del tramo ubicado entre las calles Ferré y Tabaré. Los trabajos se realizaron entre el 2/12/08 y 1/04/09 con un avance de obra del 96,46%, quedando interrumpidos en espera del cumplimiento del desalojo judicial de la calle Bonorino en el último tramo antes de su cruce con la Av. 27 de Febrero.</p> <p><u>Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra</u></p> <p>Monto del Contrato: \$719.576,00  Fecha del Contrato: 02/08/2007.  Consultora: Latinoconsult S.A.  Plazo de Ejecución: 8 meses más 12 meses por el período de garantía a partir de la recepción provisoria.</p> <p><u>Cruces Bajo Nivel de la Av. Dorrego y Av. Warnes c/vías del ex FFCC San Martín (Obra N° 52)</u></p> <p><u>Construcción del Cruce</u></p> <p>Monto Original del contrato total de Obra: \$59.139.000  Monto Contractual Parcial Cruce Dorrego: \$27.162.438,67 (45,93% del Total)  Monto Contractual Parcial Cruce Warnes: \$31.976.561,67 (54,07% del Total)  Anticipo Financiero Pagado: \$8.870.850  Contratista: Chediack S.A. - ESUCO S.A. - UTE  Inicio de obra: 19/06/07  Plazo total de la obra: 810 días  Plazo Cruce Dorrego: 420 días. Fecha prevista: 12/08/08  Plazo Cruce Warnes: 390 días. Fecha prevista: 02/11/10</p> <p>Por medio del Registro N° 282-DGOV-07 tramitó el pago del anticipo</p>
--	--

	<p>financiero de \$8.870.850,00 en concepto de anticipo financiero de la obra.</p> <p>El numeral 2.1.7.1 del Pliego de Condiciones Particulares establecía que “Los dos cruces no se pueden ejecutar simultáneamente, debiendo ejecutarse primero el cruce de Av. Dorrego y recién cuando dicho cruce está finalizado, la obra entregada al Comitente y habilitada a la circulación vehicular podrá comenzarse la ejecución de los trabajos correspondientes al cruce de la Av. Warnes...”. Atento a ello y considerando que el 15% se calculó sobre el monto total del contrato, el pago del anticipo financiero para la ejecución de la obra paso bajo nivel Av. Warnes con vías del FFCC, significó el otorgamiento de un beneficio prematuro sin causa justificada para la contratista en perjuicio del erario público.</p> <p>El 4/12/07 un grupo de vecinos presentó una demanda para obtener, vía acción de amparo, la suspensión de la ejecución de la obra. Denunciaron el incumplimiento de medidas de seguridad y de la Audiencia Pública previa. El juez dictó sentencia el 26/2/08 haciendo lugar a la medida cautelar ordenando la suspensión de la obra por falta de Audiencia Pública, la cual finalmente fue suspendida el 10/04/08. La obra estuvo suspendida tres meses, mientras tanto el Juez facultó la realización de tareas necesarias en la obra para asegurar su estructura. La Audiencia se llevó a cabo el 22 y 23/05/08. Por medio de la Resolución N° 554-MDU-09 del 30/07/09 se aprobó la neutralización del plazo de obra desde el 10/04/08 al 6/10/08 (179 días) y al mismo tiempo se autorizó la ampliación del plazo en 242 días. La obra básica se inició nuevamente el 6/10/08. Mientras ésta se encontraba suspendida se procedió a resolver el problema de las interferencias detectadas.</p> <p>Como en la ejecución de la obra se encontraron interferencias cuya remoción resultaba necesaria para la ejecución del túnel bajo nivel, el 12/05/08 por Nota N° 166-DGOING-08 se solicitó se aprobara la modificación del precio de la obra debido a que en la documentación licitatoria se estableció para el ítem 8.b “Reubicación de Redes No Relevadas” una cotización obligatoria de \$500.000 a modo de previsión presupuestaria y la cotización presentada por la contratista ascendía a \$3.118.437,77. En el Informe N° 728-DGOING-09 del 3/11/09 la Dirección General de Obras de Ingeniería elaboró un análisis técnico-financiero-contable de la obra antes de transferir la misma a AUSA. Del mismo se desprende que las interferencias no relevadas correspondientes al Cruce Bajo Nivel Warnes se estiman en la suma de \$8.397.137,58 que con el coeficiente de paso haría un total de \$15.000.000. Este monto incrementaría el porcentaje de adicionales y superaría ampliamente el límite del 5 % establecido en el artículo 9° inc. b) de la Ley de Obra Pública.</p> <p>Por medio de la Resolución N° 317-MDU-08 del 5/06/08 se estableció que el GCBA debía reembolsar a la contratista las erogaciones efectuadas como consecuencia de las remociones de las interferencias. Las interferencias tuvieron un costo de \$1.745.733 las que por la aplicación del coeficiente de paso del contratista se incrementaron en un 78,63%. Según se puede concluir del análisis de las ofertas presentadas, estos trabajos fueron ejecutados en forma directa por las concesionarias de los servicios públicos y empresas</p>
--	---

	<p>subcontratistas de éstas que se encargaron de la obra civil. De esta manera, el coeficiente de paso cobrado por la contratista de la obra principal resulta excesivo, simplemente por ser un intermediario necesario para la resolución de las interferencias según lo establecido en los Pliegos.</p> <p>La Dirección General de Tránsito solicitó la reformulación del Cruce a nivel de la Calle Girardot con las vías del ex FFCC San Martín ubicado a 3 cuadras del paso bajo nivel objeto de la licitación de análisis. La obra consistía en: 1) Generar un nuevo cruce vehicular hacia el oeste que venga a reforzar el cruce de Av. Warnes y Jorge Newbery. 2) Darle salida y circulación a la calle Concepción Arenal en su encuentro actual con las vías del Ferrocarril.</p> <p>Por medio de la Resolución N° 982-MDU-08, el 29/12/08, se aprobó la obra como Adicional N° 2 por un monto de \$721.525,91. El plazo de esta obra era de 60 días corridos. También se aprobó un pago especial a cuenta por \$216.457,77, equivalente al 30% del monto del Adicional de obra. A la fecha de finalización de las tareas de campo del presente Informe esta obra no se había ejecutado y tampoco se había efectuado el pago especial a cuenta.</p> <p>Por medio del Registro N° 997-SSlyOP-09 tramitaron otras modificaciones al proyecto por \$3.677.678,50. Este adicional representó el 6,21% del monto original contractual. Por medio de la Resolución N° 810-MDU-09 del 12/11/09 se aprobó el adicional.</p> <p>La Recepción Provisoria del Cruce de la Av. Dorrego fue otorgada el 17/07/09. El plazo total de obra fue de 759 días. Entre la fecha de finalización prevista contractualmente, 12/08/08, y la fecha fehaciente de finalización han transcurrido 339 días corridos. Esto representa un 80,71% de incremento en el plazo contractual previsto para la ejecución de la misma.</p> <p>El plazo de garantía de la obra vence el 17/07/10, sin embargo, la recepción definitiva no podrá ser otorgada hasta que el Cruce Warnes no esté terminado, debido a que la ejecución de los dos cruces fue contratado mediante un contrato único.</p> <p><u>Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra</u></p> <p>Monto del Contrato: \$983.636,58  Fecha del Contrato: 02/08/07.  Consultora: IATA S.A.  Plazo de Ejecución: 14 meses, más 12 meses por el período de garantía a partir de la recepción provisoria.</p> <p><u>Cruce Bajo Nivel Pedraza y Larralde c/vías del ex FFCC Mitre ramal Tigre (Obra N° 56)</u></p> <p><u>Construcción del Cruce</u></p> <p>Monto Original del contrato de Obra: \$29.662.973,18  Anticipo Financiero Pagado: \$4.449.445,98  Contratista: Fontana Nicastro S.A. – Construere Ingeniería S.A.-UTE  Inicio de obra: 05/12/07.  Plazo: 630 días.</p>
--	--

	<p>En la memoria descriptiva de los cruces Manuela Pedraza y Crisólogo Larralde se indicaba que estos dos cruces se trabajarían en forma conjunta. Con fecha 27/12/07 se neutralizaron los plazos de la obra a partir del 06/12/07. Como la obra no contaba con el procedimiento de Audiencias Públicas, éstas fueron realizadas el 26/05/08 para Larralde y el 27/05/08 para Manuela Pedraza.</p> <p>Por Acta Acuerdo del 30/12/08 se estableció que dada la necesidad de interés público en realizar la obra a fin de contar a la mayor brevedad con las obras de conectividad vial resultaba imprescindible acelerar el ritmo de obra en 60 días para lo cual se otorgó a la contratista un acopio que consistía en un monto de hasta un 15% (\$4.449.445,98) del monto de obra restante de certificar. El Ministerio se comprometió a reembolsar la pertinente suma de dinero al contratista en el plazo de 45 días corridos de presentado el correspondiente certificado de acopio.</p> <p>El acopio certificado por la empresa fue de \$3.750.681,30.</p> <p>El 20/03/09 se reiniciaron los trabajos en obra. La empresa presentó los certificados 1 y 2 correspondientes a abril y mayo 2009 con un 3,99% de avance de obra.</p> <p><u>Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra</u></p> <p>El 29/11/07 por Resolución N° 745-MPyOP-07 se aprobó la Licitación Pública N° 349/07 y se adjudicó a la firma Gago Tonin S.A. la “Revisión del Proyecto e Inspección de Obras del Túnel Vehicular de Manuela Pedraza y Crisólogo Larralde con Vías del T.B.A. ramal Tigre (ex FFCC Mitre)” por la suma de \$935.176,47.</p> <p>El 10/07/09, por medio de la Resolución N° 523-MDU-09, el Ministro de Desarrollo Urbano resolvió dejar sin efecto la Resolución N° 745-MPyOP-07.</p> <p><u>Cruce Bajo Nivel Olazábal-Monroe c/vías del ex FFCC Mitre ramal J.L.Suarez (Obra N° 55)</u></p> <p><u>Construcción del Cruce</u></p> <p>Monto Original del contrato de Obra: \$49.097.499,92          Anticipo Financiero Pagado: \$7.364.624,99          Contratista: Fontana Nicastro S.A.- Luciano S.A. - UTE          Inicio de obra: 22/06/07          Plazo Olazábal: 330 días          Plazo Monroe: 360 días          Plazo total: 690 días</p> <p>Con fecha 20/09/07 el Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario N° 9 dictó una Resolución estableciendo hacer lugar a una medida cautelar, ordenando al GCBA la suspensión de la ejecución de la obra hasta tanto existiera sentencia definitiva o en su caso se convocara a Audiencia Pública</p> <p>A esa fecha la obra contaba con un avance del 1,21%.</p> <p>La Audiencia Pública correspondiente a la obra se realizó el 29/05/08. En ella los vecinos solicitaron la suspensión de la obra hasta que se solucionaran los problemas de inundación en la zona y se hicieran las obras necesarias para resolver esta situación. Como consecuencia del planteo presentado por los vecinos el 25/09/08 se dictó el Decreto N°</p>
--	---

	<p>1144/08 en el cual el Jefe de Gobierno decidió:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprobar el informe técnico relacionado con el proyecto de construcción de la obra.</li> <li>- Se encomendó al Ministerio de Desarrollo Urbano la suspensión de la obra correspondiente al cruce de la Av. Olazábal hasta tanto estuviera concluida y comprobada la solución del problema hidráulico de la zona.</li> <li>- Se encomendó a la Subsecretaría de Ingeniería y Obras Públicas ejecutar la obra correspondiente al cruce de la Av. Monroe.</li> </ul> <p>Entre septiembre de 2007 y el 25/08/09, fecha en la cual se dictó el Decreto N° 1144-GCBA-08, la obra fue suspendida de hecho sin que medie acto administrativo que declare tal situación.</p> <p>Con fecha 25/05/10 la Subsecretaría de Proyectos y Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura del Ministerio de Desarrollo Urbano respondió a la Nota N° 1162 -AGCBA-10 por medio del Informe N° 180 en el cual comunicó que había elaborado un proyecto consistente en un aliviador hidráulico (aliviador Washington-Blanco Encalada) para mitigar los anegamientos que se producen en la intersección de las calles Olazábal y Superí. También informó que se llamó a licitación para contratar la ejecución de la obra y que el sobre N° 1 había sido abierto el día 22/12/09 registrándose 6 ofertas. El sobre N° 2 no se abrió debido a la falta de presupuesto por lo cual se está tramitando la baja de la obra.</p> <p><u>Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra</u>  Monto del Contrato: \$802.668,00  Fecha del Contrato: 14/08/07  Consultora: Oscar Grimaux y Asociados S.A.T.  Plazo de Ejecución: 10 meses, más 12 meses por el período de garantía a partir de la recepción provisoria.</p> <p>Finalizando el expediente se encuentra un Proyecto de Acta de Rescisión por Acuerdo de Partes del año 2010 pero sin especificación de la fecha.</p> <p><u>Cruce Bajo Nivel Av. Mosconi c/vías del ex FFCC Urquiza (Obra N° 54)</u></p> <p><u>Construcción del Cruce</u>  Monto Original del contrato de Obra: \$26.146.708,28  Anticipo Financiero Pagado: \$3.922.006,24  Contratista: IECSA S.A.  Inicio de obra: 19/06/07  Plazo: 420 días.</p> <p>El 14/12/07 por Orden de Servicio N° 21, remitida por el GCBA a la Consultora, se informó que se produjo la reacción de vecinos de la zona que estaban en desacuerdo con la obra lo que provocó la suspensión de los trabajos ante la posibilidad de actos de violencia, hecho que fue constatado por Escribano Público y llevado a Acta. En la Orden de Servicio N° 37 de fecha 14/12/07, remitida por la</p>
--	--

	<p>consultora a la contratista, se informó que se dispuso la suspensión de la obra.</p> <p>El 20/05/08 se realizó la Audiencia Pública que se encontraba pendiente de ejecución.</p> <p>El 11/08/08 se firmó un Acta Acuerdo entre el Ministerio de Desarrollo Urbano y la contratista suspendiendo la obra desde el 14/12/07 hasta la resolución del conflicto vecinal. La paralización de la obra estuvo vigente hasta el 14/10/08, fecha en la cual se reiniciaron los trabajos, efectuándose únicamente durante este período un mantenimiento de obrador para lo cual la contratista solicitó a la Dirección General el pago de \$343.410,10 por los 10 meses que duró esta paralización.</p> <p>Con fecha 11/12/08 se firmó un Acta Acuerdo entre el Ministerio de Desarrollo Urbano y la contratista IECSA S.A. mediante la cual, con objeto de acelerar la obra en 45 días, el primero se obligaba a otorgar una suma de dinero equivalente al 15% del monto contractual restante de ejecución, de \$3.743.968,99, para ser aplicada al acopio de materiales. La empresa certificó a esa fecha la suma de \$1.945.306,82 más IVA.</p> <p>Por Addenda del Acta Acuerdo, de fecha 4/11/09, el Ministerio de Desarrollo Urbano y la contratista acordaron modificar la metodología para descontar el anticipo financiero pasando de cuotas iguales y consecutivas a cuotas proporcionales de acuerdo con el real avance de obra. En cuanto al acopio, se efectivizaría en forma mensual conforme a los materiales incorporados a la obra. Esta Addenda fue aprobada por Resolución N° 833-MDU-09 de fecha 19/11/09.</p> <p>El 27/01/10 se publicó en el Boletín Oficial N° 3349 la Resolución N° 988-MDU-09 mediante la cual se aprobó el Adicional N° 1 por un monto de \$3.114.439,22 para lo cual se otorgó un plazo de ejecución de 335 días a contar desde la relocalización de las interferencias no relevadas.</p> <p>El 11/05/10 se firmó el Acta de Traspaso de la obra sobre la base de un contrato interadministrativo suscripto entre el Ministerio de Desarrollo Urbano y Autopistas Urbanas S.A.</p> <p><u>Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra</u></p> <p>Monto del Contrato: \$939.587,00  Fecha del Contrato: 02/08/07.  Consultora: Consular Consultores Asociados S.A.  Plazo de Ejecución: 13 meses, más 12 meses por el período de garantía a partir de la recepción provisoria.</p> <p>El 16/03/09 se dictó la Resolución N° 5-SSlyOP-09 que como Anexo I incluye el Acta Acuerdo suscripta entre el Subsecretario de Ingeniería y Obras Públicas y la Consultora en donde se declara rescindido de común acuerdo y sin penalidad alguna el contrato celebrado entre GCBA y Consultora para la “Revisión del Proyecto e Inspección de Obras del Túnel Vehicular de Avenida Mosconi con Vías de Metrovías (ex F.C. Urquiza)”</p>
Observaciones principales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bajo cumplimiento de los objetivos del programa, dado que sólo el 33,33% de las obras se hallan habilitadas al público y en funcionamiento, en tanto que el 66,66% restante se encuentran</li> </ul>

	<p>paralizadas (33,33%) o sin ejecución (33,33%).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La magnitud de las modificaciones a los Pliegos de todas las obras mediante actas acuerdos desvirtuaron las licitaciones públicas, atento que altera las condiciones contractuales existentes al momento de realizarse la licitación perjudicando al resto de los oferentes incumplándose los principios generales de contratación y la ley de obra pública.</li> <li>• A la fecha de cierre de las tareas de campo del presente Informe, la Administración mantiene una inmovilización de fondos de \$15.934.898,24 por el pago de anticipos financieros de obras que se encuentran suspendidas o no se han iniciado. También se pagaron \$6.104.502,55 en concepto de acopios de obras que se encuentran suspendidas.</li> <li>• Incumplimiento del artículo 4º de la Ley de Obra Pública. La gran cantidad de interferencias detectadas en todas las obras evidencian que sus proyectos fueron realizados en forma incompleta. Faltaron estudios y requerimientos a las empresas prestadoras de servicios públicos que permitieran localizar las principales redes existentes en los lugares de las obras; dando origen a los adicionales que da cuenta el presente Informe.</li> <li>• Incumplimiento del numeral 2.6.14.1 “Medidas de mitigación y control de efectos negativos sobre el medio ambiente durante la etapa de construcción” del Pliego de Condiciones Particulares. En los expedientes y libros de obra no consta que se hayan efectuado análisis químicos de las tierras provenientes de las excavaciones realizadas para determinar su contaminación o no debido a filtraciones de los conductos pluviales y cámaras o por el contacto con napas contaminadas, su tratamiento y disposición final. Tampoco se verificó la intimación por parte de la inspección o supervisión para que se efectuara el cumplimiento de este numeral del pliego. Cabe remarcar que las tierras provenientes de las excavaciones de estas obras fueron depositadas en las costas del Río de la Plata.</li> </ul> <p><u><i>Cruce Bajo Nivel Punta Arenas c/vías del ex FFCC Urquiza, Revisión del Proyecto e Inspección de Obra (Obra N° 53)</i></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deficiente gestión en definir en tiempo y forma el acuerdo con la empresa Metrovías. El Acuerdo entre el GCBA y Metrovías, concesionaria de las vías del ferrocarril, debió haberse firmado en octubre de 2007 y se firmó el 25/07/08, 258 días después, incrementando los plazos de los contratos tanto de obra como de inspección de la misma. Este acuerdo autorizaba los trabajos en la zona de vías.</li> <li>• Deficiente proyecto que origina un exceso de los plazos de obra. Se verificó que la obra tenía un plazo de obra de 360 días pero se ejecutó en 633 días, excediendo el plazo original en 273 días.</li> <li>• La consultora ATEC S.A. continuó prestando servicios vencido el contrato original, el 14/07/08, durante 9 meses, sin que se hubiera regulado el servicio y el monto de sus honorarios. La resolución ministerial que aprobó la modificación del contrato fue firmada 5 meses más tarde.</li> </ul>
--	--

	<p><u><i>Cruce Bajo Nivel Bonorino c/vías del ex FFCC Belgrano Sur, Revisión del Proyecto e Inspección de Obra (Obra N°51)</i></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incumplimiento del artículo 4º de la Ley N° 13.064 de Obra Pública por cuanto la Administración, que finalizó el 9-12-2007, no entregó al contratista, al momento de iniciarse la obra, los terrenos correspondientes al Club Crespo Juniors donde debía ejecutarse la obra. Estos fueron entregados 11 meses después.</li> <li>• Deficiente proyecto que origina un exceso de los plazos de obra. La obra debía ejecutarse en 270 días y se realizó en 478, incrementándose el plazo en un 77,04%.</li> <li>• Los trabajos establecidos como Adicional N° 1, aprobado por Resolución N° 871-MDU-08, constituyen una obra nueva (teniendo en cuenta el Objeto) y fueron contratados en forma directa adjudicándose al mismo contratista del Cruce Bajo Nivel Bonorino, incumpléndose con la Ley de Obra Pública N° 13.064 y los principios generales de contratación. Vale aclarar que el porcentaje del adicional sobre el monto del contrato supera el límite establecido en el artículo 9, inc. b de la ley referida.</li> <li>• Incumplimiento del objetivo de la contratación directa, en cuanto, la Administración resolvió contratar de esta manera la obra para conectar la calle Bonorino con la Av. 27 de Febrero, sin considerar que la traza se hallaba parcialmente intrusada, evidenciando nuevas imprevisiones al momento de la implementación de las obras.</li> <li>• Incorrecto otorgamiento del Adelanto Especial a Cuenta. El Ministerio de Desarrollo Urbano autorizó el pago de un Adelanto Especial del 30% del monto contractual, para acelerar el avance de la obra, cuando era de imposible cumplimiento atento a la existencia de terrenos intrusados en parte de la traza. Habiendo transcurrido más de un año del vencimiento de la fecha de finalización, aún no se ha podido terminar.</li> <li>• La Administración otorgó dos veces la Recepción Provisoria de la obra, una con fecha 10/10/08 y la otra 17/12/08. Esta segunda recepción posibilitó la aprobación de la obra nueva como un adicional.</li> </ul> <p><u><i>Cruces Bajo Nivel de la Av. Dorrego y Av. Warnes c/vías del ex FFCC San Martín (Obra N° 52)</i></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Administración no gestionó la devolución del anticipo financiero para la ejecución del Cruce Warnes que se iniciaría después de la terminación del Cruce Dorrego (plazo que efectivamente fue de 759 días). El monto anticipado a descontar durante la ejecución de la obra es de \$3.267.482,35.</li> <li>• La aplicación del coeficiente de paso de la obra principal aplicado por el contratista a la certificación de los trabajos por interferencias resulta excesivo, por cuanto las interferencias fueron realizadas por las concesionarias de los servicios públicos y sus contratistas que ejecutaron la obra civil. La contratista de la obra principal fue un intermediario necesario para la ejecución de las tareas, según lo establecían los pliegos, quien facturó los trabajos realizados con el</li> </ul>
--	--

	<p>coeficiente de paso utilizado para presupuestar la ejecución de la obra civil.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En el Informe N° 728-DGOING-09 del 3/11/09 elaborado por la Dirección General de Obras de Ingeniería, con motivo del traspaso de la obra a AUSA, no constan estudios, requerimientos ni presupuestos que permitan verificar la existencia de interferencias en el Cruce Warnes y el monto presupuestado de \$8.397.137,58.</li> <li>• Deficiente proyecto que origina un exceso de los plazos de obra. La obra del Cruce Dorrego tuvo un plazo de ejecución de 759 días, lo que significa un incremento con respecto a los plazos contractuales previstos para la ejecución de este cruce del 80,71%.</li> </ul> <p><u>Cruce Bajo Nivel Pedraza y Larralde c/vías del ex FFCC Mitre ramal Tigre (Obra N° 56)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Administración no gestionó, durante la neutralización de los plazos de obra, la restitución del anticipo financiero pagado de \$4.361.211,27.</li> <li>• Las modificaciones efectuadas a los Pliegos, fruto de la firma del Acta Acuerdo, alteraron las condiciones contractuales y lesionaron los principios generales que rigen las contrataciones:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Se otorgó un Acopio de \$4.449.445,98 al contratista de la obra no contemplado en el Pliego original.</li> <li>b) Se modificó la forma de reintegro del Adelanto Financiero otorgado por la Administración que en vez de ser en cuotas iguales y consecutivas (conforme pliego) pasó a ser en cuotas proporcionales según el avance de obra.</li> </ol> </li> <li>• Incumplimiento de los objetivos por los cuales se otorgó el acopio. Según el Acta Acuerdo del 30/12/08 el acopio fue entregado a los efectos de reducir el plazo de obra en 60 días. La obra ha tenido un 3,99% de avance y a partir de junio de 2009 se encuentra paralizada de hecho.</li> </ul> <p><u>Cruce Bajo Nivel Olazábal-Monroe c/vías del ex FFCC Mitre ramal J.L.Suarez, Revisión del Proyecto e Inspección de Obra (Obra N° 55)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En la Administración vigente en 2006-2007 existieron deficiencias e imprevisión en la elaboración del proyecto y la planificación de la obra. El proyecto de la obra se llevó a cabo sin tener en cuenta los problemas de inundación existentes en la zona y que se hallaban pendientes de ejecución obras hidráulicas relacionadas con el aliviador del Arroyo Vega.</li> <li>• La Administración no gestionó la restitución de \$6.318.634,76 en concepto de anticipo financiero pagado en noviembre de 2007 por esta obra que a la fecha de cierre de las tareas de campo del presente Informe no se ha ejecutado. La ejecución del Cruce Olazábal fue suspendida por Decreto N° 1144/08 el 25/09/08 y el Cruce de la Av. Monroe no se ha ejecutado.</li> <li>• En el Informe N° 743-DGOING-09 del 4/11/09 elaborado por la Dirección General de Obras de Ingeniería, con motivo del traspaso de la obra a AUSA, no consta la presentación de estudios y</li> </ul>
--	--

	<p>presupuestos que permitan verificar la existencia de las interferencias detectadas y el monto presupuestado de \$5.091.361,66.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Administración no ha resuelto el problema hidráulico de la zona de la calle Olazábal con las vías del ex FFCC Mitre por razones presupuestarias. El Cruce Bajo Nivel de la calle Olazábal no podrá realizarse hasta tanto no se lleve a cabo la obra hidráulica. Las obras del aliviador Washington-Blanco Encalada no se han incorporado al Plan de Obras de AUSA.</li> </ul> <p><u>Cruce Bajo Av. Mosconi c/vías del ex FFCC Urquiza, Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra (Obra N° 54)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incumplimiento del numeral 2.6.1 Pliego de Condiciones Particulares y su modificación por Acta Acuerdo del 11/12/08. En la certificación presentada durante el ejercicio 2009 (de enero a noviembre) no se incluyó el descuento de la cuota correspondiente al anticipo financiero.</li> <li>• Se modificaron los Pliegos de la contratación mediante la firma del Acta Acuerdo del 11/12/08 incumpléndose de esta manera con los principios generales de contratación. Se otorgó, por esta vía, un acopio de \$1.945.306,82 más IVA y se modificó la metodología para el reintegro del adelanto financiero.</li> <li>• Incumplimiento de los objetivos por los cuales se otorgó el acopio. En el Acta Acuerdo del 11/12/08 se estableció que el acopio se entregaba con el objetivo de disminuir el plazo de obra en 45 días, asignándose una nueva fecha de finalización de obra del 18/07/09. La obra se suspendió en noviembre de 2009 con un avance de 27,56%.</li> <li>• Incumplimiento de los numerales 2.15.1; 2.15.1.2 y 2.15.1.3 “Seguros” del Pliego. Ni la Dirección General de Obras de Ingeniería ni la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal cuentan con copias de pólizas vigentes con pagos al día, presentadas por la contratista, que permitan verificar que el GCBA no estará expuesto a reclamos por parte de terceros si se produce algún siniestro en la zona de obra.</li> <li>• Incumplimiento a los numerales 2.6.14.1; 2.6.16; 2.6.17 y 2.6.15 del Pliego de Condiciones Particulares y 1.6.11 del Pliego de Condiciones Generales. De la inspección ocular de la obra se verificó que:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) El cruce de la calle Sanabria no se encuentra correctamente delimitado, vallado y suficientemente iluminado.</li> <li>b) Tanto el tránsito vehicular como el peatonal sigue efectuando el cruce de las vías del ex FFCC Urquiza por el paso existente de la calle Sanabria, ubicado físicamente sobre la traza del túnel proyectado, el que se encuentra escasamente vallado y con iluminación deficiente.</li> <li>c) El paso peatonal sobre la Av. Segurola se halla precariamente separado del tránsito vehicular con cinta de seguridad y conos color naranja, lo cual constituye una calzada con elevado riesgo para la circulación de los peatones.</li> <li>d) En el interior de la obra hay restos abandonados de materiales,</li> </ol> </li> </ul>
--	---

	<p>pozos abiertos, cañerías de gran diámetro rotas y expuestas, encofrados y armaduras para hormigón.</p> <p>e) La vigilancia sólo está afectada a los edificios del obrador, quedando el resto de la obra como un gran espacio desprotegido (lindero a las vías), configurando un área de posible inseguridad para peatones y domicilios cercanos.</p>
<p>Conclusiones</p>	<p>El programa Cruces Ferroviarios a Distinto Nivel tiene como objetivo mejorando la conectividad vial lo que permite reducir tiempos de circulación. Su ejecución no ha tenido la celeridad que requería la necesidad que dio origen a este plan. Finalizado el año 2009 y habiendo transcurrido más de 2 años y medio del inicio de las obras, el objetivo de este programa se ha cumplido escasamente, ya que, sólo el 33% de los cruces se encuentran habilitados al público.</p> <p>Durante la ejecución de las obras, los pliegos de contratación, que habían sido aprobados por decreto, fueron reiteradamente modificados mediante resoluciones, actas acuerdos y addendas, vulnerando los principios generales de contratación. Estas modificaciones otorgaban mayores facilidades a los contratistas, no obstante esto, el 66% de las obras continúan paralizadas o suspendidas sin o con muy poca ejecución. Los proyectos evidencian la falta de estudios previos de las zonas donde se realizarían las obras debido a ello fue que al momento de las ejecuciones surgieron obstáculos por la cantidad de interferencias detectadas que elevaron los costos de las obras.</p> <p>Las obras también tuvieron distintos tipos de deficiencias en su planificación ya que faltó, en algunos casos, la oportuna negociación y firma del acuerdo con las concesionarias de las redes ferroviarias, que originaron suspensiones en las obras hasta su firma.</p> <p>La Administración mantiene inmovilizados fondos que ha pagado a los contratistas en la forma de anticipos financieros y acopios en obras sin actividad.</p>
<p>Implicancias</p>	<p>La Administración definió como política pública para el mejoramiento del tránsito en la Ciudad de Buenos Aires, la construcción de estos cruces bajo nivel que permitirían lograr la comunicación vial y significaban la eliminación de barreras urbanísticas dentro de un mismo barrio. La falta de ejecución del programa suma, día a día, dificultades que se le generan al ciudadano cada vez que debe transitar por la Ciudad, ya sea porque las obras paralizadas obstruyen las vías de circulación, o porque la falta de realización de las mismas dificulta el desplazamiento por las calles de Buenos Aires. La realización de proyectos incompletos que carecen de estudios técnicos y del análisis de la problemática de cada zona deriva, finalmente, en la imposibilidad de lograr los objetivos propuestos generando costos adicionales al erario público.</p>

**Informe Final de Auditoría  
Obras de Infraestructura Urbana - Viales  
Proyecto N° 1.10.03**

**DESTINATARIO**

**Señor  
Vicepresidente 1ero  
Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Lic. Oscar Armando 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 2010, procedió a efectuar un examen en el ámbito de la Dirección General de Obras de Ingeniería por el período enero a diciembre 2009, siendo el mismo de carácter legal, financiero y técnico.

**2. OBJETO**

Proyecto 3 – Cruces Ferroviarios a Distinto Nivel.

**3. OBJETIVO**

Controlar los aspectos legales y técnicos del o los contratos, y su ajuste a los términos contractuales, y evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos del programa.

**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. El alcance se acotará, en función del grado de incidencia geográfica y/o económica que surja del relevamiento previo.

Las tareas propias del objeto de examen se iniciaron el 19 de febrero y finalizaron el 31 de mayo de 2010.

## Procedimientos de Auditoría

Los procedimientos de auditoría aplicados fueron los siguientes:

- Relevamiento de informes previos de auditoría de la AGCBA.
- Análisis de la estructura organizativa, objetivos, responsabilidades primarias, circuitos administrativos, 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 la ejecución presupuestaria, cumplimiento de la normativa, ejecución técnica y la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos de la Dirección General de Obras de Ingeniería.

## Ejecución Presupuestaria

A la fecha de cierre de las tareas de campo del presente informe -31/05/10- no se habían suministrado cifras definitivas de la ejecución presupuestaria correspondiente al ejercicio 2009. El análisis sobre la ejecución fue realizado con cifras provisorias suministradas por la Oficina General de Presupuesto, la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal del Ministerio de Desarrollo Urbano y la Dirección General de Obras de Ingeniería al 29/03/10 y 30/04/10. La evolución de la misma es analizada en el punto j. Obras Objeto de Auditoría de Aclaraciones Previas.

## Universo de análisis

El presupuesto desagregado por fuente de financiamiento y porcentajes de ejecución del Programa 24 –Proyecto 3 “Cruces Ferroviarios a Distinto Nivel” – Jurisdicción 30– Unidad Ejecutora 2303 “Dirección General de Obras de Ingeniería” correspondiente al ejercicio 2009 se expone en el cuadro que se expone a continuación:

INCISO	P.P y P	FUENTE		MONTO (expresado en pesos)			% EJECUCIÓN
		CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO SANCIONADO	CRÉDITO VIGENTE	DEVENGADO	
4	2.1	11	Tesoro de la Ciudad	0,00	1.159.476,00	900.158,53	77,63%
		25	F.O.I.S.O	164.566,00	0,00	0,00	0,00
		<b>Subtotal</b>		<b>164.566,00</b>	<b>1.159.476,00</b>	<b>900.158,53</b>	<b>77,63%</b>
	2.2	11	Tesoro de la Ciudad	8.500.000,00	36.740.438,00	24.519.253,05	66,74%
		14	Transferencias afectadas	0,00	11.160.914,00	11.160.914,00	100,00%
		25	F.O.I.S.O	31.212.883,00	0,00	0,00	0,00%
		<b>Subtotal</b>		<b>39.712.883,00</b>	<b>47.901.352,00</b>	<b>35.680.167,05</b>	<b>74,49%</b>
	<b>Total</b>				<b>39.877.449,00</b>	<b>49.060.828,00</b>	<b>36.580.325,58</b>

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de Listado de Créditos del ejercicio 2009 del SIGAF al 30-04-2010 suministrado por la DGOING.

La participación porcentual del objeto de auditoría respecto del programa presupuestario al que corresponde es la siguiente:

Crédito Vigente	\$
TOTAL PROGRAMA 24 (Obras de infraestructura urbana)	42.970.423,00
OBJETO DE AUDITORIA ( Programa 24 - Proyecto 3) Cruces Ferroviarios a Distinto Nivel	41.810.947,00
<b>% Participación</b>	<b>97,30%</b>

Fuente: Elaboración propia con datos del SIGAF - Listado de Créditos 2009 generado con fecha 29-03-2010 suministrado por la DGTAYL

### Variación del Crédito Original Desagregado por Obra y Actividad

El crédito de sanción correspondiente al objeto de auditoría fue de \$39.877.449,00 y el vigente de \$ 49.060.828,00, lo cual implica un incremento del 23,09% del crédito original, según se visualiza en el cuadro siguiente:

Obra	Actividad	Descripción	Crédito	Crédito	Variación %
			Sanción (A)	Vigente (B)	
51		Cruce Ferroviario Bonorino	1.000.000,00	3.499.827,00	249,98%
52		Cruce Ferroviario Dorrego - Warnes	6.506.423,00	27.583.355,00	323,94%
53		Cruce Ferroviario Punta Arenas	2.000.000,00	8.151.995,00	307,60%
54		Cruce Ferroviario Mosconi	4.000.000,00	7.969.335,00	99,23%
55		Cruce Ferroviario Olazabal - Superí - Monroe - Triunvirato	14.086.960,00	1.000,00	-99,99%

Obra	Actividad	Descripción	Crédito Sanción (A)	Crédito Vigente (B)	Variación % Crédito Original
56		Cruce Ferroviario M. Pedraza - C. Larralde	10.619.500,00	693.840,00	-93,47%
58		Nuevos Cruces a Distinto Nivel	1.000.000,00	1.000,00	-99,90%
59		Cruce Constituyentes	500.000,00	1.000,00	-99,80%
0	1	Asistencia Técnica Proyecto e Inspección Programa de cruces y puentes	164.566,00	1.159.476,00	604,57%
<b>Total</b>		<b>Programa 24 - Proyecto 3</b>	<b>39.877.449,00</b>	<b>49.060.828,00</b>	<b>23,09%</b>

Fuente: Elaboración propia con datos del SIGAF - Listado de Créditos 2009 generado con fecha 30-04-2010 suministrado por la DGOING

### Ejecución del Programa 24 Proyecto 3, desagregado por Categoría Programática

La ejecución presupuestaria del objeto de auditoría fue del 74,56%, ejecución que se expone por obra a continuación:

Actividad	Obra	Descripción	Crédito Vigente	Devengado	Ejecutado
0	51	Cruce Ferroviario - Bonorino	3.499.827,00	3.211.023,01	91,75%
0	52	Cruce Ferroviario - Dorrego - Warnes	27.583.355,00	18.919.942,23	68,59%
0	53	Cruce Ferroviario - Punta Arenas	8.151.995,00	7.677.128,25	94,17%
0	54	Cruce Ferroviario - Mosconi	7.969.335,00	5.178.242,21	64,98%
0	55	Cruce Ferroviario - Olazábal - Monroe	1.000,00	0,00	0,00%
0	56	Cruce Ferroviario - M. Pedraza - C. Larralde	693.840,00	693.831,35	100,00%
0	58	Nuevos Cruces a Distinto Nivel	1.000,00	0,00	0,00%
0	59	Cruce Constituyentes	1.000,00	0,00	0,00%
1	0	Asistencia Técnica Proyecto e Inspección de Cruces y Puentes	1.159.476,00	900.158,53	77,63%
<b>TOTAL</b>			<b>49.060.828,00</b>	<b>36.580.325,58</b>	<b>74,56%</b>

Fuente: Elaboración propia con datos del SIGAF - Listado de Créditos 2009 generado con fecha 30-04-2010 suministrado por la DGOING

## Determinación de la Muestra

### a) Expedientes

La muestra de expedientes a relevar estuvo directamente relacionada con la ejecución e inspección de todas las obras del programa 24 proyecto 3 “Cruces Ferroviarios a Distinto Nivel” y es el que se detalla en el cuadro precedente.

Nº Oº	Detalle
1	Expte. Nº 41.122/06 - <b>Cruce Bajo Nivel PEDRAZA - LARRALDE</b> c/vías del ex FFCC Mitre ramal Tigre.
2	Expte. Nº 41.121/06 - <b>Cruce Bajo Nivel OLAZABAL-MONROE</b> c/vías del ex FFCC Mitre ramal J.L.Suarez.
3	Expte. Nº 40.871/06 - <b>Cruce Bajo Nivel de las Av. DORREGO y Av. WARNES</b> c/vías del ex FFCC San Martín.
4	Expte. Nº 40.873/06 - <b>Cruce Bajo Nivel ESTEBAN BONORINO</b> c/vías del FFCC ex línea Belgrano Sur.
5	Expte. Nº 45.059/06 - <b>Cruce Bajo Nivel de la Av. GRAL. MOSCONI</b> c/vías del ex FFCC Urquiza.
6	Expte. Nº 48.526/06 - <b>Cruce Bajo Nivel PUNTA ARENAS</b> c/vías del ex FFCC Urquiza.
7	Expediente Nº 12.603/07 - Revisión del Proyecto e Inspección de Obra <b>Cruces Bajo Nivel OLAZABAL-MONROE</b> c/vías del ex FFCC Mitre ramal J.L.Suarez.
8	Expediente Nº 12.595/07 - Revisión del Proyecto e Inspección de Obra <b>Cruces Bajo Nivel de las Av. DORREGO y Av. WARNES</b> c/vías del ex FFCC San Martín.
9	Expediente Nº 11.086/2007 - Revisión del Proyecto e Inspección de Obra <b>Cruce Bajo Nivel ESTEBAN BONORINO</b> c/vías del FFCC ex línea Belgrano Sur.
10	Expediente Nº 12.601/07 - Revisión del Proyecto e Inspección de Obra <b>Cruce Bajo Nivel de la Av. GRAL. MOSCONI</b> c/vías del ex FFCC Urquiza.
11	Expediente Nº 12.599/07 - Revisión del Proyecto e Inspección de Obra <b>Cruce Bajo Nivel PUNTA ARENAS</b> c/vías del ex FFCC Urquiza.

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la DGOING

Como se procedió a relevar la totalidad de los expedientes, dicha muestra coincide con el universo.

Detalle	Universo	Muestra	Porcentaje Muestra/Universo
Expedientes	11	11	100%

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la DGOING

### b) Carpetas de Pago

#### b) 1. Certificaciones de Obra

De un universo de 46 certificaciones de obra devengadas en el ejercicio 2009, informado por la Dirección General de Obras de Ingeniería en respuesta a la

Nota N° 769-AGCBA-2010, se seleccionó una muestra utilizando el método de muestreo probabilístico representativo para estimación de proporciones con un nivel de confianza del 95% y una proporción de ocurrencia (desvío standard) del 10%, determinándose un tamaño muestral de 31 elementos que representan un 67% del universo. Los elementos de la muestra fueron seleccionados por muestreo estadístico aleatorio. De esta muestra de 31 certificaciones, la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal sólo informó el número de registro de 23, el cual es indispensable para efectuar la solicitud de las mismas en la Dirección General de Contaduría a efectos de tomar vista de estas actuaciones.

b) 2. Certificaciones de Inspección de Obra

De un universo de 64 certificaciones de inspección de obra devengadas en el ejercicio 2009, informado por la Dirección General de Obras de Ingeniería en respuesta a la Nota 769-AGCBA-2010, se seleccionó una muestra utilizando el método de muestreo probabilístico representativo para estimación de proporciones con un nivel de confianza del 95% y una proporción de ocurrencia (desvío standard) del 10%, determinándose un tamaño muestral de 39 Partes de Recepción Definitiva que representan el 61% del universo de certificados de inspección de obra y un 72,96% en cuanto a monto. Los elementos de la muestra fueron seleccionados por muestreo estadístico aleatorio.

La muestra total seleccionada de Partes de Recepción Definitiva de certificaciones de obra y de inspección constituyó un 64,84%.

Nº Oº	Obra	Universo	Muestra	Porc. Muestra
1	Asistencia Técnica Proyecto e Inspección Programa de Cruces y Puentes	900.158,53	656.748,70	72,96
2	Nuevos Cruces a Distinto Nivel	0,00	0,00	0,00
3	Cruce Constituyente	0,00	0,00	0,00
4	<b>Cruces Bajo Nivel PEDRAZA y LARRALDE</b> c/vías del ex FFCC Mitre ramal Tigre.	693.831,35	306.932,82	44,24
5	<b>Cruces Bajo Nivel OLAZABAL y MONROE</b> c/vías del ex FFCC Mitre ramal J.L.Suárez.	0,00	0,00	0,00
6	<b>Cruces Bajo Nivel de las Av. DORREGO y Av. WARNES</b> c/vías del ex FFCC San Martín.	19.750.047,86	12.794.026,51	64,78
7	<b>Cruce Bajo Nivel ESTEBAN BONORINO</b> c/vías del FFCC ex línea Belgrano Sur.	3.211.023,01	2.217.820,04	69,07
8	<b>Cruce Bajo Nivel de la Av. GRAL. MOSCONI</b> c/vías del ex FFCC Urquiza.	5.178.242,21	3.162.347,08	61,07
9	<b>Cruce Bajo Nivel PUNTA ARENAS</b> c/vías del ex FFCC Urquiza.	7.677.128,25	5.120.645,72	66,70
<b>Total</b>		<b>37.410.431,21</b>	<b>24.258.520,87</b>	<b>64,84</b>

Fuente: Elaboración propia con datos del SIGAF al 29/03/10



## 5. LIMITACIONES AL ALCANCE

De la muestra de certificaciones solicitadas a la Dirección General de Contaduría mediante Notas N° 968-AGCBA-10 y N° 1110-AGCBA-10, no fue posible tomar vista de las siguientes:

- Nota N° 968-AGCBA-10

Partes de Recepción Definitiva N° 35.203, 74.731, 46.894, 74.607 y 61.183. No se pudieron verificar 5 certificaciones de ejecución de obra que constituyen el 22% de la muestra seleccionada.

- Nota N° 1110-AGCBA-10

Partes de Recepción Definitiva N° 296.460, 351.785, 115.506, 115.505, 150.668, 71.286, 376.559, 296.328, 150.654, 71.153, 375.576, 376.567, 374.351, 71.180, 375.507, 141.085, 376.111, 141.119, 376.577, 376.590, 296.425, 368.540, 376.595, 71.247, 376.581, 71.276, 71.186, 71.202. No se pudieron verificar 28 certificaciones de inspección de obra que constituyen el 72% de la muestra seleccionada.

La imposibilidad de tomar vista de estas tramitaciones impidió que pudiera verificarse la documentación respaldatoria que se anexó para la tramitación de las órdenes de pago, montos y registraciones efectuadas en el SIGAF.

## 6. ACLARACIONES PREVIAS

### a. Cambio de Objeto de Auditoría<sup>1</sup>

El objeto de auditoría correspondiente al proyecto 1.10.03 era el Proyecto 1 – Obra 58 del Programa 24 “Ejecución de Nuevos Túneles y Puentes Peatonales y Vehiculares”. Con fecha 21/01/10 la Dirección General Técnica Administrativa y Legal del Ministerio de Desarrollo Urbano en respuesta a la Nota N° 142-AGCBA-10 informó que los montos registrados en el sistema SIGAF eran los siguientes:

UE	J	P	P	O	Descripción	Sanción	Vigente	Devengado
2303					Dirección Gral. Obras Ingeniería			
2303	30				Ministerio de Desarrollo Urbano			
2303	30	24	1	58	<b>Ejecución Nuevos Túneles y Puentes Peatonales y Vehiculares</b>	42.933.400,00	1.000,00	0,00

Fuente: Información elaborada con datos suministrados por la DGTAL

El programa 24 Proyecto 1 Obra 58 contaba con un presupuesto de sanción de \$ 42.933.400 con fuente de financiamiento 25 (F.O.I.S.O), que debido a las modificaciones presupuestarias dictadas por Resolución N° 1607-MHGC-09, Resolución N° 2547-MHGC-09 y la Ley N° 3243-LCBA-09, poseía al inicio de

<sup>1</sup> Ver Anexo I del presente Informe.

esta auditoría un crédito vigente de \$ 1.000,00 y un devengado de \$0,00. Con la información obtenida se concluyó que el proyecto 1 obra 58 del programa 24 no había tenido ejecución presupuestaria durante el ejercicio 2009.

En la reunión del 9/03/10, la Comisión de Supervisión de Obras y Servicios Públicos decidió el cambio de objeto de auditoría, el cual corresponde al proyecto 3 del programa 24 “Cruces Ferroviarios a Distinto Nivel”.

*b. Resolución N° 596-MDU-09*

Con fecha 11/03/10 la Dirección General de Obras de Ingeniería informó en respuesta a la Nota N° 444-AGCBA-10 que, por medio de la Resolución N° 596-MDU-09, a partir del 20/08/09, las obras Cruce Bajo Nivel Av. Dorrego y Av. Warnes, Cruce Bajo Nivel Av. Mosconi, Cruce Bajo Nivel Olazábal – Superí y Monroe y Cruce Bajo Nivel Manuela Pedraza y Crisólogo Larralde, se incorporaron al Plan de Obras de AUSA, por lo tanto la implementación, ejecución, control y fiscalización de estas obras fue encomendada a dicha empresa. En el mismo decreto se asignó a la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal del Ministerio de Desarrollo Urbano la realización de todos los actos que fueran necesarios para el perfeccionamiento de lo resuelto.

En los considerandos de esta resolución se explica que las restricciones presupuestarias existentes en la Ciudad de Buenos Aires motivaron la decisión de traspasar a AUSA la realización y control de estas obras.

El 11/05/10 se firmó el Acta de Traspaso a AUSA de la obra Cruce Bajo Nivel Av. Moscón; mientras que el de las otras obras aún se encuentra pendiente de realización.

*c. Decreto N° 948-GCBA-08 – Delegación de Facultades*

El Decreto N° 948-GCBA-08, de fecha 8/08/08, en su artículo 1º, establece que el Jefe de Gobierno delega a los Ministros y Secretarios del Poder Ejecutivo la facultad de aprobar modificaciones a los contratos de obras públicas y servicios de mantenimiento regidos por la Ley de Obra Pública N° 13.064, cualquiera haya sido el monto de la adjudicación y la autoridad que la hubiera autorizado o aprobado los pliegos respectivos, siempre que impliquen aumentos o disminuciones que no superen el 20% del monto total del contrato, conforme el art. 30 de la mencionada ley.

También los faculta para aprobar las redeterminaciones de precios que deban efectuarse en los contratos de obra pública y servicios de mantenimiento regidos por la Ley N° 13.064. Además, los autoriza a aprobar, en los contratos de obras públicas y/o servicios de mantenimiento regidos por la Ley N° 13.064, un pago especial a favor de las contratistas a cuenta del precio total de la obra, de hasta el 30% del incremento que pudiera surgir a partir de la aplicación del art. 1º del decreto de referencia.

*d. Redeterminaciones de Precios - Ley N° 2.809/08<sup>2</sup>*

Este régimen es aplicable a los contratos de obra pública regidos por la Ley N° 13.064 y sus modificatorias, los contratos de locación de servicios y de servicios públicos que expresamente lo establezcan. Se encuentran excluidos del régimen establecido en ésta, los contratos de concesiones con régimen propio y cobro directo al usuario, los contratos de suministro, de concesión de Obra y de servicios, licencias y permisos.

Los precios de los contratos, correspondientes a la parte faltante de ejecutar, podrán ser redeterminados a solicitud de la contratista cuando los costos de los factores principales que los componen, reflejen una variación promedio ponderada de esos precios, superior en un 7% a los del contrato, o al precio surgido de la última redeterminación según corresponda.

Los precios de los contratos se redeterminan y certifican a partir del mes en que los costos de los factores principales que los componen hayan adquirido una variación de referencia promedio que supere el límite del 7%. Los nuevos precios se determinarán ponderando los siguientes factores según su probada incidencia en el precio total de la prestación:

a) El precio de los materiales y de los demás bienes incorporados a la obra o servicio; b) El costo de la mano de obra; c) La amortización de equipos y sus reparaciones y repuestos; y d) Todo otro elemento que resulte significativo a criterio del comitente.

Los precios de referencia a utilizar para el procedimiento de redeterminación serán los informados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos, la Dirección de Estadística y Censos dependiente de la Administración Gubernamental de Ingresos Públicos del GCABA, para el mismo período. Los nuevos precios se redeterminan conforme a la Reglamentación de Redeterminación de Precios de Contratos. El plazo total del procedimiento de redeterminación desde su inicio hasta la firma del Acta de Redeterminación de Precios no podrá exceder los ciento veinte (120) días.

Con carácter previo a la suscripción del Acta de Redeterminación de Precios, deberá darse intervención a la Sindicatura General de la Ciudad de Buenos Aires.

Dicha ley establece dos cláusulas transitorias: 1º) para contratos que están en proceso de adjudicación y 2º) para contratos ya iniciados.

Respecto a los contratos ya iniciados, y en caso de adherir al nuevo régimen, debe realizarse una redeterminación a la fecha de entrada en vigencia de la nueva ley.

Las redeterminaciones que correspondan a períodos anteriores a la fecha de entrada en vigencia de la ley serán calculadas conforme las disposiciones del D.N.U. N° 02/2003.

Del Decreto Reglamentario<sup>3</sup> de esta ley se desprende que en los contratos donde se haya previsto el pago destinado al acopio de materiales, el GCBA

<sup>2</sup> BOCBA N° 2.994 del 15/08/08.

<sup>3</sup> Decreto N° 1312-GCBA-08.

debe establecer, al momento de la firma del contrato, al acopio de qué materiales se debe aplicar dicho monto y el porcentaje del componente de los materiales correspondientes al precio de cada ítem que queda inamovible por el pago del acopio. A partir del efectivo pago del acopio, las redeterminaciones de precios podrán efectuarse solamente sobre el porcentaje de la parte del componente de materiales del precio que no ha quedado fija. En el caso de otorgarse anticipos financieros, el porcentaje abonado, en forma proporcional en cada ítem, no estará sujeto a redeterminación de precios a partir de la fecha del efectivo pago del mismo. En ambos supuestos el contratista no tendrá derecho al reclamo de intereses por mora en el pago.

Comparación Decreto de Necesidad y Urgencia N° 2/2003 con la Ley N° 2809/08

<p align="center"><b>REGIMEN ANTERIOR</b></p> <p align="center"><b>DNyU N° 2/03</b></p>	<p align="center"><b>REGIMEN ACTUAL</b></p> <p align="center"><b>LEY N° 2809/08</b></p>
<p>Los precios de los contratos de obra pública, podrán ser redeterminados a solicitud de la contratista cuando los costos de los factores principales que los componen, hayan adquirido un valor tal que reflejen una variación promedio de esos precios <b>superior en un 10%</b> a los del contrato original, o al precio surgido de la última redeterminación, según corresponda.</p>	<p>Los precios de los contratos de obra pública, podrán ser redeterminados a solicitud de la contratista cuando los costos de los factores principales que los componen, hayan adquirido un valor tal que reflejen una variación promedio de esos precios <b>superior en un 7%</b> a los del contrato original, o al precio surgido de la última redeterminación, según corresponda.</p>
<p>El <b>10%</b> del contrato <b>queda fijo</b>, por lo tanto no se actualiza.</p>	<p>El <b>10%</b> del contrato <b>no queda fijo</b>, salvo para aquellos contratos contemplados en la Cláusula Transitoria N° 2 (contratos de obra ya iniciados).</p>
<p>Los precios de los contratos de obras públicas podrán redeterminarse con una periodicidad <b>no inferior a 6 meses</b>, siempre que se hubieran producido variaciones en los costos en los porcentajes previstos.</p>	<p><b>No se establece</b> periodicidad alguna para que los precios de los contratos de obras públicas puedan redeterminarse.</p>
<p><b>No está establecido el requisito de adecuar, si correspondiera, el plan de trabajos y la curva de inversiones de la obra.</b></p>	<p><b>Los comitentes deberán adecuar, si correspondiera, el plan de trabajos y la curva de inversiones de la obra</b>, sin exceder las previsiones presupuestarias y financieras <b>que permitan el cumplimiento del pago del nuevo precio contractual</b>. El nuevo plan de trabajos y curva de inversiones deberá ser acordada en el Acta de Redeterminación de Precios.</p>
<p>Los precios de referencia serán los informados por el <b>INDEC</b> u otros organismos oficiales o especializados, aprobados por el comitente, para el mismo período. <b>Los precios redeterminados no podrán en ningún caso ser superiores a los informados por el INDEC.</b></p>	<p>Los precios de referencia serán los informados por el <b>INDEC, la Dirección de Estadística y Censos dependiente de la AGIP o el organismo que la reemplace o por otros organismos públicos especializados</b>, aprobados por el comitente. <b>No establece límites.</b></p>

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la normativa.

El 24/04/09 la contratista IECSA S.A. presentó la solicitud de redeterminación de adecuación a la Ley N° 2809/08 por la obra Cruce Bajo Nivel Mosconi a agosto de 2008. Como esta obra no había tenido ninguna redeterminación definitiva, la actualización se tomó desde la presentación de ofertas (diciembre-06; índice noviembre-06) hasta agosto de 2008. La empresa utilizó para el cálculo de la actualización los índices de la Dirección General de Estadística y Censos del Ministerio de Hacienda del GCBA para la mano de obra y los índices del INDEC para equipo, amortización de equipos, asfaltos, combustibles y lubricantes, acero, costo financiero, gastos generales y hormigón.

Insumo	Nov/06	Jul/07	Ponderac.	Coef.	Coef/Pond.
Mano de Obra	186,20	220,90	0,30	1,186	0,356

Insumo	Jul/07	Ago/08	Ponderac.	Coef.	Coef/Pond.
Mano de Obra	220,90	253,80	0,30	1,149	0,345

Esta presentación estableció un porcentaje del 34,50% a aplicar para establecer la redeterminación provisoria del contrato.

La presentación fue devuelta y el contratista presentó nuevamente la redeterminación el 4/05/09. Para el mismo período los índices del INDEC se mantenían pero los elaborados por la Dirección General de Estadística y Censos del GCBA para la mano de obra habían variado, no así la ponderación del resto de los insumos que se mantuvo.

Insumo	Nov/06	Jul/07	Ponderac.	Coef.	Coef/Pond.
Mano de Obra	358,00	440,90	0,30	1,232	0,369

Insumo	Jul/07	Ago/08	Ponderac.	Coef.	Coef/Pond.
Mano de Obra	440,90	541,00	0,30	1,227	0,368

El porcentaje de adecuación para la determinación de los nuevos precios de esta presentación fue 38,70%. La incidencia de los nuevos índices de mano de obra elaborados dieron como resultado un 4,2% más en el porcentaje a aplicar a la redeterminación provisoria presentada.

Respecto al índice de mano de obra de la construcción, en la página Web de la Dirección General de Estadística y Censos del GCBA, se expone cuáles son los parámetros tenidos en cuenta para la confección de estos índices:

Se definió una cuadrilla tipo, constituida por un oficial especializado, dos oficiales y tres ayudantes.

Para ese conjunto, se tomó la remuneración habitual y mensual y las sumas fijas (remunerativas y no remunerativas) definidas en los sucesivos acuerdos salariales alcanzados por la UOCRA y las Cámaras Empresarias del sector para la Zona A (Ciudad de Buenos Aires).

Para los valores salariales establecidos en remuneración horaria se procedió a su mensualización considerando un total de 176 horas mensuales efectivamente trabajadas.

Sobre el componente remunerativo del costo salarial se calculó la incidencia sobre el mismo y en cada momento, de los siguientes conceptos:

- Adicional por asistencia
- Pérdidas por causas climáticas
- Vestimenta
- Sueldo anual complementario
- Fondo de cese laboral e indemnización por fallecimiento
- Contribuciones patronales y seguro de vida colectivo obligatorio
- ART

Los valores identificados como provisorios tienen la particularidad de que alguna/s de las variables incluidas en el cálculo tienen esa condición por lo que el valor está sujeto a recálculo.

#### *e. Responsabilidades Primarias del Organismo Auditado*

##### Dirección General de Obras de Ingeniería

- Realizar las obras de ingeniería y de infraestructura urbana previstas en el Plan Plurianual de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Urbano.
- Realizar las obras previstas en el Plan Maestro de Ordenamiento Hidráulico.
- Entender e intervenir para promover el mejoramiento y control del sistema hidráulico, de la infraestructura urbana y de la red vial.
- Ejecutar, fiscalizar, controlar e inspeccionar las obras, los trabajos y consultorías que se ejecuten por esta Dirección General.

#### *f. Estructura*

La estructura vigente durante el período auditado hasta noviembre de 2009 fue creada por medio de la Ley N° 2506 y Decreto N° 2075-GCBA-07 del 10/12/07.



El Decreto N° 1015-GCBA-09 (B.O.C.B.A. N° 3303), de fecha 18/11/09, modificó la estructura organizativa del Ministerio de Desarrollo Urbano. No obstante, el Sr. Subsecretario de la Subsecretaría de Ingeniería y Obras Públicas nos informó que la innovación que se establece en el organigrama del ente auditado aún no ha sido implementada.

Los cambios introducidos crean bajo la órbita de la Dirección General de Obras de Ingeniería:

- Dirección Operativa de Obras Viales
- Dirección Operativa de Obras Hidráulicas
- Dirección Operativa de Relaciones con AYSA / APLA / ERAS /COHIFE

También el funcionario nos informó que la Dirección General de Obras de Ingeniería no contaba con un Organigrama interno desde el inicio de la actual gestión hasta el día 18/11/09, fecha en que se publicó el Decreto N° 1015-GCBA-09, aclarando además que, el Decreto N° 2075-GCBA-07 no definió la estructura interna de la Dirección General de Obras de Ingeniería y la distribución de las responsabilidades primarias correspondientes, entendiéndose que dichas responsabilidades se concentran en su totalidad en el titular a cargo de la repartición.

*g. Marco Normativo aplicable al proyecto de auditoría*

- Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Ley N° 70-LCBA-98. Sistemas de Gestión, Administración Financiera y Control del Sector Público de la C.A.B.A.
- Ley Nacional N° 13.064 de Obra Pública.
- Ley N° 123-LCBA-99 y su modificatoria y modificatorias. Procedimiento técnico-administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental.

- Ley N° 1218-LCBA-03. Obligaciones, deberes, atribuciones y competencia de la Procuración General de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Ley N° 2506-LCBA-06 de Ministerios del Gobierno de la Ciudad.
- Ley N° 2809-LCBA-08. Régimen de Redeterminación de Precios aplicable a contratos de obra pública, contratos de locación de servicios y servicios públicos.
- Ley N° 2570-LCBA-08. Creación del Fondo de Infraestructura Social – FOISO.
- Ley N° 3060-LCBA-09. Otorga a AUSA la concesión de la red vial y establece el plan de obras a cargo de ésta.
- Decreto N° 1510-GCBA-97. Procedimiento Administrativo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Decreto N° 2008-GCBA-03. Aprobatorio del Reglamento para el Inicio, Ordenamiento, Registro y Circulación de Expedientes y Actuaciones Administraciones Administrativas.
- Decreto N° 350-GCBA-06. Estructura Organizativa dependiente del Poder Ejecutivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Decreto N° 2075-GCBA-07. Aprobatorio de la Estructura Organizativa dependiente del Poder Ejecutivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Decreto N° 948-GCBA-08. Delega a los Ministros y Secretarios del Poder Ejecutivo facultades para modificar contratos y pliegos hasta un 20% del monto contractual.
- Decreto N° 1312-GCBA-08. Reglamenta la Ley N° 2809 de Redeterminación de Precios.
- Decreto N° 1015-GCBA-09. Establece una nueva Estructura Organizativa para el Ministerio de Desarrollo Urbano.
- Resolución N° 596-MDU-09. Ordena la transferencia de contratos de obra pública para la construcción de algunos pasos bajo nivel a la empresa AUSA<sup>4</sup>.
- Resolución N° 682-MDU-09. Se establecen pautas sobre el trámite administrativo que otorga a los distintos certificados de obra, en especial de la licitación pública N° 1077-06<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Se trata de las siguientes obras: Ejecución del proyecto de detalle y construcción de los siguientes cruces bajo nivel: a) Av. Dorrego y Av. Warnes –Lic. Pública N° 1080/06-; b) Av. Mosconi –Lic. Pública N° 1077/06-; c) Olazábal y Monroe –Lic. Pública N° 1078/06-; d) Manuela Pedraza y Crisólogo Larralde –Lic. Pública N° 1076/06.

<sup>5</sup> Construcción del cruce Bajo Nivel Av. Mosconi.

- Disposición N° 98-DGTAYL-MDU-09. Se presta conformidad a la transferencia del contrato de la licitación pública N° 1077-06 previa conformidad de la UCCOV.
- Pliegos de Condiciones Generales, Particulares y Especificaciones Técnicas de cada una de las obras e inspección. Contrata, Órdenes de Servicio, Notas de Pedido, Certificaciones y demás documentación.

#### *h. Integridad de los Expedientes*

El relevamiento de los expedientes de obra se ha visto dificultado debido a que existen numerosas actuaciones relacionadas con los mismos que son llevadas en forma autónoma (redeterminaciones de precios provisorias, definitivas, adicionales de obra, acopios), sin que en el expediente se encuentre la constancia de que las mismas se llevan por cuerda separada. A esto debe sumarse que la foliatura de las actuaciones es deficiente y mucha documentación se encuentra anexada en folios plásticos donde sólo tiene número de foja la primera hoja. Esto no sólo genera un incumplimiento al Decreto N° 1510-GCBA-97, el Decreto N° 2008-GCBA-03 sino que vulnera los principios generales de control interno.

A través del Informe N° 075-DGOING-10, la Dirección General de Obras de Ingeniería informó a esta AGCBA que el ente auditado sigue las instrucciones impartidas por el Decreto N° 2028-MCBA-79, en cuanto a la utilización del “Manual para la confección de la documentación administrativa”, y por el Decreto N° 1510-GCBA-97 de “Procedimiento Administrativo” para la realización de las tareas administrativas, careciendo de Manuales de Procedimiento propios para llevar a cabo su gestión interna.

#### *i. Riesgo de Auditoría*

La multiplicidad de actuaciones que tramitan en forma autónoma del expediente de origen (como se detallara en el punto anterior) dificultan las tareas de auditoría debido a que aumenta la factibilidad de que algunas actuaciones no sean relevadas<sup>6</sup>, pudiendo el equipo arribar a conclusiones erróneas y/o algunos hechos objetos de observación puedan no ser detectados. Esta situación genera un riesgo de auditoría alto.

#### *j. Obras Objeto de Auditoría*

El Programa de Viaductos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires fue pensado para lograr una mayor fluidez en el desplazamiento por la Ciudad sin demoras ni tiempos muertos de espera. Los objetivos propuestos fueron los siguientes:

<sup>6</sup> No es posible establecer cuál es la totalidad de la documentación relacionada con cada expediente y si éstos se encuentran completos.

- Mejorar las comunicaciones viales
- Reducir tiempos de circulación
- Disminuir el riesgo de siniestros viales y peatonales
- Eliminar barreras urbanísticas dentro de un mismo barrio
- Incrementar el valor inmobiliario
- Aumentar el valor del suelo por refuncionalización de la zona

Durante 2007 se contrataron 9 cruces bajo nivel de las líneas ferroviarias, distribuidos en 6 contratos, por un monto contractual total de \$193.992.429. El 89% de los cruces se encuentra ubicado en la zona norte de la Ciudad<sup>7</sup>.

OBRA	TIPO DE CONTRATO	MONTO	CONTRATISTA
Construcción Túnel Vehicular Pedraza-Larralde c/ vías ex FFCC Mitre ramal Tigre	Lic. Pública Nº 1076/06	29.662.933,18	Fontana Nicastro SAC - Construere S.A.- UTE
Construcción Túnel Vehicular Olazábal y Av. Monroe c/vías ex FFCC Mitre	Lic. Pública Nº 1078/06	49.097.499,92	Fontana Nicastro SAC – Luciano S.A. - UTE
Construcción Cruce Bajo Nivel Av. Dorrego y Av. Warnes c/vías ex FFCC San Martín	Lic. Pública Nº 1080/06	59.139.000,00	Chediack-Esuco UTE
Construcción Cruce Bajo Nivel E. Bonorino c/vías ex FFCC Belgrano Sur	Lic. Pública Nº 857/06	7.833.275,96	Construere Ingeniería S.A.
Construcción Cruce Bajo Nivel Av. Gral. Mosconi c/vías ex FFCC Urquiza	Lic. Pública Nº 1077/06	26.146.708,28	IECSA S.A.
Construcción Cruce Bajo Nivel Punta Arenas c/vías ex FFCC Urquiza	Lic. Pública Nº 1079/06	22.112.972,87	IECSA S.A.
<b>Total</b>		<b>193.992.429,00</b>	

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los expedientes relevados.

<sup>7</sup> Ubicación de los Cruces: Ver Anexo II del presente Informe.

### Situación de las Obras al 31/12/09

El cumplimiento de los objetivos del programa se encuentra escasamente cumplido, dado que, sólo el 33,33% de las obras se hallan habilitadas y en funcionamiento mientras que el resto se encuentran paralizadas (33,33%) o sin ejecución efectiva (33,33%). Asimismo, de las 3 obras habilitadas sólo 2 cuentan con Recepción Provisoria.

Obra	Avance de obra	Descripción del Estado de Obra	Incidencia % s/Total Contratado
<b>Dorrego</b> (Obra N° 52)	100%	Terminada el 17/07/09 sin Recepción Provisoria	33,33%
<b>Punta Arenas</b> (Obra N° 53)	100%	Terminada el 13/05/09 con Recepción Provisoria	
<b>Bonorino</b> (Obra N° 51)	100%	Terminada el 10/10/08 con Recepción Provisoria	
	92%	Adicional Conectividad con la Av. 27 de Febrero suspendida el 15/12/08 por encontrarse intrusada la traza	
<b>Mosconi</b> (Obra N° 54)	27,56%	Paralizada en noviembre de 2009	33,33%
<b>Pedraza</b> (Obra N° 56)	3,98%	Paralizada de hecho en mayo de 2009	
<b>Monroe</b> (Obra N° 55)	1,21%	Suspendida de hecho en septiembre de 2007	
<b>Laralde</b> (Obra N° 56)	0%	Sin ejecución	33,33%
<b>Olazábal</b> (Obra N° 55)	0%	Sin ejecución	
<b>Warnes</b> (Obra N° 52)	0%	Sin ejecución	

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del relevamiento de los expedientes.

### Anticipos Financieros y Acopios

De los \$29.168.864,53 certificados en concepto de anticipos financieros, la Administración mantiene fondos inmovilizados de \$15.934.898,24 por anticipos financieros entregados para la ejecución de obras que se encuentran suspendidas o sin iniciar. También se pagaron \$6.104.502,55 en concepto de acopios para obras que se encuentran suspendidas.

Obra	Ant. Financ.	Ant. Financ. Descontado	Saldo Ant. Financiero	Acopio	Estado de Obra
<b>Dorrego</b> (Obra N° 52)	4.074.365,80	4.074.365,80	0,00		Terminada
<b>Bonorino</b> (Obra N° 51)	1.174.991,39	1.174.991,39	0,00		Terminada
<b>Pta. Arenas</b> (Obra N° 53)	3.316.945,93	3.316.945,93	0,00		Terminada
<b>Warnes</b> (Obra N° 52)	4.796.484,20	1.960.002,53	2.836.481,67		Sin Iniciar
<b>Olazábal</b> (Obra N° 55)	2.696.108,60	0,00	2.696.108,60		Suspendida
<b>Monroe</b> (Obra N° 55)	4.668.516,39	1.045.990,23	3.622.526,16		Suspendida
<b>Larralde</b> (Obra N° 56)	2.235.063,74	0,00	2.235.063,74		Sin Iniciar
<b>Pedraza</b> (Obra N° 56)	2.214.382,24	88.234,70	2.126.147,54	3.750.681,30	Suspendida
<b>Mosconi</b> (Obra N° 54)	3.922.006,24	1.503.435,71	2.418.570,53	2.353.821,25	Suspendida
<b>Totales</b>	<b>29.168.864,53</b>	<b>13.163.966,29</b>	<b>15.934.898,24</b>	<b>6.104.502,55</b>	

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los expedientes relevados.

### Inspección de las Obras

La inspección de las obras fue contratada a terceros, salvo para las del Bajo nivel Pedraza y Larralde (Obra N° 56). La tercerización de la Inspección significó un incremento en el costo básico de las obras, ya que debió pagarse no sólo por las tareas de inspección durante la ejecución de la obra básica sino también en el período de garantía, elevándose aún más el monto por la redeterminación de precios aplicada a los contratos. Si estos controles hubieran sido llevados a cabo por agentes del GCBA, hubieran significado un ahorro para el erario público. El importe gastado durante el ejercicio 2009 fue de \$900.158,53. En estas obras, el GCBA, como comitente, efectúa la Supervisión de la Inspección, por lo tanto las tareas de control también son llevadas a cabo por la Administración. Esto genera un incremento de la documentación a cumplimentar, ya que es necesario llevar doble juego de libros de obra. Como ya se había observado en el Informe Final de Auditoría N° 969<sup>8</sup>, referido a las contrataciones de estos servicios, también se pudo verificar que, en la etapa de ejecución de las obras, la Administración pierde el control directo de las mismas en manos de las consultoras.

<sup>8</sup> Proyecto N° 1.08.06 “Desarrollo de la Infraestructura Urbana” auditoría Legal, Financiera, Técnica y de Gestión– Aprobado por el Colegio de Auditores el 07/04/09.

***j.1. Cruce Bajo Nivel Punta Arenas c/vías del ex FFCC Urquiza (Obra N° 53)***



Imagen: Fuente Unidad Sistema de Información Geográfica de la CABA<sup>9</sup>

**Construcción del Cruce**

La infraestructura de la obra esta formada por muros de contención apoyados sobre pilotes construidos in situ de hormigón armado de distintos diámetros y longitudes, dependiendo de su posición. Estos pilotes sostienen la superestructura formada por dos puentes ferroviarios de hormigón postensado<sup>10</sup> y dos puentes viales, uno a cada lado de la vía. Completan la obra le red de drenajes, la casa de bombas con equipamiento electromecánico, la demolición y reconstrucción de pavimentos de hormigón en la calle Punta Arenas y colectoras, la señalización horizontal y vertical, iluminación e instalación de dos semáforos.

Monto Original del contrato de Obra: \$ 22.112.972,87

Anticipo Financiero Pagado: \$ 3.316.945,93

Contratista: IECSA S.A.

Inicio de obra: 19/06/07

Plazo: 360 días. Fecha de Finalización prevista: 13/06/08

<sup>9</sup> Página WEB: [www.mapas.usig.buenosaires.gov.ar](http://www.mapas.usig.buenosaires.gov.ar)

<sup>10</sup> Hormigón que se somete a tensión, mediante unos cables embutidos en sus vainas, una vez que se ha endurecido. La ventaja del postensado consiste en comprimir el hormigón antes de su puesta en servicio evitando en mayor o menor medida que el hormigón trabaje a tracción.

Como esta obra fue contratada sin la realización de la Audiencia Pública establecida en el artículo 26 de la Ley N° 123, este procedimiento se llevó a cabo el 21/05/08. Como resultado de las inquietudes de los vecinos y del análisis del proyecto se introdujeron modificaciones al mismo, implementándose:

- a) pasos peatonales a distinto nivel de vías,
- b) un mayor ancho del túnel vehicular, y
- c) una mayor intervención en el proyecto de superficie para mejorar el ambiente aledaño al túnel.

Estas reformas significaron la modificación del Proyecto Ejecutivo Original y el Plan de Trabajos por parte de la empresa contratista. La contratista informó que debió efectuar nuevas presentaciones ante la CNRT y ante las empresas prestadoras de los servicios públicos por mayor número de interferencias en el subsuelo no previstas.

El 6/08/08, por Resolución N° 500-MDU-08, se aprobó una ampliación del plazo de 273 días, originada en:

- a) Demoras en la firma de un Acuerdo entre el GCBA y la empresa Metrovías S.A. que debió haberse firmado en el mes de octubre de 2007, sin embargo fue firmado el 25/07/08.
- b) Modificaciones de obra que derivaron en la actualización de la documentación.
- c) Imposibilidad de remover el ramal de la tercera cloaca máxima.
- d) Demora en la definición sobre el lugar de acopio de materiales excavados. Finalmente se autorizó a la contratista a descargar el suelo proveniente de la excavación en terrenos de la ribera del Río de la Plata, frente a la Cabecera Sur del Aeroparque Metropolitano.

Con fecha 12/12/08 se firmó un Acta Acuerdo entre la contratista y el GCBA en la cual se dejó constancia que el reinicio de la obra se había efectuado el 01/10/08. Se otorgó a la contratista un acopio del 15% sobre el monto contractual restante al 01/10/08 en base a valores vigentes a la fecha de suscripción de la misma con el objeto de disminuir el plazo de obra en 45 días. Este monto totalizó \$881.880,27. Además se modificó la metodología contractual de descuento del anticipo financiero pasando de cuotas iguales y consecutivas a cuotas proporcionales al real avance de los trabajos de obra.

El acopio no se encontraba previsto en los Pliegos de la obra que habían sido aprobados por Decreto N° 1759-GCBA-06 del 23/10/06. La Procuración General de la CABA, mediante Dictamen N° 67.401<sup>11</sup> del 23/10/08, asimiló el

<sup>11</sup> II – Análisis d) “...Si en los referidos Pliegos no se hubiera previsto los adelantos financieros como el que se proyecta; deberá el mismo ser considerado como una modificación contractual, debiéndose justificar con informes técnicos precisos y concordantes, no sólo la necesidad de tal medida, sino que

concepto de anticipo financiero, incorporado al Pliego, con el de acopio. Como consecuencia de ello, convalidó el acopio aún cuando el anticipo financiero ya había sido pagado.

Con fecha 16/12/09 por Resolución N° 924-MDU-09 se autorizó el Adicional N° 1 por un monto de \$2.314.475,89 (10,47% del monto contractual) con un plazo de ejecución de 61 días, en el cual se aprobó el Balance de Economías y Demasías por diferencias de proyecto surgidas de la Audiencia Pública, incremento de interferencias no relevadas y traslado de suelos de excavación a mayor distancia de la presupuestada. Como la ejecución del adicional se produjo en el mes de marzo de 2009, se verificó que la aprobación de este adicional se realizó 290 días más tarde, después que había sido ejecutado y otorgado la recepción provisoria de la obra.

La obra se ejecutó en 633 días, excediendo el plazo original en 273 días, es decir, en un 76%.

Fue recepcionada provisoriamente el 13/05/09 y se encuentra en período de garantía.

#### Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra

Monto del Contrato: \$ 859.909,00

Fecha del Contrato: 14/08/07

Consultora: ATEC S.A.

El objeto de las prestaciones de la consultora se dividió en 3 ítems, a saber:

- a) Revisión del Proyecto. Contemplaba la revisión y aprobación de la documentación técnica elaborada por la contratista a cargo de la obra.
- b) Inspección en el Plazo de Obra. Este ítem contemplaba la inspección de la obra desde su inicio hasta la Recepción Provisoria de los trabajos. El plazo contractual era de once meses, desarrollándose desde el 14/08/07 (fecha de inicio del contrato) hasta el 1/07/08.
- c) Inspección en el Período de Garantía. Este ítem contemplaba la inspección de la obra desde la finalización de los trabajos (Recepción Provisoria) hasta la Recepción Definitiva. El plazo contemplado en el contrato era de doce meses y se desarrollaría entre el 14/07/08 y el 13/07/09.

Como el contrato había vencido el 13/07/08, el 29/07/08, por Nota N° 300-DGOING-08, la Dirección General de Obras de Ingeniería solicitó a la Subsecretaría de Ingeniería y Obras Públicas la ampliación del plazo del contrato de inspección como consecuencia de la posible ampliación del plazo de la obra en 8 meses y medio.

todos los oferentes se hubieran visto en la misma situación, ello a fin de no infringir el principio de igualdad...”

El 1/04/09, la Procuración General de la CABA, en su Dictamen N° 70.814<sup>12</sup>, recomendó:

- el pago de los certificados adeudados de octubre y noviembre de 2007 y julio y agosto de 2008.
- la aprobación de la ampliación del contrato.

Con el objeto de reducir los costos, el 23/10/08, la consultora ATEC S.A. presentó una propuesta económica para el período comprendido entre el 1/11/08 y marzo de 2009 que consistía en reducir la incidencia de los gastos generales a sólo el 30% y, de esta manera, llegar a una reducción económica del 44%:

a) No se llevaría a cabo el seguimiento del Plan de Higiene y Seguridad Industrial ni el Plan de Gestión Ambiental por parte del especialista de la Consultora, sino que dichos servicios serían prestados por la inspección técnica y contractual de la obra.

b) Luego de concluida la parte sustancial de la obra a fines de diciembre de 2008, se suprimiría la figura del Inspector Residente, con dedicación de tiempo completo, y sólo permanecerían el inspector técnico y el principal con menor dedicación.

El 15/04/09 se firmó un Acta Acuerdo entre la Dirección General de Obras de Ingeniería y la consultora, ad referendum del Ministro de Desarrollo Urbano, refrendado por el Subsecretario de Ingeniería y Obras Públicas.

Mediante este instrumento la Dirección General aprobó los trabajos ejecutados por la inspección desde el mes de julio de 2008 hasta la recepción definitiva de la obra. Asimismo, aprobó los trabajos ejecutados durante los meses de julio a octubre de 2008 por la suma de \$175.109,20, aprobó la reducción propuesta por la Consultora que representan certificados por los trabajos ejecutados correspondientes a los meses de enero, febrero, marzo, abril y hasta el 14/05/09 por la suma de \$90.990. La prestación de los servicios de Inspección, durante el período de 10 meses de ampliación de plazo, implicó un adicional de \$346.099,20 representativo de un aumento del 40,25% con respecto al contrato original. A través de la Resolución N° 691-MDU-09 del 30/09/09 el Sr. Ministro de Desarrollo Urbano convalidó el Acta Acuerdo del 15/04/09.

<sup>12</sup> II-Análisis: “...así como también se deberán indicar los certificados que corresponder abonar a ATEC S.A. por la prestación de los servicios que eventualmente pudo haber llevado adelante mas allá del plazo fijado contractualmente... ..deberán arbitrarse las medidas tendientes al pago de los certificados por los trabajos efectivamente realizados por la consultora a satisfacción del Comitente y aprobar la ampliación del plazo contractual que corresponda...”.

j.2. Túnel Vehicular Esteban Bonorino c/vías del FFCC ex línea Belgrano Sur (Obra N°51)

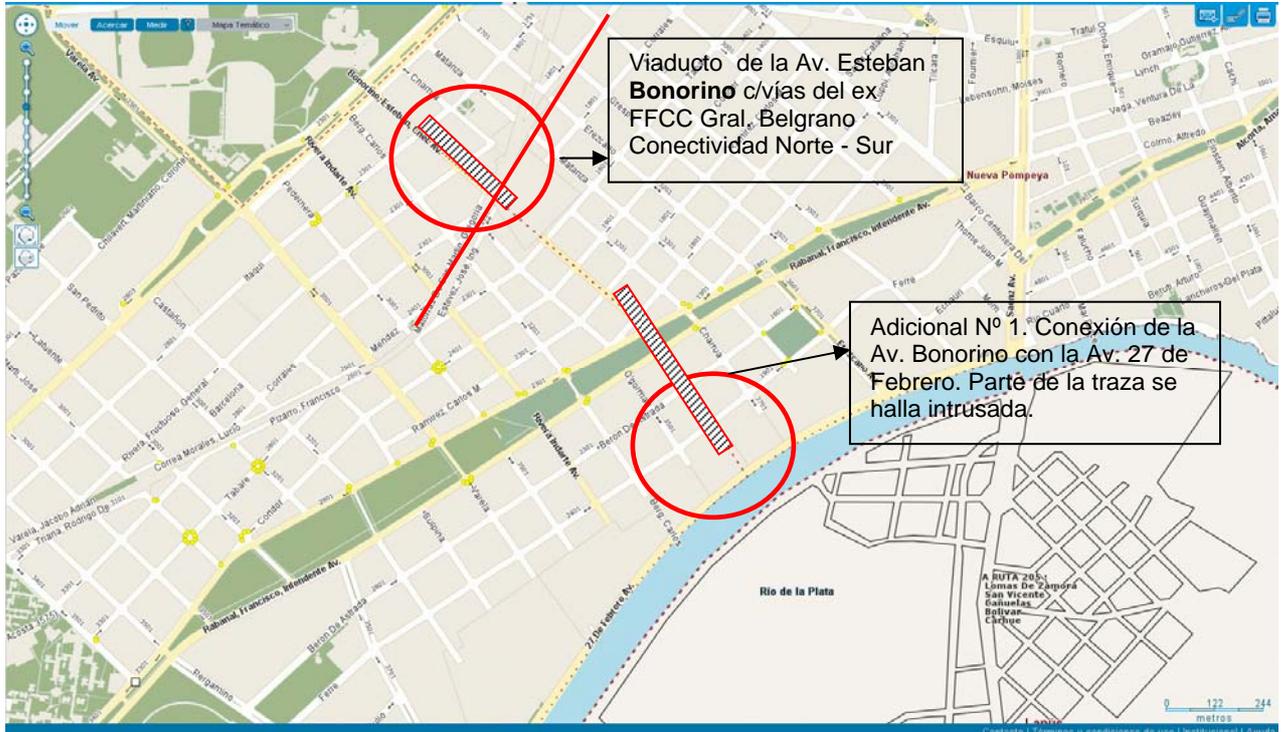


Imagen: Fuente Unidad Sistema de Información Geográfica de la CABA

Construcción del Cruce

Conceptualmente, el túnel de la calle Bonorino atraviesa el terraplén a nivel aprovechando el desnivel existente entre las vías y la calle, siendo el único de estas características.

La obra a construir conforma un túnel vehicular y peatonal de 9,50 m de ancho, 11,70 m de largo y un galibo de 3,10 de altura libre. El movimiento de suelos se estimó en 1200 m3.

Monto Original del contrato de Obra: \$7.833.275,96

Anticipo Financiero Pagado: \$3.316.945,93

Contratista: Construere Ingeniería S.A.

Inicio de obra: 19/06/07

Plazo: 270 días. Fecha de finalización prevista 15/03/08.

Después de haberse dado la orden de inicio de obra, el 19/06/07, el contratista pudo avanzar con los trabajos, sin interrupciones, durante once meses, hasta

Departamento Actuaciones Colegiadas  
**INFORME FINAL**  
de la  
Auditoría Gral. de la Ciudad de Bs. As.

que en mayo de 2008 dispuso de la totalidad de los terrenos correspondientes al Club Crespo Juniors, en los que se iba a ejecutar la obra.

Por Resolución N° 337-MDU-08 se convalidó el Acta Acuerdo sobre neutralización del plazo contractual de la obra. Ni la resolución ni el Acta Acuerdo se encuentran incorporadas al expediente.

Como no se había realizado el procedimiento de Audiencias Públicas contemplado por la Ley N° 123, ésta fue efectuada el 19/05/08. Como consecuencia de ésta se redefinieron los criterios relativos a parquización, veredas e iluminación, lo que generó la modificación del proyecto de superficie. La modificación del proyecto, las demoras del concesionario UGOFE<sup>13</sup> del ferrocarril Gral. Belgrano, en aprobar el proyecto y efectuar los cortes ferroviarios, la falta de liberación de la traza del club y los retrasos en la aprobación del proyecto de desagües pluviales dieron lugar a que se efectuaran neutralizaciones del plazo. Esto dio lugar a que se realizaran dos ampliaciones de plazo: una por 115 días (se aprobó el 10/7/08 por Resolución N° 417-MDU-08) y otra por 93 días (se aprobó el 25/08/08 por Resolución N° 530-MDU-08), incrementándose el plazo en 208 días, es decir, un 77,04%. El total del plazo de obra fue de 478 días.

La recepción provisoria de la obra se realizó el 10/10/08. Después de haberse otorgado dicha recepción e iniciado el período de garantía, el 2/12/08 y por Resolución N° 871-MDU-08, la Administración aprobó la realización del Adicional N° 1 por \$ 3.653.108,70, que significó un 46,60% sobre el monto del contrato y una ampliación de 120 días en el plazo de obra. Por Resolución N° 983-MDU-08 de fecha 29/12/08 se aprobó un Pago Especial a Cuenta de \$1.095.932,61 que representó el 30% del monto aprobado. El objeto de esta obra era realizar la vinculación de la calle Bonorino hasta la Av. 27 de Febrero. Para ello resultaba necesario proceder a la apertura de la traza de la calle Bonorino interferida por la plazoleta existente entre Rabanal Norte y Sur y llegar con las obras hasta la Av. 27 de Febrero. La obra consistía en efectuar la reconstrucción de pavimentos de los tramos comprendidos entre Av. Cruz y General Fructuoso Rivera y entre Ferré y Rabanal Sur (600 m. aproximadamente), los que fueron cotizados según ítems contractuales. La calle Bonorino se encuentra actualmente bloqueada por un muro construido ilegalmente en los últimos 50 metros del tramo ubicado entre las calles Ferré y Tabaré. Esta construcción clandestina fue realizada por una empresa de transportes, con depósito a ambos lados de la calle, la que usurpó un sector de dicha calle para usarla como playa de maniobras de camiones, intrusando la vía pública, por lo cual el GCBA inició acciones legales. En el expediente se menciona que llamada a intervenir la Procuración General de la CABA se

<sup>13</sup> UGOFE es la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia, conformada por Ferrovías, Metrovías y Trenes de Buenos Aires. Fue creada a partir del Decreto N° 798-04 del Poder Ejecutivo Nacional, y la Resolución N° 408-04 de la Secretaría de Transporte. A mediados de 2007, a partir del Decreto N° 592-07, se encarga de la operación de la Línea Belgrano Sur.

expidió sobre los presentes por medio del Dictamen PG N° 67.234 del 14/10/2008, cuya copia no se encuentra anexada al expediente.

Los trabajos se realizaron entre el 2/12/08 y 1/04/09 con un avance de obra del 96,46%, quedando interrumpidos en espera del cumplimiento del desalojo judicial de la calle Bonorino en el último tramo antes de su cruce con la Av. 27 de Febrero.

Considerando que el objeto contractual se encontraba cumplido y con recepción provisoria, los trabajos constituyen una obra nueva o una obra conexas y debieron efectuarse mediante otra contratación. Si bien se verifica la razonabilidad de conectar el cruce bajo vías con la Av. 27 de Febrero para dar continuidad y salida vial al sector de influencia, esta obra no puede considerarse como un adicional.

El Acta de fecha 10/10/08 denominada por la Administración Acta de Recepción Provisoria es el Acta de Recepción de toda la Obra básica al 100%, es decir, que representa el cumplimiento del objeto contractual, y se adjunta con la Orden de Servicio N° 79 correspondiente al Libro de Órdenes de Servicio N° 2 entre la Inspección de Obra y la Contratista. Con fecha 17/12/08 se emite la Orden de Servicio N° 40 del Libro Órdenes de Servicio N° 1 entre la Supervisión de Obra y la Inspección de Obra, otorgando nuevamente la Recepción Provisoria de la obra, que ya había sido entregada con fecha 10/10/08, pero en este caso denominándola “Recepción Provisoria Parcial”. De esta manera, la Administración forzó la normativa y los plazos a fin de generar un marco de legalidad para la aprobación del Adicional N° 1 (que fue autorizado por Resolución N° 871-MDU-08 de fecha 2/12/08) dentro del plazo legal de la obra.

La obra, al cierre de las tareas de campo del presente Informe (31/05/10), se encontraba sin Acta de Recepción Definitiva, la cual debió haber sido otorgada el día 9/10/09. Conforme informó verbalmente la inspección de esta obra, la mencionada recepción no pudo concretarse por estar intrusada la traza de la Calle Bonorino obstaculizando la conexión con la Av. 27 de Febrero, que es el objetivo del Adicional N° 1; situación ésta que, según se informa verbalmente también, está en espera de resolución por parte de la Administración, ha generado un conflicto administrativo al momento de tener que emitir la recepción definitiva de la obra.

#### Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra

Monto del Contrato: \$719.576,00

Fecha del Contrato: 02/08/2007.

Consultora: Latinoconsult S.A.

Plazo de Ejecución: 8 meses más 12 meses por el período de garantía a partir de la recepción provisoria.

El valor de la cuota establecida en el contrato fue la siguiente:

- Cuota mensual básica de contrato: del 2/08/07 al 2/04/08 \$71.957,16
- Según Circular N° 2 del Pliego de Condiciones Particulares: Cuota mensual por mayor plazo de obra (80% de la cuota básica de contrato): del 2/04/08 al 2/08/08 \$57.566,08.

Después del vencimiento del plazo del contrato, el 02/04/08, la consultora solicitó dos ampliaciones de plazo del contrato durante 2008 debido a demoras en definiciones de proyecto. Al 15/08/08, ésta reclamó servicios prestados que no había podido certificar por tener el plazo del contrato vencido, habiendo acumulado los certificados de abril, mayo, junio y julio de 2008. También se encontraban pendientes de pago los certificados correspondientes a los meses de octubre y noviembre 2007.

A pesar que la Circular N° 2 establecía los valores mensuales para los meses subsiguientes al 02/04/08, el 11/09/08 la consultora presentó una propuesta readecuando la cuota por los servicios de inspección, lo cual reducía los costos para la Administración

- Para los meses de abril, mayo, junio y julio de 2008 una cuota de \$28.780,00.
- Para los meses subsiguientes, hasta la recepción provisoria, una cuota reducida a \$15.947,04 mensuales.

En razón de los antecedentes señalados, el ente auditado propició acordar con la Consultora esta propuesta. El 22/12/08 se firmó el Acta Acuerdo por la ampliación del contrato por el término de siete meses (del 02/04/08 al 02/11/08) y se aprobaron los certificados por trabajos ejecutados durante los meses de abril, mayo, junio y julio de 2008 por la suma total de \$115.120,00 y los certificados por trabajos ejecutados correspondientes a los meses de agosto, septiembre y octubre de 2008 por la suma total de \$47.841,12. La misma fue aprobada por Resolución N° 1018-MDU-08 de fecha 31/12/08.

*j.3. Cruces Bajo Nivel de la Av. Dorrego y Av. Warnes c/vías del ex FFCC San Martín (Obra N° 52)*

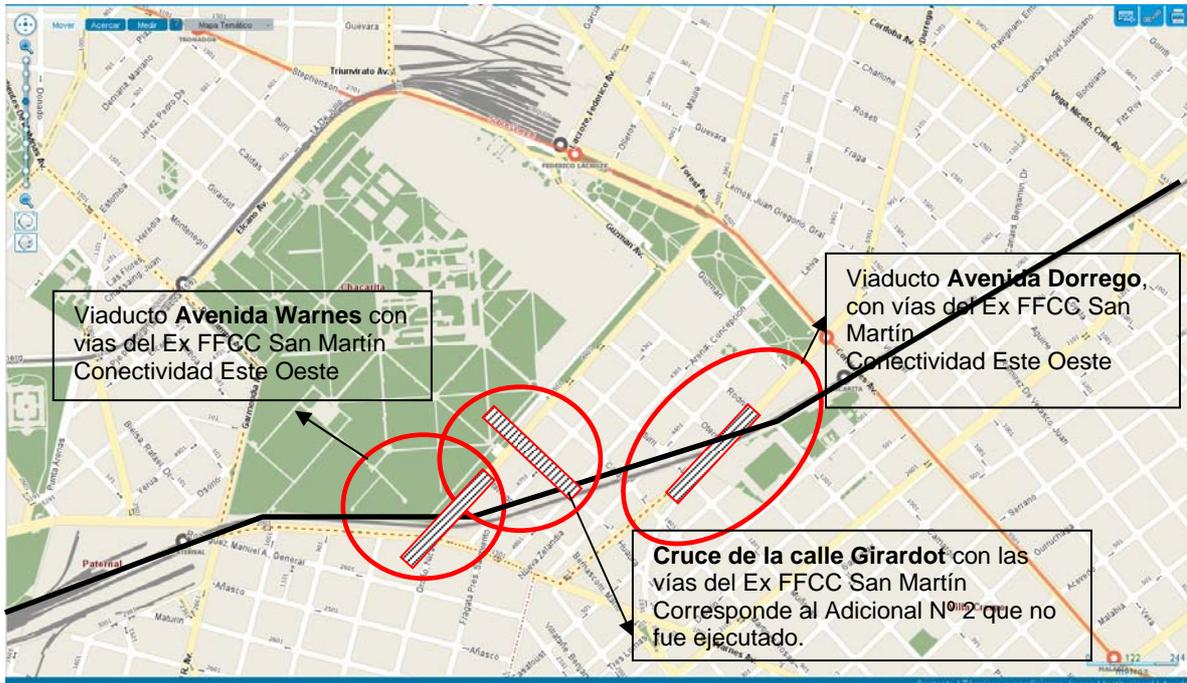


Imagen: Fuente Unidad Sistema de Información Geográfica de la CABA

### Construcción del Cruce

La obra consiste en dos cruces bajo nivel que cuentan con 2 carriles vehiculares de 3,45 mts. (un carril por cada sentido) con uso para tránsito liviano y transporte público, galibo mínimo de 4,20 mts. y vereda para cruce peatonal. Primero debía ejecutarse el cruce de Dorrego y después el de Warnes.

Monto Original del contrato total de Obra: \$59.139.000

Monto Contractual Parcial Cruce Dorrego: \$27.162.438,67 (45,93% del Total)

Monto Contractual Parcial Cruce Warnes: \$31.976.561,67 (54,07% del Total)

Anticipo Financiero Pagado: \$8.870.850

Contratista: Chediack S.A. - ESUCO S.A. - UTE

Inicio de obra: 19/06/07

Plazo total de la obra: 810 días

Plazo Cruce Dorrego: 420 días. Fecha prevista: 12/08/08

Plazo Cruce Warnes: 390 días. Fecha prevista: 02/11/10

Departamento Actuaciones Colegiadas  
**INFORME FINAL**  
 de la  
 Auditoría Gral. de la Ciudad de Bs. As.

En el numeral 2.6.1 del Pliego de Condiciones Particulares se establecía que: “... Dentro de los quince días de confeccionada el Acta de Comienzo el Contratista podrá presentar un primer certificado correspondiente a un Anticipo Financiero por un importe equivalente a un quince por ciento (15%) del Monto del Contrato. Dicho importe será descontado, en cuotas iguales consecutivas, en cada uno de los certificados mensuales de obra...”. Por medio del Registro N° 282-DGOV-07 tramitó el pago del anticipo financiero de \$8.870.850,00 en concepto de anticipo financiero de la obra.

El numeral 2.1.7.1 del Pliego de Condiciones Particulares establecía que “Los dos cruces no se pueden ejecutar simultáneamente, debiendo ejecutarse primero el cruce de Av. Dorrego y recién cuando dicho cruce está finalizado, la obra entregada al Comitente y habilitada a la circulación vehicular podrá comenzarse la ejecución de los trabajos correspondientes al cruce de la Av. Warnes...”. Atento a ello y considerando que el 15% se calculó sobre el monto total del contrato, el pago del anticipo financiero para la ejecución de la obra paso bajo nivel Av. Warnes con vías del FFCC, significó el otorgamiento de un beneficio prematuro sin causa justificada para la contratista en perjuicio del erario público.

El 4/12/07 un grupo de vecinos presentó una demanda para obtener, vía acción de amparo, la suspensión de la ejecución de la obra. Denunciaron el incumplimiento de medidas de seguridad y de la Audiencia Pública previa correspondiente (incumpliendo en este caso la Ley N° 123). El juez dictó sentencia el 26/2/08 haciendo lugar a la medida cautelar ordenando la suspensión de la obra por falta de Audiencia Pública, la cual finalmente fue suspendida el 10/04/08. La obra estuvo suspendida tres meses, mientras tanto el Juez facultó la realización de tareas necesarias en la obra para asegurar su estructura. La Audiencia se llevó a cabo el 22 y 23/05/08 para tratar, con participación ciudadana, el impacto ambiental de ambas obras Dorrego y Warnes. Finalmente, dado el cumplimiento del GCBA a las exigencias de los demandantes, éstos desistieron del proceso.

Por medio de la Resolución N° 554-MDU-09 del 30/07/09 se aprobó la neutralización del plazo de obra desde el 10/04/08 al 6/10/08 (179 días) y al mismo tiempo se autorizó la ampliación del plazo en 242 días. La obra básica se inició nuevamente el 6/10/08. Mientras ésta se encontraba suspendida se procedió a resolver el problema de las interferencias detectadas.

#### Adicional N° 1

Como en la ejecución de la obra se encontraron interferencias cuya remoción resultaba necesaria para la ejecución del túnel bajo nivel, el 12/05/08 por Nota N° 166-DGOING-08 se solicitó se aprobara la modificación del precio de la obra debido a que en la documentación licitatoria se estableció para el ítem 8.b “Reubicación de Redes No Relevadas” una cotización obligatoria de \$500.000

a modo de previsión presupuestaria<sup>14</sup> y la cotización presentada por la contratista ascendía a \$3.118.437,77. Las interferencias detectadas fueron las siguientes:

<b>Interferencias</b>	<b>Presupuesto</b>	<b>Precio (*)</b>
Gas.....	\$ 146.060.....	\$ 260.909,90
Gas adicional esquina Otero.....	\$ 17.751.....	\$ 31.708,97
Gas Metrogas.....	\$ 12.026.....	\$ 21.482,28
Agua Potable COYSA.....	\$ 1.367.965.....	\$2.443.623,24
Agua Potable AYSA.....	\$ 90.600.....	\$ 161.840,59
Electricidad Edenor baja tensión.....	\$ 59.104.....	\$ 105.578,66
Electricidad Edenor Comunicaciones.....	\$ 52.227.....	\$ 93.294,13
	<b>Precio Total \$ 1.745.733.....</b>	<b>\$3.118.437,77</b>

(\*) El precio de cada ítem se determinó multiplicando el presupuesto por el coeficiente de paso<sup>15</sup> 1,78632 propuesto por la contratista.

En la misma Nota se expresa que resulta necesario modificar el precio unitario del ítem 8.b conforme el Pliego, el que deberá ascender a la suma de \$3.118.437,77 lo que genera un adicional de obra de \$2.618.437,77 que representa un 4,43% del monto contractual.

El numeral 2.9.8.3 del Pliego de Condiciones Particulares permite eludir los límites establecidos por el artículo 9º inc. b) de la Ley de Obra Pública. En efecto, dicho numeral faculta a las partes, a criterio de la contratista y bajo control de la inspección, la ampliación de la obra mediante la subcontratación directa de trabajos no previstos “en detalle” en la documentación licitatoria “Reubicación de Redes no Relevadas” por un monto discrecional que puede exceder el tope máximo legalmente permitido del 5% del precio del contrato. Cabe señalar que el adicional previsto para el Cruce Bajo Nivel Dorrego se ha establecido en \$2.618.437,77, el cual corresponde al 4,43% del monto contractual.

Al mismo tiempo, los pliegos se contradicen, ya que el de Especificaciones Técnicas Particulares en su cláusula 8 “Reubicación de Redes e Instalaciones existentes” establecía que el Pliego incluía un relevamiento de los servicios existentes que serían afectados por la ejecución de la obra. Este relevamiento

<sup>14</sup> PCP numeral 2.9.8.3 b) “Aquellas interferencias no relevadas y que, a juicio exclusivo de la Inspección, deban ser retiradas de su sitio y relocalizadas en otro lugar, en los casos en que el Contratista tenga a su cargo la ejecución directa de las tareas serán presupuestadas por el mismo y los precios deberán ser aprobadas por la Inspección, previo a su ejecución. En igual forma y con el mismo criterio se procederá cuando las instalaciones que se juzgare necesario remover fuesen de propiedad del G.C.B.A. Para el pago de estos trabajos eventuales se ha previsto en la Planilla de Cómputo y Presupuesto Modelo el ítem 8.b con la previsión de una suma global fija de cotización obligatoria para todos los oferentes, la que no puede ser modificada por los mismos. En caso que el retiro y la relocalización de las interferencias previstas en este apartado deban ser encaradas por las empresas responsables de los correspondientes servicios públicos, el pago de los trabajos a las mismas, previa aprobación de la Inspección, será hecho por el Contratista y serán reembolsados por el Comitente a través del primer certificado mensual que se emita en forma posterior a la presentación por parte del Contratista de la constancia del pago efectuado”.

<sup>15</sup> Es el coeficiente que se obtiene de relacionar el precio de venta con el costo. Incluye impuestos, el beneficio y los gastos generales, financieros e indirectos.

era solamente orientativo y no comprometía al Contratante en cuanto a su magnitud y complejidad no admitiéndose adicionales de obra por este concepto. El Oferente debía analizar antes de efectuar su propuesta la información que formaba parte de esa documentación técnica.

En el Informe N° 728-DGOING-09 del 3/11/09 la Dirección General de Obras de Ingeniería elaboró un análisis técnico-financiero-contable de la obra antes de transferir la misma a AUSA<sup>16</sup>. Del mismo se desprende que las interferencias no relevadas correspondientes al Cruce Bajo Nivel Warnes se estiman en la suma de \$8.397.137,58 que con el coeficiente de paso haría un total de \$15.000.000. Este monto incrementaría el porcentaje de adicionales y superaría ampliamente el límite del 5 % establecido en el artículo 9° inc. b) de la Ley de Obra Pública.

A pesar de que la contratación adopta el sistema de ajuste alzado, los pliegos establecen un monto para el ítem 8.b. “Reubicación de Redes No Relevadas”. Esto implica, por un lado, el incumplimiento del artículo 4° de la Ley N° 13.064 que prescribe la obligatoriedad de efectuar las licitaciones sobre la base de proyectos y presupuestos completos, y por otro lado, se ignora el concepto de ajuste alzado. En efecto, el contrato por ajuste alzado debe tener un monto “determinado”, y no “determinable” por el hallazgo de interferencias no previstas en la documentación licitatoria.

Con relación a las obligaciones de la empresa contratista el Pliego de Condiciones Particulares en el numeral 2.1.11 “Conocimiento de la Obra” prevé lo siguiente: “La presentación de la propuesta crea la presunción absoluta de que sus firmantes conocen el lugar de emplazamiento de la obra, que han tomado conocimiento del terreno, han estudiado los planos y demás documentos técnicos de la licitación, han efectuado sus propios cálculos y cálculos de costos de obra y que se han basado en ellos para formular su oferta. Los datos suministrados por el Contratante, sólo tienen carácter ilustrativo y en ningún caso darán derecho al Contratista a reclamo alguno si fueran incompletos”.

Por medio de la Resolución N° 317-MDU-08 del 5/06/08 se estableció que el GCBA debía reembolsar a la contratista las erogaciones efectuadas como consecuencia de las remociones que la inspección determinó necesario efectuar. Mediante esta Resolución se aprobó la modificación del precio unitario del ítem 8.b de la Planilla Modelo de Cómputo y Presupuesto “Reubicación de Redes No Relevadas”.

Del análisis de las notas de pedido N° 23, 28, 32 y 36 se concluye que las ofertas recibidas para la contratación de los trabajos de remoción de las interferencias en zona de vías fueron las siguientes:

<sup>16</sup> Ver punto b. “Resolución N° 56-MDU-09” de Aclaraciones Previas del presente informe.

Conducto de Gas

La contratista Poliredes presentó la oferta más económica con una cotización de \$146.060 más IVA (monto que incluye trabajos y materiales). Presentó un análisis de precios discriminado en 13 ítems con un plazo de ejecución de 30 días a partir del Acta de Inicio con Metrogas. Se consignaron además otras propuestas de dos contratistas que se descartaron por no resultar convenientes ni presentadas en debida forma. A la cotización de Poliredes se le sumó el presupuesto de Metrogas de \$12.026,00.

Poliredes .....	\$146.060,00
Metrogas .....	\$ 12.026,00

En la Nota de Pedido N° 32 del 4/3/08 se informó que Poliredes acepta una rebaja del 3% sobre el valor originalmente ofrecido, aunque no consta que se haya efectivizado.

Red de Agua Potable

Se informó que de los tres presupuestos presentados para la remoción del caño de agua potable (planos aprobados por AYSA) la más conveniente fue la de COYSA por el monto de \$1.367.965, importe al que había que sumarle los montos solicitados por AYSA para reconexión e inspección de \$15.200 y \$75.400 respectivamente.

COYSA.....	\$1.367.965,00
AYSA .....	\$ 90.600,00

Redes de Electricidad

El 16/3/08 se adjuntó un presupuesto para la relocalización de instalaciones de telecomunicaciones de Edenor que interferían con la obra. La provisión de cables y empalmes tuvo un costo de \$15.727 y los trabajos de la obra civil de la subcontratista Lillo por \$36.500.

Edenor .....	\$ 15.727,00
Lillo .....	\$ 36.500,00
Edenor baja tensión.....	\$ 59.104,00

Según se visualiza las interferencias tuvieron un costo de \$1.745.733 las que por la aplicación del coeficiente de paso del contratista se incrementaron en un 78,63%. Según se puede concluir del análisis de las ofertas presentadas, estos trabajos fueron ejecutados en forma directa por las concesionarias de los servicios públicos y empresas subcontratistas de éstas que se encargaron de la obra civil. De esta manera, el coeficiente de paso cobrado por la contratista de la obra principal resulta excesivo, simplemente por ser un intermediario necesario para la resolución de las interferencias según lo establecido en los Pliegos.

En el mes de julio de 2008 se iniciaron las tareas del Adicional N° 1 mientras la obra principal se encontraba paralizada de hecho.

### Adicional N° 2

El 8/1/2008 por medio de la Nota N° 1025 DGTR-2008, que tramitó en forma independiente al expediente, la Dirección General de Tránsito solicitó la reformulación del Cruce a nivel de la Calle Girardot con las vías del ex FFCC San Martín ubicado a 3 cuadras del paso bajo nivel objeto de la licitación de análisis. La obra consistía en: 1) Generar un nuevo cruce vehicular hacia el oeste que venga a reforzar el cruce de Av. Warnes y Jorge Newbery. 2) Darle salida y circulación a la calle Concepción Arenal en su encuentro actual con las vías del Ferrocarril.

La obra implica una tarea de relevamiento topográfico ya efectuado en su momento por la Dirección General de Obras Viales, y un importante trabajo de reconstrucción y adecuación consistente en: 1) Reconstrucción del Paquete estructural completo de sectores de calzadas, 2) Reformulación del propio cruce a nivel sobre las vías con hormigón articulado y losetas premoldeadas, 3) Reconstrucción de veredas, 4) Señalamiento del cruce ferroviario vertical, acústico y de barreras, 5) Señalización horizontal y vertical general, entre otros.

El Ministerio de Desarrollo Urbano encontró fundamento para encomendar esta obra -Reformulación paso a nivel calle Girardot con vías del FFCC- a la misma contratista de la obra del Cruce Bajo Nivel Dorrego-Warnes en el Decreto N° 948-GCBA-2008<sup>17</sup>.

Por medio de la Resolución N° 982-MDU-08, el 29/12/08, se aprobó la obra como Adicional N° 2 por un monto de \$721.525,91. El plazo de esta obra era de 60 días corridos. También se aprobó un pago especial a cuenta por \$216.457,77, equivalente al 30% del monto del Adicional de obra. A la fecha de finalización de las tareas de campo del presente Informe esta obra no se había ejecutado y tampoco se había efectuado el pago especial a cuenta. Se agregó la Solicitud de Gastos por la suma precedente a fin de ser financiada la obra a través del denominado fondo FOISO (ejercicio 2008).

### Adicional N° 3

Como consecuencia de la Audiencia Pública, realizada el 22/05/08, se redefinieron criterios del proyecto del Cruce de Dorrego. Esto implicó un nuevo proyecto de superficie que generó modificaciones en las cantidades de ítems, economías y demasías. Además el anegamiento de un sector de la Av. Dorrego comprendido entre las calles Rodney y Guzmán, motivó el replanteo de la situación hidráulica local aprobándose un proyecto de desagüe pluvial con

<sup>17</sup> Ver punto c. “Resolución N° 948-GCBA-08 – Delegación de Facultades” de Aclaraciones Previas del presente Informe.

la instalación de nuevos sumideros sobre la calle Rodney casi esquina Dorrego. Junto con el replanteo de la obra se solicitó una diferencia por un incremento en el monto total de los trabajos de remoción de interferencias ejecutados. Este importe no correspondía a nuevos trabajos realizados sino que se trataba de una diferencia de precios.

Por medio del Registro N° 997-SSlyOP-09 tramitó esta modificación al proyecto, de \$3.677.678,50, la cual representó el 6,21% del monto original contractual. Por medio de la Resolución N° 810-MDU-09 del 12/11/09 se aprobó el adicional.

La Recepción Provisoria del Cruce de la Av. Dorrego fue otorgada el 17/07/09. El plazo total de obra fue de 759 días. Entre la fecha de finalización prevista contractualmente, 12/08/08, y la fecha fehaciente de finalización han transcurrido 339 días corridos. Esto representa un 80,71% de incremento en el plazo contractual previsto para la ejecución de la misma.

El plazo de garantía de la obra vence el 17/07/10, sin embargo, la recepción definitiva no podrá ser otorgada hasta que el Cruce Warnes no esté terminado, debido a que la ejecución de los dos cruces fue contratado mediante un contrato único.

Por medio del Informe N° 728-DGOING-09 del 3/11/09 la Dirección General de Obras de Ingeniería elaboró un informe técnico-financiero-contable de la obra antes de que la misma sea traspasada a AUSA<sup>18</sup>, el que dice:

#### Obra Faltante

- Básico de Obra: \$31.976.651,34
- Interferencias no relevadas Dorrego: \$569.856,46. Este valor corresponde a la diferencia entre los montos abonados según el criterio que establece el art. 2.9.8.3 b del Pliego de Condiciones Particulares de la obra y el monto aprobado por Resolución N° 317-MDU-08 para el Adicional N° 1 Reubicación de Redes No Relevadas.
- Interferencias no relevadas Warnes: \$8.397.137,58 (valor estimado), que con el coeficiente de paso haría un total de \$15.000.000.
- Adicionales y cambios de proyecto: \$5.000.000
- Redeterminaciones: \$7.981.717,01. Corresponde a una estimación de aumento de 8% cada 6 meses.

#### Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra

Monto del Contrato: \$983.636,58

<sup>18</sup> Ver punto b. “Resolución N° 596-MDU-09”, de Aclaraciones Previas del presente Informe.

Fecha del Contrato: 02/08/07.

Consultora: IATA S.A.

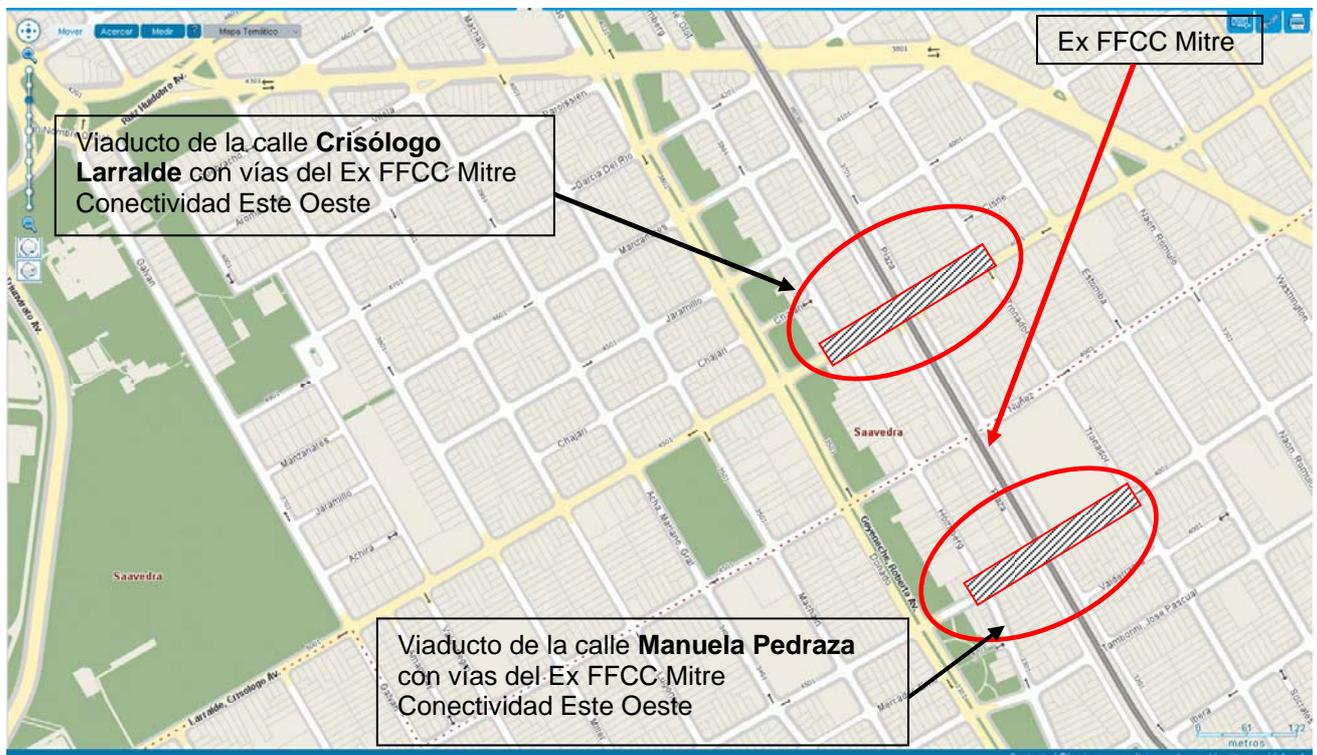
Plazo de Ejecución: 14 meses, más 12 meses por el período de garantía a partir de la recepción provisoria.

El 24/12/2008 se firmó un Acta Acuerdo en el cual se acordó que:

- 1) La Consultora se comprometió a efectuar las tareas de inspección de manera coincidente a la ejecución de trabajos a realizar por la contratista, hasta la nueva finalización prevista para la obra básica y la totalidad de las ampliaciones y modificaciones ordenadas.
- 2) Las partes aceptaron que el monto básico a certificar en concepto de inspección durante la ejecución de la obra se incrementaría en la suma de \$196.727,31, equivalente al 20% del monto básico contractual.
- 3) El saldo remanente en concepto de inspección correspondiente al período de ejecución, sería certificado en forma proporcional al real avance de obra.

Mediante la Resolución N° 1030-MDU-08 del 31/12/08 se aprobó el Acta Acuerdo.

j.4. Cruce Bajo Nivel Pedraza y Larralde c/vías del ex FFCC Mitre ramal Tigre (Obra N° 56)



Departamento Actuaciones Colegiadas  
**INFORME FINAL**  
de la  
Auditoría Gral. de la Ciudad de Bs. As.

Imagen: Fuente Unidad Sistema de Información Geográfica de la CABA

### Construcción del Cruce

Monto Original del contrato de Obra: \$29.662.973,18

Anticipo Financiero Pagado: \$4.449.445,98

Contratista: Fontana Nicastro S.A. – Construere Ingeniería S.A.-UTE

Inicio de obra: 05/12/07.

Plazo: 630 días.

En la memoria descriptiva de los cruces Manuela Pedraza y Crisólogo Larralde se indicaba que estos dos cruces se trabajarían en forma conjunta, lo que incluía en el proyecto de superficie la conexión con la estación Núñez, una intervención en el predio libre entre el área ferroviaria y las medianeras en ambos lados de las vías. Esto implicaba completar la parquización existente, la ejecución de nuevas sendas peatonales, rampas y escaleras de acceso a los andenes, el mejoramiento de la iluminación existente para dar más seguridad al área y la realización de nuevas veredas liberando además el acceso a la estación.

Con fecha 27/12/07 se neutralizaron los plazos de la obra a partir del 06/12/07. Como la obra no contaba con el procedimiento de Audiencias Públicas, éstas fueron realizadas el 26/05/08 para Larralde y el 27/05/08 para Manuela Pedraza. Como consecuencia se detectaron las siguientes falencias en el anteproyecto presentado para la ejecución de estas obras:

- Falta de altura en el túnel que permitiera la circulación de ciertos vehículos, tales como las autobombas y los ómnibus de transporte escolar.
- Falta de rampas adecuadas, a cielo abierto, que posibilitara el cruce a personas con necesidades especiales.
- Falta de calles de convivencia que le dieran un nuevo carácter a la zona.

Por Decreto N° 1150-GCBA-08 y Decreto N° 1151-GCBA-08 fueron aprobados los informes técnicos relacionados con los proyectos de construcción de los pasos bajo nivel en las calles Crisólogo Larralde y Manuela Pedraza con vías del FFCC ex Mitre, respectivamente.

Por Acta Acuerdo del 30/12/08 se estableció:

- Que la Subsecretaría de Ingeniería y Obras Públicas, en función de sus atribuciones conferidas por Decreto 2075-GCBA-07, manifestó la conveniencia de continuar con los trabajos manteniendo vigentes las

- cláusulas y condiciones fijadas en los contratos que dieron origen a la Licitación Pública N° 1077/2006 (Exp.41122/06).
- Que dada la necesidad de interés público en realizar la obra a fin de contar a la mayor brevedad con las obras de conectividad vial resultaba imprescindible recuperar el tiempo perdido acelerando el ritmo de obra.
  - Para que el contratista pudiera acelerar el ritmo de obra en 60 días se le otorgó un acopio que consistía en un monto de hasta un 15% (\$4.449.445,98) del monto de obra restante de certificar. Una vez aprobado el acopio y labradas las actas correspondientes, el Ministerio se comprometió a reembolsar la pertinente suma de dinero al contratista en el plazo de 45 días corridos de presentado el correspondiente certificado de acopio.
  - Efectivizar el descuento de la suma de dinero destinado a acopio mediante la emisión de certificados de desacopio de manera mensual.
  - En cuanto al descuento del anticipo financiero otorgado inmediatamente luego de la firma de la contrata, se modificó el numeral 2.6.1 del Pliego de Condiciones Particulares (PCP) estableciéndose su descuento en cuotas proporcionales al real avance de los trabajos de obra en lugar de las cuotas iguales y consecutivas.
  - Convalidar el reinicio de las tareas a 30 días de la notificación. La fecha de reinicio fue el 20/03/09.

El acopio certificado por la empresa fue de \$3.750.681,30.

La documentación respaldatoria presentada por la contratista para acreditar el gasto efectuado en concepto de acopio y solicitar su reembolso<sup>19</sup> al GCBA es improcedente para avalar dicho acopio. En efecto:

- a) Se presentaron facturas que respaldan compras de materiales realizadas 1 año antes de la firma del Acta Acuerdo. Este instrumento que autoriza el acopio es de fecha 30/12/08 mientras que las facturas emitidas por los proveedores Hormigón Rápido S.A. (Hormigonera Valfos, por provisión de hormigón elaborado) por \$309.155,00 y Armaduras del Sur S.A. (por provisión de Acero en Barras) por \$643.197,28 tienen fechas 28/12/07 y 27/12/07 respectivamente.
- b) No consta la factura y recibo emitida por el proveedor de la compra de Chapa Laminada. La documentación presentada para respaldar la provisión por \$3.407.190,60, es una nota del proveedor, Doblmetal S.A.C.I.F.I.A., con fecha anterior a la firma del Acta Acuerdo, 23/12/08, en la cual éste certifica que el material se encuentra acopiado en el depósito de la firma M. Royo S.A. a la espera de ser procesado.

No consta la presentación de pólizas de seguros y sus pagos que protejan los materiales de posibles contingencias que pudieran ocurrir en los depósitos de los proveedores, como lo exigía el Acta Acuerdo.

<sup>19</sup> Cláusula 4° del Acta Acuerdo del 30/12/08: “...Una vez aprobado el referido acopio y labradas las actas correspondientes, EL MINISTERIO se compromete a reembolsar la pertinente suma de dinero a EL CONTRATISTA con motivo del referido acopio y en el plazo de 45 días corridos de presentado el correspondiente Certificado de Acopio.”

El 20/03/09 se reiniciaron los trabajos en obra. La empresa presentó los certificados 1 y 2 correspondientes a abril y mayo 2009 con un 3,99% de avance de obra.

Por Informe N° 742-DGOING-09 del 4/11/09 la Dirección General informó el estado de la obra antes del traspaso de la misma a AUSA<sup>20</sup>, el que dice:

- Obra básica ejecutada: \$588.231,35 que corresponde a un 3,98%
  - Básico de Obra pendiente de ejecución: \$29.074.741,83
  - Anticipo Financiero a descontar: \$4.361.211,27
  - Interferencias no relevadas: \$1.697.120,55, valor estimado no incluye coeficiente de paso.
  - Redeterminaciones: \$9.690.429,72 presentadas no aprobadas y \$9.604.825,11 que corresponde a una estimación de aumento del 8% cada seis (6) meses.
  - Adicionales y Cambios de proyecto: \$2.000.000, estimado.
  - Acopio: \$3.750.681,30
- Resta descontar: \$3.750.681,30

#### Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra

El 29/11/07 por Resolución N° 745-MPyOP-07 se aprobó la Licitación Pública N° 349/07 y se adjudicó a la firma Gago Tonin S.A. la “Revisión del Proyecto e Inspección de Obras del Túnel Vehicular de Manuela Pedraza y Crisólogo Larralde con Vías del T.B.A. ramal Tigre (ex FFCC Mitre)” por la suma de \$935.176,47.

En la foja 361 del expediente se encuentra una copia de la Contrata, sin fecha, suscripta sólo por la Consultora adjudicataria.

El 10/07/09, por medio de la Resolución N° 523-MDU-09, el Ministro de Desarrollo Urbano resolvió dejar sin efecto la Resolución N° 745-MPyOP-07.

Entre los Considerandos, se destacan los siguientes:

- Que al no haberse producido el comienzo efectivo de la obra, de manera coincidente, no fue posible dar inicio a los servicios de inspección a cargo de la firma Gago Tonin S.A.
- Que no se efectivizó por parte del GCBA la firma de la contrata.
- Que como consecuencia de lo expuesto, y a fin de dar continuidad a la obra en cuestión –frente al inminente reinicio de los trabajos – se

<sup>20</sup> Ver punto b. “Resolución N° 596-MDU-09”, de Aclaraciones Previas del presente Informe.

produjo la necesidad de consensuar los términos contractuales con la firma GagoTonin S.A.

- Que a pesar de las tratativas llevadas adelante, resultó imposible arribar a una nueva fórmula contractual satisfactoria a los derechos e intereses de las partes, lo que determina la revocación del acto administrativo por razones de oportunidad, mérito y conveniencia.

Con fecha 24/07/09 el Presidente de Gago Tonin S.A. se notificó de la Resolución.

j.5 Cruce Bajo Nivel Olazábal-Monroe c/vías del ex FFCC Mitre ramal J.L.Suarez (Obra N° 55)

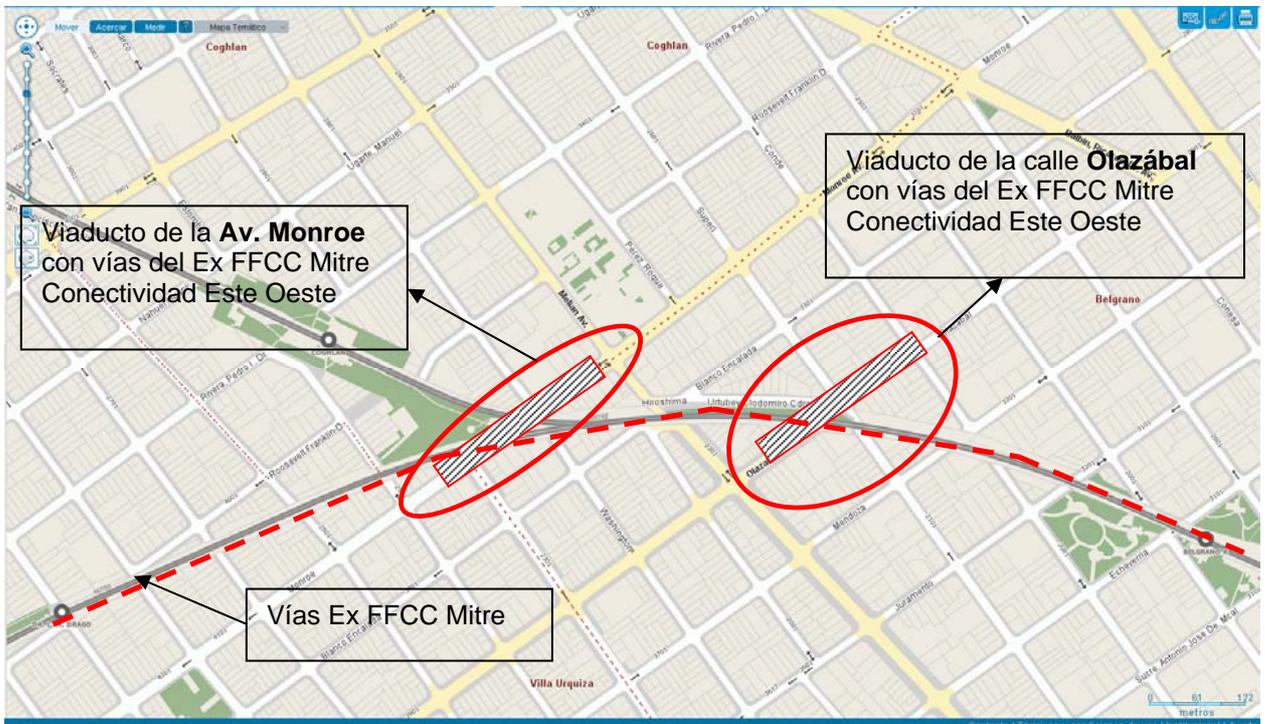


Imagen: Fuente Unidad Sistema de Información Geográfica de la CABA

Construcción del Cruce

Monto Original del contrato de Obra: \$49.097.499,92

Anticipo Financiero Pagado: \$7.364.624,99

Contratista: Fontana Nicastro S.A.- Luciano S.A. - UTE

Inicio de obra: 22/06/07

Plazo Olazábal: 330 días

Departamento Actuaciones Colegiadas  
**INFORME FINAL**  
de la  
Auditoría Gral. de la Ciudad de Bs. As.

Plazo Monroe: 360 días

Plazo total: 690 días

Con fecha 20/09/07 el Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario N° 9 dictó una Resolución estableciendo hacer lugar a una medida cautelar, ordenando al GCBA la suspensión de la ejecución de la obra hasta tanto existiera sentencia definitiva o en su caso se convocara a la Audiencia Pública prevista en el art. 26 de la ley 123.

A esa fecha la obra contaba con un avance del 1,21%.

La Audiencia Pública correspondiente a la obra se realizó el 29/05/08. En ella los vecinos solicitaron la suspensión de la obra hasta que se solucionaran los problemas de inundación en la zona y se hicieran las obras necesarias para resolver esta situación. Como consecuencia del planteo presentado por los vecinos el 25/09/08 se dictó el Decreto N° 1144/08 en el cual el Jefe de Gobierno decidió:

- Aprobar el informe técnico relacionado con el proyecto de construcción de la obra.
- Se encomendó al Ministerio de Desarrollo Urbano la suspensión de la obra correspondiente al cruce de la Av. Olazábal hasta tanto estuviera concluida y comprobada la solución del problema hidráulico de la zona.
- Se encomendó a la Subsecretaría de Ingeniería y Obras Públicas ejecutar la obra correspondiente al cruce de la Av. Monroe.

Entre septiembre de 2007 y el 25/08/09, fecha en la cual se dictó el Decreto N° 1144-GCBA-08, la obra fue suspendida de hecho sin que medie acto administrativo que declare tal situación.

Con fecha 25/05/10 la Subsecretaría de Proyectos y Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura del Ministerio de Desarrollo Urbano respondió a la Nota N° 1162 -AGCBA-10 por medio del Informe N° 180 en el cual comunicó que había elaborado un proyecto consistente en un aliviador hidráulico (aliviador Washington-Blanco Encalada) para mitigar los anegamientos que se producen en la intersección de las calles Olazábal y Superí. También informó que se llamó a licitación para contratar la ejecución de la obra y que el sobre N° 1 había sido abierto el día 22/12/09 registrándose 6 ofertas. El sobre N° 2 no se abrió debido a la falta de presupuesto por lo cual se está tramitando la baja de la obra.

Según el Informe N° 743-DGOING-09 del 4/11/09 se informó el siguiente detalle económico financiero de la obra antes del traspaso de la misma a AUSA<sup>21</sup>, el que dice:

- Obra Básica Ejecutada: \$592.185,54, que corresponde al 1,21% de la obra.

<sup>21</sup> Ver punto b. “Resolución N° 596-MDU-09”, de Aclaraciones Previas del presente Informe.

- Básico de Obra Faltante: \$48.505.314,38
- Anticipo Financiero a Descontar: \$6.318.634,76
- Interferencias no Relevadas: \$5.091.361,66
- Adicionales y Cambios de Proyecto: \$5.000.000 -importe estimado-
- Redeterminaciones: \$29.671.310,64 (corresponde a una estimación de aumento de 8% cada 6 meses).

Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra

Monto del Contrato: \$802.668,00

Fecha del Contrato: 14/08/07

Consultora: Oscar Grimaux y Asociados S.A.T.

Plazo de Ejecución: 10 meses, más 12 meses por el período de garantía a partir de la recepción provisoria.

Con fecha 30/09/08 la Dirección General de Obras de Ingeniería emitió el Informe N° 980-DGOING-08 estableciendo que:

- a) El contrato había tenido comienzo en la fecha prevista y se habían presentado los certificados de los meses de agosto, septiembre y octubre de 2007.
- b) El porcentual de avance de los trabajos de inspección hasta el 30/9/08 había sido del 30%.
- c) Una vez resuelta la continuidad de la obra se acordó con la consultora que los próximos certificados se correspondan con el real avance de obra, de manera tal que la finalización del contrato finalice en el mismo momento que la obra.
- d) Se propició la continuidad de la consultora como revisora del proyecto e inspectora de obra. Se estableció que el monto final del contrato<sup>22</sup> no se modificaría y no se estipuló un tiempo determinado para finalizar el mismo, pues los servicios de la consultora finalizarían al mismo tiempo que concluyera la obra.

Conforme Nota N° 456.454-DGOING-10 del 6/05/10 suscripta por el Director General de la Dirección General de Obras de Ingeniería, al 30/08/08 el porcentual certificado correspondía al 30% del contrato, porcentaje que se mantenía a la fecha de emisión de la nota equivalente a la suma de \$240.800,49, monto pagado en su totalidad.

<sup>22</sup> El monto contractual es afectado por la redeterminación de precios.

Finalizando el expediente se encuentra un Proyecto de Acta de Rescisión por Acuerdo de Partes del año 2010 pero sin especificar fecha, en la cual:

- a) Las partes acuerdan declarar rescindido el contrato de común acuerdo y sin penalidad alguna.
- b) Se expresa que la rescisión se halla estipulada en la Ley N° 13.064 de Obra Pública – P.C.G. numeral 1.14.3 inc. c) “Resolución del contrato”.
- c) Que no corresponde la liquidación de créditos y débitos.

j.6 Cruce Bajo Nivel Av. Mosconi c/vías del ex FFCC Urquiza (Obra N° 54)



Imagen: Fuente Unidad Sistema de Información Geográfica de la CABA

Construcción del Cruce

Monto Original del contrato de Obra: \$26.146.708,28

Anticipo Financiero Pagado: \$3.922.006,24

Contratista: IECSA S.A.

Inicio de obra: 19/06/07

Plazo: 420 días.

El 14/12/07 por Orden de Servicio N° 21, remitida por el GCBA a la Consultora, se informó que se produjo la reacción de vecinos de la zona que estaban en

Departamento Actuaciones Colegiadas  
**INFORME FINAL**  
de la  
Auditoría Gral. de la Ciudad de Bs. As.

desacuerdo con la obra lo que provocó la suspensión de los trabajos ante la posibilidad de actos de violencia, hecho que fue constatado por Escribano Público y llevado a Acta. En la Orden de Servicio N° 37 de fecha 14/12/07, remitida por la consultora a la contratista, se informó que se dispuso la suspensión de la obra.

El 20/05/08 se realizó la Audiencia Pública que se encontraba pendiente de ejecución. El Coordinador de la obra de la Dirección General de Obras de Ingeniería expresó, ante una consulta realizada por el equipo, que como resultado de las inquietudes de los vecinos en la Audiencia Pública y del análisis exhaustivo del proyecto se introdujeron modificaciones al mismo implementándose pasos peatonales a distinto nivel de vías, mayor ancho del túnel vehicular y mayor intervención en el proyecto de superficie para mejorar el ambiente aledaño.

El 11/08/08 se firmó un Acta Acuerdo entre el Ministerio de Desarrollo Urbano y la contratista suspendiendo la obra desde el 14/12/07 hasta la resolución del conflicto vecinal. Esta Acta fue aprobada por Resolución N° 698-MDU-08 del 17/10/08.

La paralización de la obra estuvo vigente hasta el 14/10/08, fecha en la cual se reiniciaron los trabajos, efectuándose únicamente durante este período un mantenimiento de obrador para lo cual la contratista solicitó a la Dirección General el pago de \$343.410,10 por los 10 meses que duró esta paralización.

Con fecha 11/12/08 se firmó un Acta Acuerdo entre el Ministerio de Desarrollo Urbano y la contratista IECSA S.A. mediante la cual, con objeto de acelerar la obra en 45 días, el primero se obligaba a otorgar una suma de dinero equivalente al 15% del monto contractual restante de ejecución, de \$3.743.968,99, para ser aplicada al acopio de materiales. La empresa certificó a esa fecha la suma de \$1.945.306,82 más IVA.

A partir del otorgamiento del acopio la contratista solicitó se reviera la forma de descuento del anticipo financiero y del acopio, para lo cual se solicitó a la Procuración General de la CABA que se expidiera al respecto. Ésta emitió el Dictamen N° 72125-PG-09 del 29/05/09 en el cual concluyó que para otorgar un acopio o anticipo financiero debían agregarse a las actuaciones un informe técnico en el cual se justificara la necesidad de haberlo otorgado.

Por Addenda del Acta Acuerdo, de fecha 4/11/09, el Ministerio de Desarrollo Urbano y la contratista acordaron modificar la metodología para descontar el anticipo financiero pasando de cuotas iguales y consecutivas a cuotas proporcionales de acuerdo con el real avance de obra. En cuanto al acopio, se efectivizaría en forma mensual conforme a los materiales incorporados a la obra. Esta Addenda fue aprobada por Resolución N° 833-MDU-09 de fecha 19/11/09.

El 27/01/10 se publicó en el Boletín Oficial N° 3349 la Resolución N° 988-MDU-09 mediante la cual se aprobó el Adicional N° 1 por un monto de \$3.114.439,22

para lo cual se otorgó un plazo de ejecución de 335 días a contar desde la relocalización de las interferencias no relevadas. En el artículo 6º de dicha Resolución se prorrogó el traspaso de la obra a AUSA<sup>23</sup> hasta la fecha de suscripción del instrumento legal que formalizara la transferencia. La actuación mediante la cual tramitó este adicional y la documentación respaldatoria que permita verificar el monto del presupuesto aprobado no fue puesta a disposición.

En la inspección ocular<sup>24</sup>, realizada por el equipo de auditoría el 13/05/10, se verificó que tanto el tránsito vehicular como el peatonal sigue efectuando el cruce de las vías del ex FFCC Urquiza por el paso existente de la calle Sanabria, ubicado físicamente sobre la traza del túnel proyectado, la que se encuentra vallada con alambrado y su iluminación es deficiente. Se verificó que el paso peatonal sobre la Av. Segurola se halla precariamente separado del tránsito vehicular con cinta de seguridad y conos color naranja, lo cual constituye una calzada con elevado riesgo para la circulación de los peatones. En el interior de la obra se verificaron obras paralizadas y restos abandonados de materiales, pozos abiertos, cañerías de gran diámetro rotas y expuestas, encofrados y armaduras para hormigón.

También se constató que el servicio de vigilancia sólo es prestado en los edificios del obrador, quedando el resto de la obra como un gran espacio libre desprotegido (lindero a las vías), configurando un área de posible inseguridad para peatones y domicilios cercanos.

El 11/05/10 se firmó el Acta de Traspaso de la obra sobre la base de un contrato interadministrativo suscripto entre el Ministerio de Desarrollo Urbano y Autopistas Urbanas S.A. En los considerandos se reconoció que:

- a) la contratista certificó a la fecha de la suscripción del contrato, en concepto de suma destinada al acopio de materiales, \$1.945.306,82 más IVA, conforme lo expresado en el Certificado de Acopio de fecha 31/12/08.
- b) Que por Resolución N° 988-MDU-09 se aprobaron adicionales de obra por la suma de \$3.114.439,22.
- c) Que en el presupuesto de gestión del GCBA para el año 2009 existía una restricción de fondos para el financiamiento de la obra objeto del contrato.
- d) Que la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que consideraba conveniente proceder al traspaso del contrato correspondiente a la obra a AUSA.
- e) Que la empresa IECSA SA ha prestado su conformidad con la cesión contractual y las condiciones bajo las cuales se materializa el traspaso de la obra a AUSA.
- f) Que la UCCOV no ha formulado objeciones para el traspaso.

<sup>23</sup> Ver punto b. “Resolución N° 596-MDU-09”, de Aclaraciones Previas del presente Informe.

<sup>24</sup> Ver punto k. “Inspección Ocular de las Obras”, de Aclaraciones Previas del presente Informe.

- g) Que el Directorio de AUSA ha prestado conformidad con la suscripción del traspaso mediante Acta de Directorio de fecha 15/03/10.

En las cláusulas se estableció que el Ministerio de Desarrollo Urbano cedió y transfirió a AUSA los derechos y obligaciones del contrato suscripto con IECSA S.A. en el marco de la Licitación N° 1077-06 más las modificaciones al mismo y los adicionales aprobados por Resolución N° 988-MDU-09 para que ésta prosiguiera la gestión del contrato hasta que se produjera el cabal cumplimiento del objeto del mismo. Sin embargo se aclaró que los certificados de avance de obra, las redeterminaciones, los intereses moratorios, y cualquier otro crédito de IECSA S.A. referido a tareas realizadas con anterioridad al 30/11/09, serían responsabilidad del Ministerio de Desarrollo Urbano y tramitados ante dicho Ministerio.

Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra

Monto del Contrato: \$939.587,00

Fecha del Contrato: 02/08/07.

Consultora: Consular Consultores Asociados S.A.

Plazo de Ejecución: 13 meses, más 12 meses por el período de garantía a partir de la recepción provisoria.

En el Informe N° 979-DGOING-08 del 09/10/08 se informó que la prestación de la Consultora se inició en la fecha prevista con la verificación del proyecto ejecutivo y de los cateos previos, situación que implicó la confección de los certificados correspondientes a los meses de agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2007 y que el avance de los certificados presentados es del 39%, restando una certificación de 8 meses. El Director General de Obras de Ingeniería expresó, en este Informe, que se mantuvieron reuniones con la consultora, a la que se le propuso reconvenir el contrato, con la modificación en el importe de las cuotas, prorrrateándolas en el lapso de ejecución efectivo de los trabajos, es decir, certificando de acuerdo al avance real de obra; situación no aceptada por la consultora.

El 5/11/08, en razón de los antecedentes expuestos en el Informe N° 1100-DGOING-08 y el N° 979-DGOING-08, el ente auditado recomendó la rescisión contractual de mutuo acuerdo con la firma.

La Procuración General de la CABA, mediante Dictamen N° 68423-PG-08 del 09/12/08 consideró que se encontraban reunidos los extremos que hacían viable la rescisión del contrato, por lo que no encontró objeciones legales que realizar.

El 16/03/09 se dictó la Resolución N° 5-SSlyOP-09 que como Anexo I incluye el Acta Acuerdo suscripta entre el Subsecretario de Ingeniería y Obras Públicas y la Consultora.

Las partes acordaron:

- a) Declarar rescindido de común acuerdo y sin penalidad alguna el contrato celebrado entre GCBA y Consultora para la “Revisión del Proyecto e Inspección de Obras del Túnel Vehicular de Avenida Mosconi con Vías de Metrovías (ex F.C. Urquiza)”.
- b) La Subsecretaría aprobó los certificados por los trabajos de Inspección de Obra ejecutados durante los meses de septiembre, octubre y noviembre de 2007 por la suma de \$234.089,02, IVA incluido.
- c) La empresa renunció a exigir al GCBA el pago de gastos improductivos, mayores costos, lucro cesante y/o daño emergente como consecuencia de la rescisión acordada.
- d) La Subsecretaría, a través de la Dirección General de Obras de Ingeniería, otorgó la recepción definitiva de los servicios prestados. La consultora se comprometió a entregar toda documentación de obra, cursada entre ésta y la empresa contratista hasta la fecha de suscripción del acta.
- e) La empresa declaró que no tendría nada más que reclamar al GCBA por ningún título o concepto emergente o derivado de la presente obra.

#### *k) Inspección Ocular de las Obras<sup>25</sup>*

El 13/05/10 se llevó a cabo la inspección ocular de las obras, contando con el asesoramiento del representante de la Supervisión de Obra de la Dirección General de Obras de Ingeniería del GCBA<sup>26</sup>. La Inspección Ocular se desarrolló en el siguiente orden:

- 1) Cruce Bajo Nivel Dorrego-Warnes
- 2) Cruce Bajo Nivel Punta Arenas
- 3) Cruce Bajo Nivel Mosconi
- 4) Cruce Bonorino
- 5) Cruce Bajo Nivel Pedraza-Larralde

## **7. OBSERVACIONES**

1. Bajo cumplimiento de los objetivos del programa, dado que sólo el 33,33% de las obras se hallan habilitadas al público y en funcionamiento, en tanto que el 66,66% restante se encuentran paralizadas (33,33%) o sin ejecución (33,33%).

<sup>25</sup> Ver Anexo III Inspección Ocular de las Obras del presente Informe.

<sup>26</sup> Ing. Leonardo Frieria.

2. Incumplimiento del Decreto N° 1510-GCBA-97 de Procedimientos Administrativos, Decreto N° 2208-GCBA-03 de Ordenamiento, Registros y Circulación de Expedientes y Actuaciones Administrativas y Principios Generales de Control Interno. El relevamiento de los expedientes de obra se ha visto dificultado debido a que existen numerosas actuaciones relacionadas con los mismos que son llevadas en forma autónoma (redeterminaciones de precios provisorias, definitivas, adicionales de obra, acopios), sin que en el expediente se encuentre la constancia de que las mismas se llevan por cuerda separada.
3. La magnitud de las modificaciones<sup>27</sup> a los Pliegos de todas las obras mediante actas acuerdos desvirtuaron las licitaciones públicas, atento que altera las condiciones contractuales existentes al momento de realizarse la licitación perjudicando al resto de los oferentes incumpliendo los principios generales de contratación y la ley de obra pública<sup>28</sup>.
4. A la fecha de cierre de las tareas de campo del presente Informe, la Administración mantiene una inmovilización de fondos de \$15.934.898,24<sup>29</sup> por el pago de anticipos financieros de obras que se encuentran suspendidas o no se han iniciado. También se pagaron \$6.104.502,55 en concepto de acopios de obras que se encuentran suspendidas.
5. Incumplimiento del artículo 4° de la Ley de Obra Pública<sup>30</sup>. La gran cantidad de interferencias detectadas en todas las obras evidencian que sus proyectos fueron realizados en forma incompleta. Faltaron estudios y requerimientos a las empresas prestadoras de servicios públicos que permitieran localizar las principales redes existentes en los lugares de las obras; dando origen a los adicionales que da cuenta el presente Informe.

<sup>27</sup> Ver punto j. Obras Objeto de Auditoría, de Aclaraciones Previas del presente Informe.

<sup>28</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “Esta Dirección General de Obras de Ingeniería comienza sus funciones el 10/12/07, a partir de la sanción del Decreto N° 2075-GCBA-2007, con las Obras de todos los Bajo Nivel adjudicados, contando con los correspondientes certificados de aptitud ambiental, estando los mismos categorizados Con Relevante Efecto (CRE). Por tal motivo previo al llamado a Licitación debería haberse realizado la Audiencia Pública, la cual no se llevó a cabo en su oportunidad, por ello el Ministerio de Desarrollo Urbano realizó la convocatoria a las mismas. Situación que sumada a otros inconvenientes provocó demora en la ejecución de las obras...”.

<sup>29</sup> Ver Cuadro “Anticipos Financieros y Acopios” del punto j. Obras Objeto de Auditoría, de Aclaraciones Previas del presente Informe.

<sup>30</sup> Ley N° 13.064 Art. 4°: “Antes de sacar una obra pública a licitación pública o de contratar directamente su realización, se requerirá la aprobación del proyecto y presupuesto respectivo, por los organismos legalmente autorizados, que deberá ser acompañado del pliego de condiciones de la ejecución, así como de las bases del llamado a licitación a que deban ajustarse los proponentes y el adjudicatario, y del proyecto de contrato en caso de contratación directa. La responsabilidad del proyecto y de los estudios que le han servido de base, caen sobre el organismo que los realizó. En casos excepcionales y cuando las circunstancias especiales lo requieran, el Poder Ejecutivo podrá autorizar la adjudicación, sobre la base de anteproyectos y presupuestos globales, los que tendrán el carácter de provisional por el tiempo necesario para que se preparen y aprueben los documentos definitivos”.

6. La Administración que finalizó el 9-12-2007 sacó a licitación todas las obras relevadas con proyectos incompletos que permitieron eludir los límites establecidos por el artículo 9º inc. b) de la Ley de Obra Pública<sup>31</sup>. En efecto, el numeral 2.9.8.3 de los Pliegos de condiciones Particulares faculta a las partes, a criterio de la contratista y bajo control de la inspección, la ampliación de la obra mediante la subcontratación directa de trabajos no previstos “en detalle” en la documentación licitatoria “Redes no Relevadas” por un monto<sup>32</sup> discrecional que puede exceder el tope máximo legalmente permitido, que para estas obras es del 5% del monto del contrato<sup>33</sup>.
7. El tratamiento por ajuste alzado dado a las interferencias en los Pliegos alteró el sistema de precio determinado mediante el cual habían sido contratadas las obras. En efecto, el precio fijo e inamovible estipulado en el pliego quedó superado por el hallazgo de interferencias no previstas en la documentación licitatoria.

<sup>31</sup> Ley N° 13.064. Art. 9º “Sólo podrán adjudicarse las obras públicas nacionales en remate público. Quedan exceptuadas de la solemnidad de la subasta y podrán ser licitadas privadamente o contratadas en forma directa, las obras comprendidas en los siguientes casos: ..... b) Cuando los trabajos que resulten indispensables en una obra en curso de ejecución, no hubiesen sido previstos en el proyecto ni pudieran incluirse en el contrato respectivo. El importe de los trabajos complementarios antedichos no excederá de los límites consignados en la escala siguiente”:

Costo original de la obra contratada		Límite de la Contratación por obras Complementarias		
Hasta	\$500.000			\$100.000
Desde	\$500.001	hasta	\$2.000.000	20%
"	\$2.000.000	hasta	\$5.000.000	15%
"	\$5.000.001	hasta	\$10.000.000	10%
Más de	\$10.000.000			5 %

<sup>32</sup> Por ejemplo: Adicional N° 1 \$2.618.437,77 (4,43% del monto contractual de la obra Cruce Bajo Nivel Dorrego-Warnes). En el Informe N° 728-DGOING-09 del 3/11/09 la Dirección General de Obras de Ingeniería elaboró un análisis técnico-financiero-contable de la obra antes de que la misma se traspase a AUSA. Del mismo se desprende que las interferencias no relevadas correspondientes al Cruce Bajo Nivel Warnes se estiman en la suma de \$8.397.137,58 que con el coeficiente de paso haría un total de \$15.000.000.

<sup>33</sup> La Administración sacó a licitación todas las obras relevadas con proyectos incompletos que permitieron eludir los límites establecidos por el artículo 9º inc. b) de la Ley de Obra Pública. En efecto, el numeral 2.9.8.3 de los Pliegos de Condiciones Particulares faculta a las partes, a criterio de la contratista y bajo control de la inspección, la ampliación de la obra mediante la subcontratación directa de trabajos no previstos “en detalle” en la documentación licitatoria “Redes no Relevadas” por un monto discrecional que puede exceder el tope máximo legalmente permitido, que para estas obras es del 5% del monto del contrato.

8. Incumplimiento del numeral 2.6.14.1<sup>34</sup> “Medidas de mitigación y control de efectos negativos sobre el medio ambiente durante la etapa de construcción” del Pliego de Condiciones Particulares. En los expedientes y libros de obra no consta que se hayan efectuado análisis químicos de las tierras provenientes de las excavaciones realizadas para determinar su contaminación o no debido a filtraciones de los conductos pluviales y cámaras o por el contacto con napas contaminadas, su tratamiento y disposición final. Tampoco se verificó la intimación por parte de la inspección o supervisión para que se efectuara el cumplimiento de este numeral del pliego. Cabe remarcar que las tierras provenientes de las excavaciones de estas obras fueron depositadas en las costas del Río de la Plata.

Cruce Bajo Nivel Punta Arenas c/vías del ex FFCC Urquiza, Revisión del Proyecto e Inspección de Obra (Obra N° 53)<sup>35</sup>

9. Deficiente gestión en definir en tiempo y forma el acuerdo con la empresa Metrovías. El Acuerdo entre el GCBA y Metrovías, concesionaria de las vías del ferrocarril, debió haberse firmado en octubre de 2007 y se firmó el 25/07/08, 258 días después, incrementando los plazos de los contratos tanto de obra como de inspección de la misma. Este acuerdo autorizaba los trabajos en la zona de vías.
10. Incumplimiento al Decreto 1510/97. No consta en el expediente el dictado de un acto administrativo que apruebe el Acta Acuerdo del 28/12/08 firmada entre la contratista y el GCBA; afectando el principio de Integridad.
11. Incumplimiento al Decreto 1510/97. No consta en el expediente el nuevo Plan de Trabajos que como anexo integra el Acta Acuerdo que introduce modificaciones a la obra, por lo cual no se pudo verificar si las etapas de la obra se cumplieron según lo establecía dicho Plan<sup>36</sup>.

<sup>34</sup> Numeral 2.6.14.1 “...El contratista deberá cumplir con la normativa ambiental vigente al momento del inicio de las obras. Entre los aspectos que deberá considerar para dicho cumplimiento se mencionan los siguientes:

Control de operaciones con suelos contaminados.

Como los suelos provenientes de las excavaciones para los conductos pluviales y cámaras podrían estar contaminados tanto por pérdidas eventuales de establecimientos (desactivados o no) y depósitos localizados en el área, por el contacto con napas contaminadas o por las filtraciones de los conductos de desagüe, el Contratista deberá en primer lugar determinar las características y niveles que podría revestir dicha contaminación.

Para mitigar la contaminación con dichos suelos, el contratista deberá tener en cuenta dos aspectos fundamentales: por un lado todo lo referente a la prevención del contacto humano con esos lodos contaminantes y, y por el otro, todas aquellas acciones vinculadas a sus tratamiento y su disposición final.”

<sup>35</sup> Los numerales de los Pliegos mencionados en las Observaciones se exponen en el Anexo IV del presente Informe.

<sup>36</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “El mismo ha sido presentado en folio transparente que consta como fs. 24, integrándose con los 2

12. Deficiente proyecto que origina un exceso de los plazos de obra. Se verificó que la obra tenía un plazo de obra de 360 días pero se ejecutó en 633 días, excediendo el plazo original en 273 días.
13. El Adicional N° 1 se aprobó<sup>37</sup> 290 días después de su ejecución<sup>38</sup> y 7 meses después que se otorgara la recepción provisoria de la obra principal<sup>39</sup>.
14. La consultora ATEC S.A. continuó prestando servicios vencido el contrato original, el 14/07/08, durante 9 meses, sin que se hubiera regulado el servicio y el monto de sus honorarios. La resolución ministerial que aprobó la modificación del contrato<sup>40</sup> fue firmada 5 meses más tarde.

Cruce Bajo Nivel Bonorino c/vías del ex FFCC Belgrano Sur, Revisión del Proyecto e Inspección de Obra (Obra N°51)<sup>41</sup>

15. Incumplimiento del artículo 4° de la Ley N° 13.064 de Obra Pública por cuanto la Administración, que finalizó el 9-12-2007, no entregó al contratista, al momento de iniciarse la obra, los terrenos correspondientes al Club Crespo Juniors donde debía ejecutarse la obra. Estos fueron entregados 11 meses después.
16. Deficiente gestión en definir en tiempo y forma el acuerdo con la empresa UGOFE. La ausencia de gestiones previas ante el concesionario de la línea del ex ferrocarril Belgrano dificultaron la factibilidad de la implementación de las obras.
17. Deficiente proyecto que origina un exceso de los plazos de obra. La obra debía ejecutarse en 270 días y se realizó en 478, incrementándose el plazo en un 77,04%.
18. Los trabajos establecidos como Adicional N° 1, aprobado por Resolución N° 871-MDU-08, constituyen una obra nueva (teniendo en cuenta el Objeto) y

ejemplares del Acta Acuerdo y el correspondiente Plan de Trabajos, debidamente suscriptos por los responsables del Acta.”.

<sup>37</sup> Resolución N° 924-MDU-09 del 16/12/09.

<sup>38</sup> La ejecución fue realizada durante el mes de marzo de 2009.

<sup>39</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “El trámite de aprobación del Adicional N° 1, comenzó antes de la finalización de la obra. Dada las diferencias de criterio en los distintos análisis de costos que componen los ítems correspondientes a las economías y demasías en estudio, motivaron demoras en la aprobación del citado adicional.

Como los trabajos incluidos en el adicional de obra debían ejecutarse en forma contemporánea con los correspondientes a la obra básica, se consensuó con la empresa “ad referéndum” de su aprobación, la ejecución del mismo, razón por la cual los mencionados ítems nunca fueron certificados hasta su ratificación por medio de la resolución respectiva...”.

<sup>40</sup> El 15/04/09 se firmó el Acta Acuerdo que fue aprobada el 30/09/09 a través de la Resolución N° 691-MDU-09.

<sup>41</sup> Los numerales de los Pliegos mencionados en las Observaciones se exponen en el Anexo IV del presente Informe.

fueron contratados en forma directa adjudicándose al mismo contratista del Cruce Bajo Nivel Bonorino, incumpléndose con la Ley de Obra Pública N° 13.064 y los principios generales de contratación. Vale aclarar que el porcentaje del adicional sobre el monto del contrato<sup>42</sup> supera el límite establecido en el artículo 9, inc. b de la ley referida<sup>43</sup>.

19. Incumplimiento del objetivo de la contratación directa, en cuanto, la Administración resolvió contratar de esta manera la obra para conectar la calle Bonorino con la Av. 27 de Febrero, sin considerar que la traza se hallaba parcialmente intrusada, evidenciando nuevas imprevisiones al momento de la implementación de las obras.
20. Incorrecto otorgamiento del Adelanto Especial a Cuenta. El Ministerio de Desarrollo Urbano autorizó el pago de un Adelanto Especial del 30% del monto contractual, para acelerar el avance de la obra, cuando era de imposible cumplimiento atento a la existencia de terrenos intrusados en parte de la traza. Habiendo transcurrido más de un año del vencimiento de la fecha de finalización<sup>44</sup>, aún no se ha podido terminar.
21. Incumplimiento del artículo 3° de la Resolución N° 948-MDU-08. El Sr. Ministro autorizó el otorgamiento de un 30% del total del monto contractual de la obra de conexión de la calle Bonorino con la Av. 27 de Febrero. Dicho artículo lo autoriza a conceder el 30% de adelantos sobre la ampliación de la obra y no sobre el monto contractual.
22. La Administración otorgó dos veces la Recepción Provisoria de la obra, una con fecha 10/10/08 y la otra 17/12/08. Esta segunda recepción posibilitó la aprobación de la obra nueva como un adicional.
23. Incumplimiento al Decreto 1510/97. No se encuentran anexadas al expediente el Acta Acuerdo aprobado por Resolución N° 337-MDU-08<sup>45</sup> y el Dictamen N° 67.234-PG-08<sup>46</sup>; afectando el principio de Integridad<sup>47</sup>.

<sup>42</sup> Ver apartado j.2 de Aclaraciones Previas del presente Informe.

<sup>43</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “El bajo nivel Bonorino, constituye una obra de conectividad vial entre 2 sectores de la ciudad separados por una barrera física consistente en las vías de FFCC Belgrano Sur. Dicha conectividad, se complementa con el Adicional N° 1 que implica la conexión vial total entre la Av. Cruz y 27 de Febrero, por lo tanto los trabajos realizados en el adicional se entendieron como parte integrante de la obra principal de conectividad vial. Por lo expuesto, el adicional en cuestión fue aprobado en todas las instancias administrativas, incluso por la Procuración General de la CABA (se adjunta Dictamen y Resolución). No se constituye una obra nueva ya que los trabajos no se contraponen a la esencia característica de la obra ya contratada, puesto que sirven para favorecer su funcionalidad y duración. O sea, que resulta constituir una única obra con fin propio y específico.

El adicional no constituyó una adjudicación directa, para su otorgamiento se siguieron los pasos administrativos de rigor, interviniendo la Procuración General de la CABA, por medio del Dictamen N° 67234/2008 (se adjunta copia de fs. 83 a 86)...”.

<sup>44</sup> Se inició el 2/12/08 y tenía un plazo de ejecución de 120 días, con fecha de finalización el 2/04/09.

<sup>45</sup> Aprueba la modificación del proyecto y la neutralización de plazos.

<sup>46</sup> Dictamen mediante el cual la Procuración General de la CABA dictaminó sobre el Adicional N° 1.

24. La Administración no renovó el contrato de inspección al término del mismo<sup>48</sup>, lo cual dio lugar a que la consultora siguiera trabajando hasta la finalización de la obra sin un contrato marco que regulara el servicio y el monto de sus honorarios. El Acta Acuerdo se firmó 8 meses después<sup>49</sup>.

Cruces Bajo Nivel de la Av. Dorrego y Av. Warnes c/vías del ex FFCC San Martín (Obra N° 52)<sup>50</sup>

25. La Administración no gestionó la devolución del anticipo financiero para la ejecución del Cruce Warnes que se iniciaría después de la terminación del Cruce Dorrego (plazo que efectivamente fue de 759 días). El monto anticipado a descontar durante la ejecución de la obra es de \$3.267.482,35.

26. Incorrecta modificación de los Pliegos mediante una resolución cuando la misma debió efectuarse por decreto. La Resolución N° 317-MDU-2008<sup>51</sup> modificó el precio unitario del ítem 8b de la Planilla Modelo de Cómputo y Presupuesto “Reubicación de Redes No Relevadas”<sup>52</sup>, estableciendo un nuevo valor de \$3.118.437,77. Los Pliegos correspondientes a esta licitación pública habían sido aprobados mediante el Decreto N° 1756 del 23/10/06<sup>53</sup>.

27. La aplicación del coeficiente de paso de la obra principal aplicado por la contratista a la certificación de los trabajos por interferencias resulta excesivo, por cuanto las interferencias fueron realizadas por las concesionarias de los servicios públicos y sus contratistas que ejecutaron la obra civil. La contratista de la obra principal fue un intermediario necesario para la ejecución de las tareas, según lo establecían los pliegos, quien facturó los trabajos realizados con el coeficiente de paso utilizado para presupuestar la ejecución de la obra civil.

28. En el Informe N° 728-DGOING-09 del 3/11/09 elaborado por la Dirección General de Obras de Ingeniería, con motivo del traspaso de la obra a AUSA, no constan estudios, requerimientos ni presupuestos que permitan verificar la existencia de interferencias en el Cruce Warnes y el monto presupuestado de \$8.397.137,58.

<sup>47</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10 por la Dirección General de Obras de Ingeniería se adjuntó el Acta Acuerdo junto con el Dictamen N° 67.234-PG-08. Los mismos no se encontraban anexados al expediente al momento de efectuarse el relevamiento. Conforme lo manifestado por el auditado, la documentación se incorporará al expediente.

<sup>48</sup> La fecha de finalización del contrato fue el 2/04/08.

<sup>49</sup> Acta Acuerdo de fecha 22/12/08 aprobada por Resolución N° 1018-MDU-08 de fecha 31/12/08.

<sup>50</sup> Los numerales de los Pliegos mencionados en las Observaciones se exponen en el Anexo IV del presente Informe.

<sup>51</sup> Publicada en el Boletín Oficial de la CABA N° 2958 del 25/06/08.

<sup>52</sup> Que fijaba un monto global como tope máximo para el pago de interferencias no relevadas de \$500.000.

<sup>53</sup> Al caso no es aplicable el Decreto N° 948-GCBA-08 pues la fecha de su entrada en vigencia es posterior a la de la mencionada Resolución N° 317-MDU-08.

29. Se infringió el art. 9º inc. b) de la Ley Nº 13.064 toda vez que la suma de los adicionales de obra Nº 1, Nº 2 y Nº 3 alcanzaron un 11,86%<sup>54</sup>, excediendo el tope máximo legalmente permitido del 5% del precio del contrato que corresponde para el monto de esta obra<sup>55</sup>.
30. El Adicional Nº 2 “Paso a nivel de la calle Girardot” constituye una obra nueva que fue contratada en forma directa con el mismo contratista. Este cruce no está relacionado con el objeto de la licitación.
31. Deficiente proyecto que origina un exceso de los plazos de obra. La obra del Cruce Dorrego tuvo un plazo de ejecución de 759 días, lo que significa un incremento con respecto a los plazos contractuales previstos para la ejecución de este cruce del 80,71%.

Cruce Bajo Nivel Pedraza y Larralde c/vías del ex FFCC Mitre ramal Tigre (Obra Nº 56)<sup>56</sup>

32. La Administración no gestionó, durante la neutralización de los plazos de obra, la restitución del anticipo financiero pagado de \$4.361.211,27.
33. En el Informe Nº 742-DGOING-09 del 4/11/09 elaborado por la Dirección General de Obras de Ingeniería, con motivo del traspaso de la obra a AUSA, no consta la presentación de estudios y presupuestos que permitan verificar la existencia de las interferencias y el monto presupuestado de \$1.697.120,55.
34. Incumplimiento al Decreto 1510/97. No consta en el expediente el dictado de una Resolución que apruebe el Acta Acuerdo del 30/12/08 firmada entre la contratista y el GCBA<sup>57</sup>.

<sup>54</sup> Adicional de obra Nº 1 \$2.618.437,77 (4,43% del monto contractual Resolución Nº 317-MDU-08), Adicional de Obra Nº 2 \$721.525,91 (1,22% Resolución Nº 982-MDU-2008), Adicional de obra Nº 3 \$3.677.678,50 (6,21% Resolución Nº 810-MDU-09).

<sup>55</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “No es aplicable el art. 9 inc. b) de la Ley Nº 13.064, por cuanto el mismo no se refiere a los adicionales de obra, sino a las obras complementarias no previstas en el Proyecto original.

La circunstancia de esta obra se encuadrada jurídicamente en los términos del artículo 30 y 38 de la Ley de Obras Públicas 13064. Dicho artículo contempla las alteraciones de proyecto que produzcan aumentos o disminuciones de costo o trabajos contratados, y que resultan obligatorias para el Contratista, siempre que no excedan el 20% del valor total de las obras, ya que en ese caso el artículo 53 inciso a) faculta a aquel a rescindir el contrato. Pero mediando acuerdo entre las partes no se transgrede el régimen de la Ley 13064, si se realizan trabajos que excedan el porcentaje indicado. Así lo ha sostenido la Doctrina de la Procuración del Tesoro, en Dictámenes 141: 125 y 168:441, entre otros.”.

<sup>56</sup> Los numerales de los Pliegos mencionados en las Observaciones se exponen en el Anexo IV del presente Informe.

<sup>57</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “No corresponde el dictado de una Resolución Ministerial que apruebe el acta acuerdo en cuestión, por cuanto éste último se encuentra suscripto por el Señor Ministro de Desarrollo Urbano. Vale aclarar que el acta acuerdo constituye un acto administrativo bilateral – por cuanto concurren en él los elementos que exige

35. Las modificaciones efectuadas a los Pliegos, fruto de la firma del Acta Acuerdo, alteraron las condiciones contractuales y lesionaron los principios generales que rigen las contrataciones:

- a) Se otorgó un Acopio de \$4.449.445,98 al contratista de la obra no contemplado en el Pliego original.
- b) Se modificó la forma de reintegro del Adelanto Financiero otorgado por la Administración que en vez de ser en cuotas iguales y consecutivas (conforme pliego) pasó a ser en cuotas proporcionales según el avance de obra.

36. Incumplimiento de los objetivos por los cuales se otorgó el acopio. Según el Acta Acuerdo del 30/12/08 el acopio fue entregado a los efectos de reducir el plazo de obra en 60 días. La obra ha tenido un 3,99% de avance y a partir de junio de 2009 se encuentra paralizada de hecho.

37. La Administración avaló el acopio cuando la documentación presentada por la contratista, para respaldar el gasto efectuado de \$3.750.681,30 por este concepto y solicitar su reembolso al GCBA, es improcedente<sup>58</sup>. En efecto:

- a) Se presentaron facturas que respaldaban compras de materiales realizadas 1 año antes de la firma del Acta Acuerdo. Este instrumento que autorizaba el acopio era de fecha 30/12/08 mientras que las facturas emitidas por los proveedores Hormigón Rápido S.A. (Hormigonera Valfos, por provisión de hormigón elaborado) por \$309.155,00 y Armaduras del Sur S.A. (por provisión de Acero en Barras) por \$643.197,28 tenían fechas 28/12/07 y 27/12/07 respectivamente.
- b) No consta la factura y recibo emitida por el proveedor de la compra de Chapa Laminada. La documentación presentada para respaldar la provisión por \$3.407.190,60, es una nota del proveedor, Doblmetal S.A.C.I.F.I.A., con fecha anterior a la firma del Acta Acuerdo, 23/12/08, en la cual éste certifica que el material se encuentra acopiado en el depósito de la firma M. Royo S.A. a la espera de ser procesado.

el art. 7º del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1510-GCBA/97 - desde que el mismo es celebrado por la Autoridad Máxima con competencia en la materia. De allí pues, que resulte innecesario su ratificación posterior por parte de la misma Autoridad que dictó el acto.”.

<sup>58</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “Independientemente de las fechas de las facturas de compra, las mismas son una demostración de que el material fue adquirido específicamente para la obra en cuestión, ya que la conformación de la UTE tiene como fin exclusivo la construcción de la obra de los cruces bajo nivel de Pedraza y Larralde con vías del ex FFCC Mitre.

La copia de la factura de la compra de Chapa Laminada será incorporada al expediente (se adjunta copia de la misma de fs. 104 a 107)”.

Departamento Actuaciones Colegiadas  
**INFORME FINAL**  
de la  
Auditoría Gral. de la Ciudad de Bs. As.

38. No consta en el expediente la presentación de las pólizas de seguros y sus pagos que aseguren los materiales acopiados de eventuales contingencias<sup>59</sup>.
39. Incumplimiento del numeral 1.12.7 del Pliego de Condiciones Generales en consonancia con el Art. N° 34 de la Ley N° 13.064. No consta acto administrativo que ordene la suspensión de la obra a partir de junio de 2009. La misma está suspendida de hecho<sup>60</sup>.

Cruce Bajo Nivel Olazábal-Monroe c/vías del ex FFCC Mitre ramal J.L.Suarez, Revisión del Proyecto e Inspección de Obra (Obra N° 55)<sup>61</sup>

40. En la Administración vigente en 2006-2007 existieron deficiencias e imprevisión en la elaboración del proyecto y la planificación de la obra. El proyecto de la obra se llevó a cabo sin tener en cuenta los problemas de inundación existentes en la zona y que se hallaban pendientes de ejecución obras hidráulicas relacionadas con el aliviador del Arroyo Vega.
41. La Administración no gestionó la restitución de \$6.318.634,76 en concepto de anticipo financiero pagado en noviembre de 2007 por esta obra que a la fecha de cierre de las tareas de campo del presente Informe no se ha ejecutado. La ejecución del Cruce Olazábal fue suspendida por Decreto N° 1144/08 el 25/09/08 y el Cruce de la Av. Monroe no se ha ejecutado.
42. En el Informe N° 743-DGOING-09 del 4/11/09 elaborado por la Dirección General de Obras de Ingeniería, con motivo del traspaso de la obra a AUSA, no consta la presentación de estudios y presupuestos que permitan verificar la existencia de las interferencias detectadas y el monto presupuestado de \$5.091.361,66.
43. Incumplimiento del Decreto N° 1144/08 debido a que no se ejecutó la obra del Cruce de la Av. Monroe con el ex FF Mitre. Con fecha 25/09/08 y con posterioridad a la realización de la Audiencia Pública de la obra, el Jefe de Gobierno instruyó a la Subsecretaría de Ingeniería y Obras Públicas la ejecución de este cruce.
44. Incumplimiento del numeral 1.12.7 del Pliego de Condiciones Generales en consonancia con el Art. N° 34 de la Ley N° 13064. No consta acto

<sup>59</sup> En descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “La compra quedó garantizada a través de la póliza de seguro de caución N° 96.310 (garantía de Anticipo para Acopio en Contrato de Obra Pública) con Afianzadora Latinoamericana Cía. de Seguros SA. (se adjunta copia de la misma al presente informe, asimismo, se incorporará copia al expediente).”

<sup>60</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10 la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que el Acta de Paralización tramita por Nota N° 506625-DGOING-2010.

<sup>61</sup> Los numerales de los Pliegos mencionados en las Observaciones se exponen en el Anexo IV del presente Informe.

administrativo que ordene la suspensión de la obra Cruce Olazábal entre septiembre de 2007 y el 25/09/08. La obra del cruce Monroe sigue suspendida de hecho<sup>62</sup>.

45. La Administración no ha resuelto el problema hidráulico de la zona de la calle Olazábal con las vías del ex FFCC Mitre por razones presupuestarias. El Cruce Bajo Nivel de la calle Olazábal no podrá realizarse hasta tanto no se lleve a cabo la obra hidráulica. Las obras del aliviador Washington-Blanco Encalada no se han incorporado al Plan de Obras de AUSA.
46. No consta un acto administrativo que resuelva el destino del contrato de inspección de la obra. Después de haber transcurrido 2 años y siete meses de la presentación de la última certificación<sup>63</sup>, se ha incorporado al expediente, en mayo de 2010, un proyecto de Acta de Rescisión por Acuerdo de Partes.

Cruce Bajo Av. Mosconi c/vías del ex FFCC Urquiza, Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra (Obra N° 54)<sup>64</sup>

47. Incumplimiento del numeral 2.6.1 Pliego de Condiciones Particulares y su modificación por Acta Acuerdo del 11/12/08. En la certificación presentada durante el ejercicio 2009 (de enero a noviembre) no se incluyó el descuento de la cuota correspondiente al anticipo financiero<sup>65</sup>.
48. Se modificaron los Pliegos de la contratación mediante la firma del Acta Acuerdo del 11/12/08 incumpléndose de esta manera con los principios generales de contratación. Se otorgó, por esta vía, un acopio de \$1.945.306,82 más IVA y se modificó la metodología para el reintegro del adelanto financiero.
49. Incumplimiento de los objetivos por los cuales se otorgó el acopio. En el Acta Acuerdo del 11/12/08 se estableció que el acopio se entregaba con el objetivo de disminuir el plazo de obra en 45 días, asignándose una nueva fecha de finalización de obra del 18/07/09. La obra se suspendió en noviembre de 2009 con un avance de 27,56%.

<sup>62</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que se está tramitando entre el Ministerio de Urbano y la Empresa Contratista la paralización de la obra con retroactividad al 25/09/08, hasta la notificación fehaciente a las partes de su reinicio.

<sup>63</sup> Octubre de 2007.

<sup>64</sup> Los numerales de los Pliegos mencionados en las Observaciones se exponen en el Anexo IV del presente Informe.

<sup>65</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “El mismo no fue incluido toda vez que el Acta Acuerdo citada modifico las condiciones del descuento del Anticipo Financiero, este se hacia en cuotas iguales, mensuales y consecutivas y pasaron a descontarse en forma proporcional al avance de los trabajos, Dado que los descuentos efectuados hasta el momento de la firma del acta superaban el monto resultante de aplicar el porcentaje correspondiente al real avance de las tareas dejo de efectuarse el descuento en cuestión hasta tanto coincida el monto de descuento con el de real avance de los trabajos.”.

50. Incumplimiento de los numerales 2.15.1<sup>66</sup>; 2.15.1.2<sup>67</sup> y 2.15.1.3<sup>68</sup> “Seguros” del Pliego. Ni la Dirección General de Obras de Ingeniería ni la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal cuentan con copias de pólizas vigentes con pagos al día, presentadas por la contratista, que permitan verificar que el GCBA no estará expuesto a reclamos por parte de terceros si se produce algún siniestro en la zona de obra<sup>69</sup>.
51. Incumplimiento a los numerales 2.6.14.1<sup>70</sup>; 2.6.16<sup>71</sup>; 2.6.17<sup>72</sup> y 2.6.15<sup>73</sup> del Pliego de Condiciones Particulares y 1.6.11<sup>74</sup> del Pliego de Condiciones Generales. De la inspección ocular de la obra se verificó que:
- El cruce de la calle Sanabria no se encuentra correctamente delimitado, vallado y suficientemente iluminado.
  - Tanto el tránsito vehicular como el peatonal sigue efectuando el cruce de las vías del ex FFCC Urquiza por el paso existente de la calle Sanabria, ubicado físicamente sobre la traza del túnel proyectado, el que se encuentra escasamente vallado y con iluminación deficiente.
  - El paso peatonal sobre la Av. Segurola se halla precariamente separado del tránsito vehicular con cinta de seguridad y conos color naranja, lo cual constituye una calzada con elevado riesgo para la circulación de los peatones.
  - En el interior de la obra hay restos abandonados de materiales, pozos abiertos, cañerías de gran diámetro rotas y expuestas, encofrados y armaduras para hormigón.
  - La vigilancia sólo está afectada a los edificios del obrador, quedando el resto de la obra como un gran espacio desprotegido (lindero a las vías), configurando un área de posible inseguridad para peatones y domicilios cercanos.

### Redeterminaciones de Precios

52. Las Actas Acuerdo que aprobaron las redeterminaciones definitivas no fueron refrendadas por una resolución ministerial<sup>75</sup>.

<sup>66</sup> Seguros.

<sup>67</sup> Seguro Todo Riesgo de Construcción (Seguro de Obra).

<sup>68</sup> Seguro Contra Terceros y Responsabilidad Civil.

<sup>69</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería adjunta copias de las pólizas.

<sup>70</sup> “Medidas de Mitigación y control de efectos negativos durante la etapa de construcción”.

<sup>71</sup> “Cierre de las Obras”.

<sup>72</sup> “Mantenimiento del Tránsito – Medidas de Seguridad y Señalamiento”.

<sup>73</sup> “Seguridad en Obra”.

<sup>74</sup> “Cerramiento de la Obra”.

<sup>75</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “No corresponde el dictado de una Resolución Ministerial que apruebe el acta acuerdo en cuestión, por cuanto éste último se encuentra suscripto por el Señor Ministro de Desarrollo Urbano. Vale aclarar que el acta acuerdo constituye un acto administrativo bilateral – por cuanto concurren en él los elementos que exige el art. 7º del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1510-GCBA/97 - desde que el mismo es celebrado por la Autoridad Máxima con competencia en la materia. De allí pues, que resulte innecesario su ratificación posterior por parte de la misma Autoridad que dictó el acto.”.

53. Modificación en la confección de los índices de mano de obra de la construcción del GCBA, utilizados para el cálculo de la redeterminación de precios, sin que conste en qué consistieron los mismos. La Administración devolvió la solicitud de redeterminación de precios presentada por la contratista IECSA S.A. en abril de 2009 para que nuevamente en mayo de 2009 presentara otra, donde la variación de los índices de mano de obra confeccionados por el GCBA para el mismo período, determinaron un incremento en el coeficiente total de redeterminación del 4,2%.

#### Presupuesto y Ejecución Presupuestaria

54. La Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó no contar con antecedentes<sup>76</sup> sobre las obras N° 58 “Nuevos Cruces a distinto nivel” y N° 59 “Cruce Constituyente”, que tuvieron un crédito de sanción de \$1.000.000 y \$500.000 respectivamente.

55. Incorrecta imputación de \$703.300,33 devengados en concepto de contratos de locación de obra que fueron imputados al inciso 4 cuando en realidad corresponde registrarlos en el inciso 3. Estos valores distorsionan los montos que se exponen como totales devengados por certificación de obra.

56. El proyecto 3 del programa 24, objeto de auditoría, ha tenido una subejecución del 25,44% a pesar de que el 66% de las obras registran atrasos en más de 2 años<sup>77</sup>.

## **8. RECOMENDACIONES**

1. Definir los objetivos de los programas planificando previamente los tiempos reales de ejecución y su viabilidad presupuestaria. Cumplir con la normativa, en materia de procedimiento y Ambiental, favoreciendo el cumplimiento de plazos.
2. Anexar al expediente la totalidad de las actuaciones que se relacionen con el mismo dejando constancia de cada desglose realizado según lo establece la normativa de Procedimiento Administrativo y Ordenamiento, Registro y Circulación de Expedientes del GCBA y los Principios Generales de Control Interno. Esto permitirá conocer todo lo tramitado con respecto a cada contratación, facilitando la tarea de auditoría.

<sup>76</sup> En el Informe N° 186-DGOING-10 en respuesta a la Nota N° 506-AGCBA-10.

<sup>77</sup> En el descargo efectuado el 02/09/10, la Dirección General de Obras de Ingeniería manifestó que “La subejecución presupuestaria citada, del 25,44%, corresponde al periodo del año 2009, mientras que el atrasado del 66% de las obras, corresponde a un periodo que abarca desde la adjudicación de las citadas obras (año 2007) hasta la fecha actual. Por lo tanto, los periodos son diferentes y no se deberían comparar.”

3. Definir las contrataciones incluyendo todas las condiciones en los pliegos, de manera de evitar que durante la ejecución de las obras se alteren constantemente generando incumplimientos a la normativa de contratación.
4. Gestionar el reintegro de los anticipos financieros cuando las obras deban paralizarse o sean canceladas. Abstenerse de otorgar estos anticipos en los casos de obras que no puedan iniciarse o acopios para obras que se encuentran suspendidas.
5. Realizar todos los estudios que sean necesarios y efectuar consultas y requerimientos a las concesionarias de servicios públicos antes de elaborar el proyecto ejecutivo y los pliegos de obras en las que deban realizarse excavaciones de tal magnitud de manera que puedan preverse y estimarse aproximadamente las interferencias a solucionar.
6. Redactar los pliegos de contratación de obras de forma tal que no contraríen la Ley N° 13.064 de Obra Pública y toda otra norma de contratación.
7. Definir el sistema de cálculo del presupuesto y encuadrar los pliegos dentro del mismo, de manera que no desvirtúe el sistema.
8. Realizar todas las acciones que sean necesarias para mitigar los efectos negativos al medio ambiente que la ejecución de las obras puedan causar.

*Cruce Bajo Nivel Punta Arenas c/vías del ex FFCC Urquiza, Revisión del Proyecto e Inspección de Obra*

9. Planificar la realización de acuerdos y negociaciones con todos los actores involucrados con anterioridad al comienzo de las obras, de manera que los mismos no interfieran u obliguen a la paralización de las obras.
10. Incorporar al expediente el acto administrativo que refrenda el Acta Acuerdo, conforme Decreto 1510/97.
11. Incorporar al expediente todas las tramitaciones relacionadas con la obra, conforme Decreto 1510/97.
12. Dar cumplimiento con el artículo 4° de la Ley 13.064 a efecto de evitar dilaciones originadas en un proyecto incompleto.
13. Dictar el acto administrativo que apruebe los adicionales de obra antes de su ejecución indicando el monto del presupuesto aprobado, plazo y la partida presupuestaria a la cual será afectado el gasto.

14. Establecer las condiciones de la prestación de los servicios y honorarios a pagar previamente a la iniciación de las tareas y mediante un contrato. Efectuar las negociaciones que sean necesarias realizar en forma previa a la firma del instrumento contractual.

Cruce Bajo Nivel Bonorino c/vías del ex FFCC Belgrano Sur, Revisión del Proyecto e Inspección de Obra

15. Efectuar las tareas necesarias para disponer de los terrenos donde deban ejecutarse las obras y hacer entrega de los mismos al contratista cuando se dé el inicio de los trabajos, de manera de cumplir con las obligaciones del comitente según lo establece el artículo 4º de la Ley N° 13.064.
16. Planificar las obras teniendo en cuenta las gestiones necesarias que permitan destrabar las negociaciones ante todas las entidades involucradas en la ejecución de la obra.
17. Dar cumplimiento con el artículo 4º de la Ley 13.064 a efecto de evitar dilaciones originadas en un proyecto incompleto.
18. Respetar el principio de licitación pública articulado en la Ley 13.064 cuando la circunstancia así lo amerite.
19. Planificar las obras contemplando las situaciones existentes a resolver y sólo comenzar la ejecución de las mismas después que se haya verificado que la realización es viable en su totalidad.
20. Verificar las condiciones necesarias para que los Adelantos a Cuenta concedidos cumplan con la finalidad de acelerar la finalización de la obra.
21. Otorgar Adelantos a Cuenta de acuerdo a cómo lo establece la Resolución N° 948-MDU-08, respetando las condiciones y límites que allí se prescriben.
22. Abstenerse de validar actos improcedentes por encontrarse fuera de los límites legales y temporales de la obra.
23. Incorporar a la actuación principal todas las notas, tramitaciones y actos administrativos relacionados con la obra, según lo establece el Decreto N° 1510/97, de manera que en él quede contenida toda la documentación que permita obtener información sobre la obra y contribuya a las tareas de control y auditoría de las obras.
24. Establecer las condiciones de la prestación de los servicios y honorarios a pagar previamente a la iniciación de las tareas y mediante un contrato.

Efectuar las negociaciones que sean necesarias realizar en forma previa a la firma del instrumento contractual.

*Cruces Bajo Nivel de la Av. Dorrego y Av. Warnes c/vías del ex FFCC San Martín*

25. Gestionar el reintegro de los fondos pagados en concepto de anticipo financiero hasta que se cumplan las condiciones establecidas en la documentación contractual y pueda darse inicio a las obras.
26. Efectuar modificaciones a los pliegos respetando la jerarquía de las normas. Si el pliego fue aprobado por decreto, las modificaciones deben aprobarse por otro decreto.
27. Resolver las interferencias de manera que la Administración no termine pagando a la contratista precios excesivos en virtud de la aplicación del coeficiente de paso utilizado para presupuestar la ejecución de la obra civil. Incorporar en el pliego una metodología especial de certificación de las interferencias de acuerdo a cómo sea la intervención de la contratista principal de la obra.
28. Incorporar al expediente la documentación que permita verificar que se han efectuado consultas o estudios previos para poder estimar las futuras interferencias del Cruce Warnes, adjuntando los presupuestos de los trabajos a realizar y así poder demostrar cómo se calculó el monto estimado de \$8.397.137,58.
29. Cumplir con los límites establecidos sobre adicionales en el artículo 9º inc b) de la Ley Nº 13.064.
30. Contratar las obras que tengan objetos de contratación distintos mediante procesos de contratación independientes uno de otro, respetando la normativa y principios generales de contratación.
31. Dar cumplimiento con el artículo 4º de la Ley 13.064 a efecto de evitar dilaciones originadas en un proyecto incompleto.

*Cruce Bajo Nivel Pedraza y Larralde c/vías del ex FFCC Mitre ramal Tigre*

32. Gestionar el reintegro de los fondos pagados en concepto de anticipo financiero hasta que se inicie nuevamente la obra.
33. Incorporar al expediente la documentación que permita verificar que se han efectuado consultas o estudios previos para poder estimar las futuras interferencias, adjuntando los presupuestos de los trabajos a realizar y así poder demostrar cómo se calculó el monto estimado de \$ 1.697.120,55.

34. Incorporar al expediente el acto administrativo que refrenda el Acta Acuerdo.
35. Definir las contrataciones incluyendo todas las condiciones en los pliegos, de manera de evitar que durante la ejecución de las obras se alteren constantemente generando incumplimientos a los principios generales de contratación.
36. Otorgar acopios cuando la situación esté debidamente justificada y analizada correctamente la incidencia que el mismo tendrá en el plazo y en el costo de la obra. Cobrar una multa cada vez que se incumpla con el plazo de obra después de haberse otorgado un acopio.
37. Aprobar el pago de acopios después que el contratista haya presentado la totalidad de la documentación respaldatoria en regla de las compras y se haya constatado la entrega en obra o la efectiva disponibilidad en el depósito del proveedor.
38. Dar cumplimiento a la exigencia de contratar un seguro para los materiales acopiados según lo establece el Acta Acuerdo firmada ya sea en obra o en el depósito del proveedor.
39. Comunicar al contratista la orden de suspensión de la obra por escrito, proceder a la medición de la obra ejecutada, extender acta del resultado y emitir el acto administrativo que respalde la decisión en cumplimiento del art. 34º de la Ley Nº 13.064 y el Pliego de Condiciones Generales.

*Cruce Bajo Nivel Olazábal- Monroe c/vías del ex FFCC Mitre ramal J.L.Suárez, Revisión del Proyecto e Inspección de Obra*

40. Planificar las obras contemplando las situaciones existentes a resolver y sólo comenzar la ejecución de las mismas después que se haya verificado que la realización es viable en su totalidad.
41. Gestionar el reintegro de los fondos pagados en concepto de anticipo financiero hasta que se realicen las obras hidráulicas correspondientes al Cruce Olazábal y permitan la ejecución del paso y se inicie nuevamente la obra del Cruce de la Av. Monroe.
42. Incorporar al expediente la documentación que permita verificar que se han efectuado consultas o estudios previos para poder estimar las futuras interferencias, adjuntando los presupuestos de los trabajos a realizar y así poder demostrar cómo se calculó el monto estimado de \$5.091.361,66.

43. Cumplir con los mandatos establecidos por el Jefe de Gobierno y si el mismo no pudiera ser cumplido elaborar la documentación que demuestre y justifique la imposibilidad de ejecución; dictando luego el acto administrativo que avale la decisión tomada.
44. Comunicar al contratista la orden de suspensión de la obra por escrito, proceder a la medición de la obra ejecutada, extender acta del resultado y emitir el acto administrativo que respalde la decisión en cumplimiento del art. 34º de la Ley Nº 13.064 y el Pliego de Condiciones Generales.
45. Resolver el destino de la obra del Cruce Bajo Nivel Olazábal ejecutando previamente las obras hidráulicas necesarias o decidiendo la cancelación de la ejecución del cruce.
46. Resolver el destino del contrato de inspección de obra suscribiendo la documentación contractual que sea necesaria, ya sea renovándolo o rescindiéndolo, dictando luego el acto administrativo que avale la decisión tomada.

*Cruce Bajo Av. Mosconi c/vías del ex FFCC Urquiza, Revisión del Proyecto e Inspección de la Obra*

47. Cumplimentar las condiciones suscriptas en relación con el descuento del anticipo financiero otorgado, hasta diciembre de 2008 en cuotas iguales y consecutivas y a partir de esta fecha según el avance de obra establecido en cada certificación.
48. Definir las contrataciones incluyendo todas las condiciones en los pliegos, de manera de evitar que durante la ejecución de las obras se alteren constantemente generando incumplimientos a los principios generales de contratación.
49. Otorgar acopios cuando la situación esté debidamente justificada y analizada correctamente la incidencia que el mismo tendrá en el plazo y en el costo de la obra. Cobrar una multa cada vez que se incumpla con el plazo de obra después de haberse otorgado un acopio.
50. Verificar el mantenimiento al día de las pólizas por seguros de obra según lo establece el Pliego de manera que el GCBA quede cubierto ante algún siniestro que pudiera producirse en la zona de obra.
51. Exigir a la contratista el cumplimiento de todas las prescripciones que al respecto se establecen en el pliego: señalar la zona de obra, efectuar la disposición final de escombros y basura generados, realizar un cierre total del predio donde se realizan las obras las cuales deberán contar con

custodia durante todo el día. A pesar de que el tránsito peatonal debe quedar interrumpido la contratista deberá impedir que el público pueda transitar por tramos de obra que presenten cortes, obstáculos peligrosos o etapas no terminadas. Deberá colocar pasarelas con barandas en las calzadas de circulación peatonal.

#### Redeterminaciones de Precios

52. Dictar el acto administrativo que refrende el Acta Acuerdo que aprueba y autoriza el pago de cada redeterminación definitiva de precios.
53. Referenciar las modificaciones realizadas a los índices en todos los sitios donde la Dirección General de Estadística y Censos del GCBA expone las tablas utilizadas para efectuar las redeterminaciones.

#### Presupuesto y Ejecución Presupuestaria

54. Autorizar partidas presupuestarias para la ejecución de obras cuando cuenten con proyectos aprobados respetando la planificación anual de la Dirección General de Obras de Ingeniería.
55. Imputar los montos en concepto de locaciones de obra al inciso 3 de manera que las registraciones en el sistema contable permitan contar con información adecuada al momento de realizar análisis, medir resultados o tomar decisiones.
56. Optimizar la ejecución de las partidas presupuestarias de manera de poder lograr mayores avances en la ejecución de las obras.

## **9. CONCLUSION**

El programa Cruces Ferroviarios a Distinto Nivel tiene como objetivo lograr una mayor fluidez en el desplazamiento por la Ciudad mejorando la conectividad vial lo que permite reducir tiempos de circulación. Dada la necesidad y el interés público en realizar las obras a fin de contar a la mayor brevedad con las distintas conectividades es que las mismas fueron contratadas a mediados de 2007. Su ejecución no ha tenido la celeridad que requería la necesidad que dio origen a este plan de cruces ferroviarios. Finalizado el año 2009 y habiendo transcurrido más de 2 años y medio del inicio de las obras, el objetivo de este programa se ha cumplido escasamente, ya que, sólo el 33% de los cruces se encuentran habilitados al público.

Durante la ejecución de las obras, los pliegos de contratación, que habían sido aprobados por decreto, fueron reiteradamente modificados mediante resoluciones, actas acuerdos y addendas, vulnerando los principios generales de contratación. Estas modificaciones otorgaban mayores facilidades a los contratistas, no obstante esto, el 66% de las obras continúan paralizadas o

suspendidas sin o con muy poca ejecución. En algunas obras se aprobaron adicionales que, en los casos del Cruce Bonorino y el Adicional N° 2 del Cruce Dorrego consistieron en obras nuevas adjudicadas en forma directa al contratista de la obra principal.

Los proyectos evidencian la falta de estudios previos de las zonas donde se realizarían las obras debido a ello fue que al momento de las ejecuciones surgieron obstáculos por la cantidad de interferencias detectadas que elevaron los costos de las obras. Algunas cláusulas de los pliegos permitieron la solución a estos problemas pero con alternativas que vulneraban la Ley N° 13.064 de Obra Pública.

Las obras también tuvieron distintos tipos de deficiencias en su planificación ya que faltó, en algunos casos, la oportuna negociación y firma del acuerdo con las concesionarias de las redes ferroviarias, que originaron suspensiones en las obras hasta su firma.

La Administración mantiene inmovilizados fondos que ha pagado a los contratistas en la forma de anticipos financieros y acopios en obras sin actividad.

El Decreto N° 596-MDU-09 de fecha 20/08/09, en sus considerandos expone las dificultades presupuestarias que tiene el GCBA para llevar a cabo las obras por lo cual estableció el traspaso de las obras pendientes de ejecución a AUSA para su ejecución, control y fiscalización. A la fecha de finalización de las tareas de campo del presente Informe, la única obra que cuenta con Acta de Traspaso aprobado es el Cruce Bajo Nivel Mosconi, por lo cual la ejecución de las restantes obras sigue dilatándose y las redeterminaciones de precios de los contratos devengándose.

## ANEXO I – Cambio de Objeto de Auditoría

A continuación se expone el Informe por el cual se propuso, y la Comisión de Supervisión de Obras y Servicios Públicos, Desarrollo Urbano y Medio Ambiente aprobó en reunión del 9 de marzo de 2010, el cambio de Objeto de Auditoría. El Colegio de Auditores aprobó el cambio de Objeto en sesión del 30 de marzo de 2010.

### OBJETO

Proyecto 1 - Intervenciones para Atender Necesidades Viales - Obra 58 Ejecución Nuevos Túneles y Puentes Peatonales y Vehiculares.

### OBJETIVO

Controlar los aspectos legales y técnicos del o los contratos, y su ajuste a los términos contractuales, y evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos del programa.

### 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. El alcance se acotará, en función del grado de incidencia geográfica y/o económica que surja del relevamiento previo.

Las tareas propias del objeto de examen se iniciaron el 13 de enero de 2010.

### UNIVERSO DE ANÁLISIS

Con fecha 21/01/10 la Dirección General Técnica Administrativa y Legal del Ministerio de Desarrollo Urbano en respuesta a la Nota AGCBA Nº 142/10 informó que el objeto de auditoría correspondía al proyecto “Ejecución de Nuevos Túneles y Puentes Peatonales y Vehiculares” y que los montos registrados en el sistema SIGAF eran los siguientes:

UE	J	Pr	Py	Ob	Descripción	Sanción	Vigente	Devengado
2303					Dirección Gral. Obras Ingeniería			
2303	30				Ministerio de Desarrollo Urbano			
2303	30	24	1	58	<b>Ejecución Nuevos Túneles y Puentes Peatonales y Vehiculares</b>	42.933.400	1.000	0

Fuente: Información elaborada con datos suministrados por la DGTAL



Con la información obtenida se concluyó que el Proyecto 1, Obra 58 del Programa 24 no había tenido ejecución presupuestaria durante el ejercicio 2009.

Adicionalmente, por Nota AGCBA N° 221/10 dirigida a la Dirección General Oficina de Gestión Pública y Presupuesto, se requirió el detalle de las modificaciones presupuestarias que había tenido esta obra; la cual informó la normativa y los montos, que a continuación se expone:

Norma Aprobatoria	Fecha	MP N°	Positivo	Negativo
Resolución N° 995-MHGC-09	08/04/2009	536	1.000,00	
Resolución N° 1607-MHGC-09	22/05/2009	1446		13.000.000,00
Resolución N° 2547-MHGC-09	24/08/2009	3041		4.365.299,00
Ley N° 3243	29/10/2009	148		25.568.101,00
<b>Total Modificaciones Presupuestarias</b>			<b>1.000,00</b>	<b>42.933.400,00</b>

Fuente: Información elaborada con datos suministrados por la DGTAL

- 1) De la quita de \$13.000.000 efectuada por Resolución N° 1607-MHGC-09, \$ 5.000.000 fueron asignados a la obra 60 del mismo proyecto de la Dirección General de Obras de Ingeniería y \$8.000.000 fueron reasignados al Ministerio de Ambiente y Espacio Público (\$5.000.000 a la Dirección General de Acciones en la Vía Pública y \$3.000.000 a la Dirección General de Regeneración Urbana).
- 2) Por medio de la Resolución N° 2547-MHGC-09 \$4.365.299,00 fueron reasignados a la Dirección General de Infraestructura y Mantenimiento Edificio del Ministerio de Cultura.
- 3) Por medio de la Ley N° 3243 se estableció la quita de \$25.568.101,00 a favor del Ministerio de Hacienda – Obligaciones a Cargo del Tesoro – Ley N° 471.

Las notas enviadas por el equipo fueron:

AGCBA N°	Detalle	Motivo
082/10	Dirección Gral. Obras de Ingeniería	Presentación de Equipo
141/10	Dirección Gral. Obras de Ingeniería	Normativa / Organigrama / Manuales / Auditorías Internas
142/10	Dirección Gral. Técnica, Adm. Y Legal	Listados de Gastos del SIGAF/Presupuesto
154/10	Dirección Gral. Obras de Ingeniería	Detalle de Obras
221/10	Dir. Gral. Of. de Gestión Pública y Pres.	Modificaciones presupuestarias y normativa
237/10	Subsecretaría Ing. y Obras Públicas	Otorgamiento prórroga Nota AGCBA N° 154/10

## CONCLUSIÓN

De la información presupuestaria analizada se concluye que el objeto de auditoría, Programa 24, Proyecto 1, Obra 58 “Ejecución de Nuevos Túneles y Puentes Peatonales y Vehiculares”, del proyecto 1.10.03 Obras de Infraestructura Urbana – Viales no ha tenido ejecución durante el ejercicio 2009.

## PROPUESTA

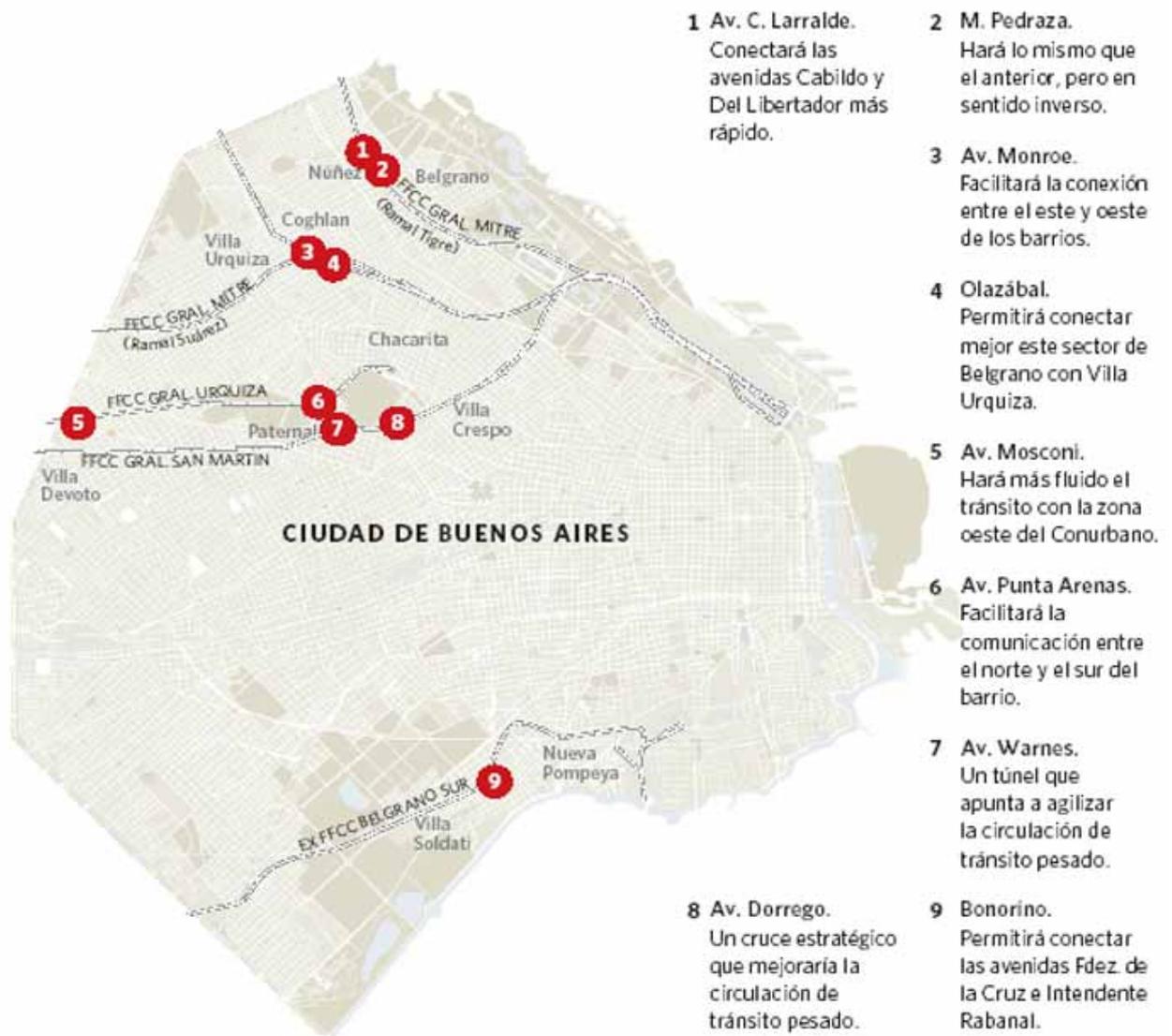
Con fecha 24/02/10 la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal del Ministerio de Desarrollo Urbano respondió a la Nota AGCBA N° 384/10 enviando los listados parametrizados de crédito sancionado, vigente y ejecución del Programa 24. Analizada la información se propone como nuevo objeto de auditoría del proyecto de auditoría 1.10.03 “Obras de Infraestructura Urbana – Viales”, las obras del Proyecto 3 “Cruces Ferroviarios A Distinto Nivel” del Programa 24 “Obras de Infraestructura Urbana”. A continuación se acompañan los valores totales con la apertura por obras.

Pr	Py	Ob	Descripción	Sanción	Vigente	Devengado
<b>24</b>	<b>3</b>		<b>Cruces Ferroviarios A Distinto Nivel</b>	<b>39.877.449,00</b>	<b>48.294.706,00</b>	<b>34.256.576,96</b>
24	3	51	Cruces s/Vías Ex FFCC Belgrano (Bonorino)	1.000.000,00	3.499.827,00	2.345.348,85
24	3	52	Cruces s/Vías Ex FFCC San Martín (Dorrego-Warnes)	6.506.423,00	26.563.459,00	19.750.047,86
24	3	53	Cruces s/Vías Ex FFCC Urquiza (Punta Arenas)	2.000.000,00	8.151.995,00	5.813.047,83
24	3	54	Cruces s/Vías Ex FFCC Urquiza (Mosconi)	4.000.000,00	7.969.335,00	5.178.242,21
24	3	55	Cruces s/Vías Ex FFCC Mitre Ramal J.L.Suárez (Olazabal-Superi-Monroe-Triunvirato)	14.086.960,00	1.000,00	0,00
24	3	56	Cruces s/Vías Ex FFCC Mitre Ramal Tigre (M.Pedraza-C. Larralde)	10.619.500,00	693.840,00	693.831,35
24	3	58	Nuevos Cruces a Distinto Nivel	1.000.000,00	1.000,00	0,00
24	3	59	Cruce Constituyentes	500.000,00	1.000,00	0,00
24	3		Asistencia Técnica Proyecto e Inspección Programa de Cruces y Puentes	164.566,00	1.413.250,00	476.058,86

Fuente: Información elaborada con datos suministrados por la DGTAL

## ANEXO II – Ubicación de los Cruces

### Las barreras que serán túneles



Fuente: MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO GCBA

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del GCBA

CLARR

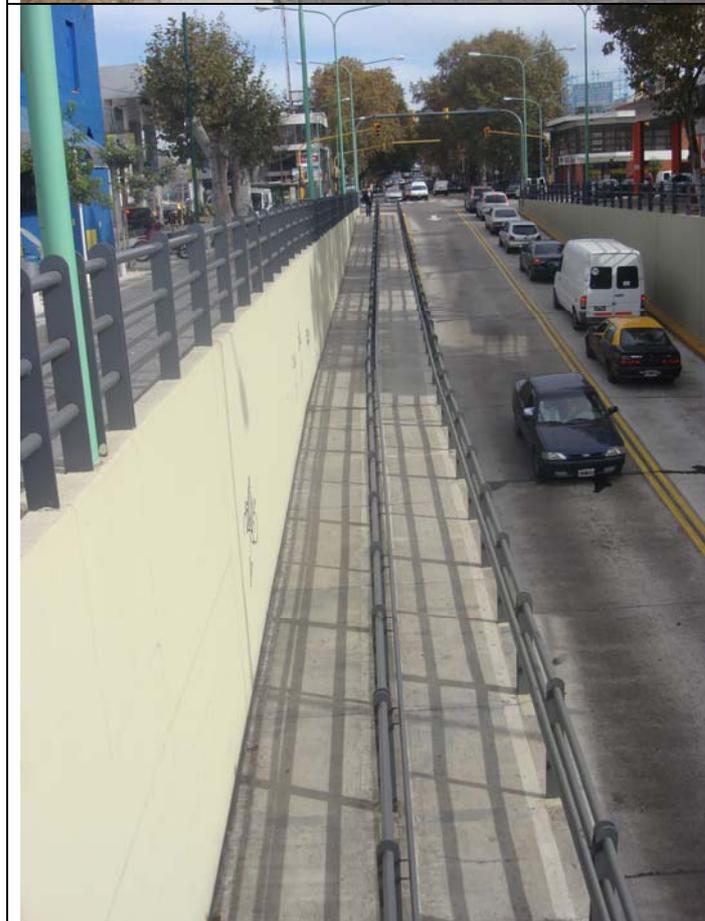
## ANEXO III – Inspección Ocular de las Obras

La misma se efectuó el 13/05/10, contando con el asesoramiento del Ing. Leonardo Frieria, representante de la Supervisión de Obra de la Dirección General de Obras de Ingeniería del GCBA.

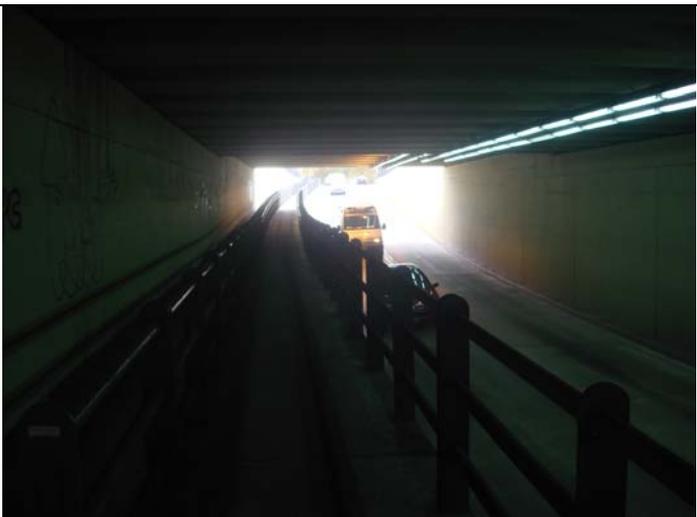
<b>Dorrego – Warnes con intersección Vías del ex FFCC San Martín</b>	
	<p>Plaza seca ubicada sobre la parte oeste del túnel de la Av. Dorrego.</p>
 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p><b>Plaza Seca de esparcimiento ubicada en la parte oeste del túnel y mobiliario urbano</b></p> </div>	<p>Calle de vecindad que facilita la salida de los frentistas afectados por la obra, equipamiento y provisión de mobiliario urbano de la plaza seca de esparcimiento ubicada sobre la parte oeste del túnel. Limite con la traza del ferrocarril.</p>



Adicional N° 3 consistente en un nuevo proyecto de superficie con resolución de desagües en Av. Dorrego y Rodney.



Vista de la vereda peatonal para el cruce del túnel.

	<p>Interior del túnel.</p>
 <p><b>Calle Girardot / Intersección vías del ex FFCC San Martín obra sin ejecución</b></p>	<p>Adicional N° 2 “Cruce a nivel de la calle Girardot” con vías del ex FFCC San Martín.          Consiste en la revitalización del cruce y de la zona aledaña que incluye a la calle Concepción Arenal.          Se trata de una obra de adecuación del cruce a nivel existente, ubicado a 400 mts. del Cruce Bajo Nivel de la obra Av. Dorrego.          En la foto se verifica que este adicional no fue ejecutado.</p>
 <p><b>Av. Warnes / Intersección vías del ex FFCC San Martín / obra sin ejecución</b></p>	<p>Cruce del ex FFCC San Martín y la Av. Warnes.          En la foto se verifica que la obra contratada no se ejecutó.</p>

 <p><b>Av. Warnes / Intersección vías del ex FFCC San Martín / obra sin ejecución</b></p>	<p>Cruce del ex FFCC San Martín y la Av. Warnes actualmente. En la foto se verifica que la obra contratada no se ejecutó.</p>
--	---

**Punta Arenas con intersección Vías del ex FFCC Gral. Urquiza**

	<p>Vista de la obra ejecutada de la Av. Punta Arenas bajo las vías del ex FFCC Gral. Urquiza.</p>
--	---



Vista de la obra finalizada habilitada al uso público.

**Mosconi con intersección Vías del ex FFCC Gral. Urquiza**



**Av. Mosconi / Intersección vías del ex FFCC Urquiza / obra paralizada**

La foto muestra que la obra se inició y fue paralizada. Este es el sector urbano en donde se implementaría la obra de conectividad vial.



**Av. Mosconi / actualmente dicha Avenida se halla interrumpida al tránsito vehicular / obra paralizada**

Estado del sector urbano en donde se implementaría la obra de conectividad vial. Actualmente el tránsito vehicular se halla interrumpido.

 <p><b>Calle Sanabria / Intersección vías del ex FFCC Urquiza / obra paralizada</b></p>	<p>Cruce a nivel Calle Sanabria en donde se visualizan las obras paralizadas.</p>
	<p>Sector urbano sobre Av. Mosconi. La avenida está interrumpida desde la paralización de hecho de la obra.</p>
	<p>Desafectación de una avenida importante para el barrio y los usuarios de la Ciudad, resultado de la paralización de la obra.</p>

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

	<p>Sobre Avenida Mosconi (parte de la misma interrumpida) se depositaron los materiales que se iban a utilizar en la obra.</p>
	<p>En Avenida Mosconi, parcialmente interrumpida, se visualiza parte de las excavaciones realizadas, las cuales se mantienen abiertas.</p>
	<p>Se observa el obrador de la Empresa Constructora instalado en el borde del sector urbano afectado por la obra del viaducto. Sólo en ese sector se mantiene la vigilancia de la obra.</p>

**Av. Bonorino con intersección Vías del ex FFCC Belgrano**



En la foto se visualiza el paso a nivel de la Av. Bonorino bajo las vías del ex FFCC Belgrano. Este es el único cruce que fue construido efectuando la apertura del terraplén del ferrocarril.



Final del tramo de la traza de la Av. Bonorino, antes de su intersección con la Av. 27 de Febrero. La calle se halla intrusada por un vecino que construyó un paredón impidiendo la libre circulación.

## **ANEXO IV – Cláusulas de los Pliegos de Condiciones Generales y de Condiciones Particulares aplicadas en el Presente Informe**

### **Pliegos para la “Ejecución del Proyecto de Detalle y Construcción de los Cruces Bajo Nivel”**

#### **Pliego de Condiciones Generales**

##### **1.6.11 Cerramiento**

Excepto en el caso de obras en la vía pública, en que ello no corresponda, es obligación del Contratista efectuar el cerramiento de los lugares de trabajo ajustándose a las disposiciones legales vigentes. El cerco es y queda de propiedad del Contratista, quien lo retirará cuando lo disponga la Inspección y siempre antes de la Recepción Definitiva de los trabajos.

La Inspección podrá disponer que el cerco quede colocado después de la Recepción Definitiva, en cuyo caso su conservación quedará a cargo del Gobierno hasta que se de al Contratista orden de retirarlo.

##### **1.6.12 Vigilancia**

Es obligación del Contratista mantener vigilancia diurna y nocturna en todos los lugares de entrada a la obra y establecer un servicio móvil de serenos para asegurar una vigilancia apropiada.

##### **1.6.13 Alumbrado y luces de peligro**

El Contratista instalará en todo el recinto de la obra alumbrado suficiente para permitir una vigilancia nocturna eficiente y colocará las luces de peligro reglamentarias, estando a su cargo el consumo de corriente o de combustible de toda esta instalación.

##### **1.12.7 Suspensión de la Obra**

Si se diera el caso de paralizar totalmente los trabajos por disposición del Gobierno y por motivos que le sean imputables a éste, el reclamo por gastos improductivos deberá ser analizado por una Comisión integrada por un representante del Comitente y otro del Ministerio de Hacienda. Se indica que en los casos de suspensión de las obras deberá procederse de conformidad con el Artículo N° 34 de la Ley de Obras Públicas que al respecto establece que si se “...juzgase necesario suspender el todo o parte de las obras contratadas, será requisito indispensable para la validez de la resolución, comunicar al Contratista la orden correspondiente por escrito, procediéndose a la medición de la obra ejecutada, en la parte que alcance la suspensión, y a extender el acta de resultado. En dicha acta se fijará el detalle y el valor del plantel, del material acopiado y del contratado, en viaje o construcción, y se hará una nómina del personal que deba quedar a cargo de la obra...”.

## **Pliego de Condiciones Particulares**

### **2.1.11 Conocimiento de la Obra**

El Art. 1.3.3. Del P.C.G. se complementa con lo siguiente:

La presentación de la propuesta crea la presunción absoluta de que sus firmantes conocen el lugar de emplazamiento de la obra, que han tomado conocimiento del terreno han estudiado los planos y demás documentos técnicos de la licitación, han efectuado sus propios cálculos y cálculos de costos de obra y que se han basado en ellos para formular su oferta. Los datos suministrados por el Contratante, sólo tienen carácter ilustrativo y en ningún caso darán derecho al Contratista a reclamo alguno si fueran incompletos.

El Contratista no podrá eludir su responsabilidad, si previo a la presentación de su Oferta ha sido negligente al no solicitar oportunamente las instrucciones o aclaraciones necesarias, en caso de duda o incorrecta interpretación de la Documentación Licitatoria.

### **2.6.1 Orden de Comienzo**

El Art. 1.6.1. del P.C.G. queda modificado en los siguientes términos:

La Orden de comienzo de los trabajos se impartirá dentro de los quince (15) días de la fecha de firma de la Contrata, fecha que coincidirá con el inicio real de las tareas, determinándose el día y la hora en que la Inspección procederá a hacer entrega del terreno en uso precario y a labrar el Acta de Replanteo e Iniciación de la Obra.

Para tal fin se confeccionará un “Acta de Comienzo” a fin de establecer la fecha cierta de origen de los plazos contractuales, firmada por la Inspección de Obra y el Representante Técnico del Contratista, considerándose que el Plan de Trabajos tiene vigencia a partir de la fecha establecida en dicha Acta.

No se impartirá la Orden de Comienzo ni se entregará el espacio para obrador hasta tanto el Contratista no haya contratado todos y cada uno de los seguros ordenados en 1.16.5 del PCG y 2.15.1 de este PCP, a entera satisfacción del GCBA.

Dentro de los quince días de confeccionada el Acta de Comienzo el Contratista podrá presentar un primer certificado correspondiente a un Anticipo Financiero por un importe equivalente a un quince por ciento (15%) del Monto del Contrato. Dicho importe será descontado, en cuotas iguales consecutivas, en cada uno de los certificados mensuales de obra.

### **2.4.1 Obradores**

Antes de iniciar los trabajos, el Contratista someterá a la aprobación de la Inspección su proyecto de obrador u obradores, con indicación de ubicación, accesos y demás características relevantes y ajustará sus instalaciones a las observaciones que ésta le hiciera.

Dichas instalaciones se dispondrán de manera de no interferir con el desarrollo de sus obras, ni con otras obras del Comitente o de otros Contratistas.

El obrador u obradores se ubican en el emplazamiento, en lugares propuestos por el Contratista y aprobados por el G.C.B.A., previa conformidad de la Inspección.

Los obradores comprenderán oficinas, depósitos, talleres, sanitarios y vestuarios para obreros, estacionamientos y oficinas de la Inspección. Estará a cargo del Contratista, su construcción y/o habilitación, equipamiento y operación.

Se utilizarán los materiales usuales para este tipo de construcciones debiendo satisfacerse al menos las condiciones mínimas de durabilidad y seguridad requeridas por este tipo de obras.

Estas instalaciones deberán ser mantenidas en perfectas condiciones de conservación e higiene por el Contratista, siendo de su responsabilidad la adopción de todas las medidas de seguridad de rigor.

La ausencia de observancia de lo indicado hará pasible al Contratista de la multa estipulada en el Art. 2.10.3, punto 1, del presente Pliego de Bases y Condiciones Particulares.

Asimismo, estarán a cargo del Contratista, todos los gastos de tramitación, conexión, distribución y uso de energía eléctrica, agua corriente, gas, teléfonos, cloacas, etc.

El Contratista deberá efectuar el desmantelamiento de los obradores y la limpieza del terreno al finalizar las tareas, siendo responsable de la disposición final de todo lo resultante de dicha limpieza. No se considerará la obra en condición de recibo de no proceder el Contratista del modo indicado.

#### **2.6.14 Plan de acción referido al medio ambiente**

Dentro de los treinta (30) días siguientes a la firma de la Contrata, el Contratista deberá presentar para la revisión y aprobación de la Inspección y del G.C.B.A., su plan de Acción referido al Medio Ambiente, detallando los métodos específicos a ser empleados para cumplir con las especificaciones medioambientales de las legislaciones vigentes.

Este plan incluirá los programas a ser desarrollados por el Contratista para el control del impacto ambiental en el área durante la etapa de construcción de las obras.

En este sentido, el Contratista deberá dar estricto cumplimiento a lo prescripto por el Art. 2º de la Resolución N° 1096-SSMAMB-04.

##### **2.6.14.1 Medidas de mitigación y control de efectos negativos sobre el medio ambiente durante la etapa de construcción.**

El Contratista deberá tomar las medidas necesarias y fundamentales tendientes a evitar, mitigar y controlar las situaciones indeseadas para el medio ambiente y para las actividades cotidianas de la población del área de influencia, como consecuencia de la ejecución de las Obras.

El Contratista deberá cumplir con la normativa ambiental vigente al momento del inicio de las obras. Entre los aspectos que deberá considerar para dicho cumplimiento se mencionan los siguientes:

Control de operaciones con suelos contaminados.

Como los suelos provenientes de las excavaciones para los conductos pluviales y cámaras podrían estar contaminados tanto por pérdidas eventuales de establecimientos (desactivados o no) y depósitos localizados en el área, por el contacto con napas contaminadas o por las filtraciones de los conductos de desagüe, el Contratista deberá en primer lugar determinar las características y niveles que podría revestir dicha contaminación.

Para mitigar la contaminación con dichos suelos, el Contratista deberá tener en cuenta dos aspectos fundamentales: por un lado todo lo referente a la prevención del contacto humano con esos lodos contaminantes y, por las otras, todas aquellas acciones vinculadas a su tratamiento y su disposición final.

Se deberá conservar y proteger toda la vegetación existente (árboles, arbustos, plantas) contra el corte y/o la destrucción que pueda causar el personal del Contratista y contra los daños que se pudiesen producir por los descuidos en las operaciones de los equipos o por la acumulación de materiales, desechos y escombros.

El Contratista deberá restaurar y reponer a su cargo la vegetación que se halla destruido o dañado por los trabajadores de excavación, construcción de los conductos, pavimentos, etc.

Se deberá mantener permanente y apropiadamente informada al área sobre las características de las actividades vinculadas a las construcciones que habrán de ocasionarle inconvenientes y molestias para el desarrollo de su normal vida cotidiana. Los aspectos principales a tener en cuenta en este sentido son: las interrupciones de tránsito, la rotura de calles y calzadas y la posibilidad de interrupción de diversas prestaciones de servicios por rotura de ductos subterráneos.

Se deberá planificar una rápida disposición final de los escombros y basuras generadas, a fin de impedir problemas innecesarios de creación de ambientes propicios para la proliferación de vectores y roedores.

El Contratista deberá comunicar fehacientemente y con adecuada anticipación a los responsables directos de aquellos sitios donde se hallen elementos ornamentales y de patrimonio a fin que estos adopten en tiempo y forma los recaudos necesarios para asegurar la apropiada preservación durante la etapa de construcción, particularmente durante las excavaciones, movimiento de maquinaria pesada, rotura de pavimentos y todas aquellas actividades que generen polvos.

### **2.6.15 Seguridad en Obra**

La Contratista es responsable de implementar los sistemas de Seguridad Industrial que así determinen las Leyes en vigencia.

Al formular sus Propuestas, los Oferentes deben explicitar los Programas de Gestión de Seguridad Industrial que implementarán, los que servirán de base para el cumplimiento de la Ley N° 19.587 en lo relativo a la presentación anual del Registro y Estadísticas de Accidentes.

Sin que lo siguiente sea limitativo el Contratista deberá:

Proteger mediante cercas, barandas u otros medios apropiados las excavaciones.

Disponer el manejo del cemento y demás materiales y equipos de trabajo en la forma menos perjudicial a la salud del personal.

Establecer luces de peligro y/o reflectores y la vigilancia necesarios en los sitios que lo requieran.

Construir y mantener accesos, escaleras, o pasarelas debidamente protegidos e iluminados para el acceso a cualquier lugar del área de trabajo.

Disponer de las medidas de seguridad para el tránsito vehicular y peatonal en toda el área de las obras.

Proveer y mantener la vestimenta y equipos de seguridad de trabajo para su personal y el de los subcontratistas.

Asegurar la limpieza permanente de locales, sanitarios y vestuarios, como así también de lugares de tránsito y permanencia de personal en todas las áreas de trabajo.

Asegurar la provisión de agua potable para el personal, en el lugar y durante todo el tiempo de ejecución del Contrato.

Prestar especial cuidado a la calidad de la comida y a la limpieza de los comedores en los obradores, debiendo contar con personal especializado para el control y cuidado de los alimentos.

Adoptar toda otra medida de protección que fuese aconsejable.

Deberá proveer a su cargo estacionamiento cercano a todos los vecinos frentistas de las obras que durante la ejecución de las mismas vean imposibilitado o dificultado su acceso en forma permanente o parcial.

Los costos de todas las previsiones que deben efectuar los oferentes deberán estar prorrateados en los precios de todo el ítem de la planilla de Cómputo y Cotización.

Las previsiones relativas a la seguridad de las Obras y para el estacionamiento de las personas afectadas deberán estar volcadas en la Memoria Técnica Descriptiva de las obras cuya evaluación forma parte de la calificación de los Oferentes.

#### **2.6.16 Cierre de las Obras**

El Contratista ejecutará el cierre de Las Obras en todo el perímetro del predio respetando las reglamentaciones del G.C.B.A. en vigor y en las formas establecidas en este pliego y aceptadas por la Inspección.

Las entradas al obrador se dispondrán con anuencia de la Inspección. Estarán cerradas en horas de la noche y custodiadas durante el día.

Para el ordenamiento de la Obra, la Inspección podrá exigir al Contratista el uso de contenedores para la carga y retiro de los materiales y rezagos provenientes de las obras. El uso y/o instalación de tales elementos deberá ajustarse a las normas vigentes para el otorgamiento de permisos sin cargo para este tipo de equipos.

Todos los trabajos descriptos en el presente artículo serán por exclusiva cuenta y cargo del Contratista, el que consecuentemente no recibirá pago directo alguno por los mismos, sin perjuicio de lo cual deberá satisfacer todos los requisitos de seguridad precedentemente señalados.

### **2.6.17 Mantenimiento del Tránsito - Medidas de Seguridad y Señalamiento**

A tal efecto será obligatorio previo a la interrupción del tránsito motivo de los trabajos presentar una vía alternativa de CIRCULACIÓN para su aprobación.

En la Vía Pública en todos los casos las obras deberán ser ejecutadas de forma tal que se interrumpa el tránsito vehicular solamente en casos en que sea imprescindible.

Las calles en donde se ejecuten las obras serán protegidas con barreras efectivas y en las horas de falta de luz natural las obstrucciones serán señalizadas con luz eléctrica de bajo voltaje y balizas.

Si el Contratista no diera cumplimiento a sus obligaciones relativas a habilitación de desvíos o señalizaciones, la Inspección de Obra, previa intimación, podrá solicitar la ejecución por terceros de dichos trabajos a cuenta y cargo del Contratista, no solo en lo que se refiere al costo, y también en lo que atañe, a responsabilidades emergentes.

En estos casos, al formularle los cargos por las obras así ejecutadas, se le recargará a dichos trabajos un 15% en concepto de penalidades.

En el caso del tránsito peatonal, el mismo deberá permanecer ininterrumpido.

En la zona de construcción, el Contratista deberá impedir que el público pueda transitar por tramos de obra que presenten cortes, obstáculos peligrosos, o etapas constructivas no terminadas, que puedan ser motivo de accidentes. Para ello en las zonas en construcción proveerá pasarelas con barandas, las que mantendrá en perfectas condiciones de uso.

Queda establecido que el Contratista no tendrá derechos a reclamación ni indemnización alguna por parte del G.C.B.A., en concepto de daños y perjuicios producidos por el tránsito público en la obra.

Además, el Contratista será el único responsable de los accidentes que resulten atribuibles al estado del desvío, o deficiencias, sustracción o roturas de señalamiento o de medidas de protección.

Los desvíos de tránsito tanto peatonal como vehicular que deban realizarse como consecuencia de los cierres de aceras impuestos por el avance de las obras, se llevarán a cabo con ajuste a lo dispuesto precedentemente, debiendo la señalización correspondiente ejecutarse según las siguientes pautas:

A) Los carteles anunciadores deberán ajustarse a la Ley de Tránsito N° 24.449 y el Anexo L “Sistema de Señalización Vial Uniforme” de su Decreto Reglamentario N° 779/PEN/95.

B) Tanto el vallado, balizas luminosas, carteles de prohibido estacionar, etc., necesarios, deberán ajustarse a lo que establece el artículo 43 del Código de Tránsito para la Ciudad de Buenos Aires, la Ordenanza N° 32.999 (B.M. N° 15.322) y 34.246 (B.M. N° 15.791), y demás pautas que fije la Inspección de Obra.

C) El señalamiento a instalar deberá ser provisorio y adecuarse a los distintos tipos de desvíos a efectuar como asimismo las pertinentes comunicaciones a los medios de difusión, a la Policía Federal y a la Dirección de Tránsito del GCBA.

La cantidad de áreas que el Contratista podrá afectar para realizar los trabajos, la determinará en cada caso la Inspección de Obra, según el programa de obras vigente, y serán las que resulten imprescindibles para el desarrollo de los mismos.

Para el ordenamiento de las obras la Inspección podrá exigir del Contratista el uso de contenedores para la carga y retiro de los materiales y rezagos provenientes de las obras. El uso e instalación de tales elementos deberá ajustarse a las normas vigentes para el otorgamiento de permisos sin cargo, para este tipo de equipos. El retiro de escombros se realizará dentro de las 24 horas.

Todos los trabajos descriptos en este artículo serán por cuenta exclusiva del Contratista, no recibiendo pago directo alguno por los mismos por lo que sus incidencias deberán estar incluidas en los precios cotizados, debiendo el mismo satisfacer todos los requisitos de seguridad precedentemente señalados.

### **2.9.8.3. Criterios para el pago de las interferencias**

Todas las interferencias con redes de servicios deberán ser consideradas por los Oferentes de acuerdo al siguiente criterio:

a) Aquellas interferencias con servicios correspondientes a tramos de ingresos o egresos domiciliarios que deban ser trasladadas, removidas, o substituidas se consideran a todos los efectos incluidas en el precio cotizado por el Contratista, independientemente de quien las ejecute, no cabiendo reclamo alguno en razón de ello. A tal efecto en la Planilla Modelo de Cómputo y Presupuesto se incluye el ítem 8.a de pago global.

b) Aquellas interferencias no relevadas y que, a juicio exclusivo de la Inspección, deban ser retiradas de su sitio y relocalizadas en otro lugar, en los casos en que el Contratista tenga a su cargo la ejecución directa de las tareas serán presupuestadas por el mismo y los precios deberán ser aprobadas por la Inspección, previo a su ejecución.

En igual forma y con el mismo criterio se procederá cuando las instalaciones que se juzgare necesario remover fuesen de propiedad del G.C.B.A.

Para el pago de estos trabajos eventuales se ha previsto en la Planilla de Cómputo y Presupuesto Modelo el ítem 8.b con la previsión de una suma

global fija de cotización obligatoria para todos los oferentes, la que no puede ser modificada por los mismos.

En caso que el retiro y la relocalización de las interferencias previstas en este apartado deban ser encaradas por las empresas responsables de los correspondientes servicios públicos, el pago de los trabajos a las mismas, previa aprobación de la Inspección, será hecho por el Contratista y serán reembolsados por el Comitente.

Los montos correspondientes a estos trabajos le serán reembolsados al Contratista por el G.C.B.A., a través del primer certificado mensual que se emita en forma posterior a la presentación por parte del Contratista de la constancia del pago efectuado.

### **2.15.1 Seguros**

De acuerdo con lo establecido en el Art. 1.16.5 del P.C.G., el Contratista deberá por su cuenta y cargo contratar y mantener en vigencia los seguros que se establecen en el presente artículo. Dichos seguros podrán ser contratados en pólizas por separado o integrando un solo contrato de seguro.

Todos los seguros deberán ser contratados con una aseguradora autorizada y aceptada por el GCBA, sin franquicias, como mínimo por el término del Plazo de la Obra, sus prórrogas, el plazo de garantía y el plazo de mantenimiento, e incluirán al G.C.B.A. como beneficiario y el contratista como tomadora.

El Contratista entregará al G.C.B.A. los originales de las pólizas y sus comprobantes de pago. Las pólizas no deberán tener cláusulas restrictivas que limiten la continuidad de su vigencia en caso de incumplimiento del pago de cuotas, si la prima de seguro tuviere esa forma de pago.

En caso que el monto de los seguros contratados no alcanzare a cubrir los daños provocados, las diferencias resultantes deberán ser cubiertas exclusivamente por el Contratista. De igual manera en caso de insolvencia o quiebra de la aseguradora, el contratista deberá afrontar por su exclusiva cuenta y cargo todos los daños en cuestión, debiendo dejar liberado al Comitente de cualquier responsabilidad al respecto.

Si el Contratista dejase de contratar y mantener en vigor los seguros especificados en el P.C.P., el G.C.B.A. podrá en tales casos- al margen de cualquier otro derecho o recurso que pudiera ejercer- contratar y mantener en vigor dichos seguros y pagar las primas necesarias que fueran adeudadas por el Contratista. El Comitente deducirá las primas así desembolsadas del primer certificado presentado por el Contratista.

Dado que estos seguros cubren riesgos o responsabilidades respecto a los cuales el Contratista es responsable de acuerdo con estos Documentos Contractuales, será obligación del Contratista notificar a los aseguradores sobre cualquier cuestión o evento que requiera dicha notificación de acuerdo con las cláusulas aplicables de las pólizas correspondientes. El Contratista será responsable por todas las pérdidas, reclamaciones, demandas, acciones

judiciales, costas, costos y gastos de cualquier índole originados o resultantes de cualquier incumplimiento de dichos requerimientos.

Si no se contara con ítem expreso en la planilla de cotización, se entenderá que el precio de los seguros se encuentra prorrogado en los gastos generales del Contratista.

Correrán por cuenta del Contratista los intereses y costos por pago fuera de término y las consecuencias económicas y contractuales por la no vigencia del Seguro.

El Comitente podrá suspender los trabajos por falta de cobertura, no siendo ello causa de prórroga del programa de trabajo.

En caso de que el plazo real de ejecución del Contrato supere el plazo contractual original más las eventuales ampliaciones de plazo concedidas por el Comitente, los costos de los seguros por todo dicho tiempo excedente serán de exclusiva cuenta y cargo del Contratista.

La falta de contratación de Seguros o su extinción por falta de pago, o cualquier otra causal que impidiera su ejecución, no eximirá al Contratista de la totalidad de las responsabilidades pecuniarias, civiles y penales que surjan explícita o implícitamente del presente, sin que la eventual falta de intimación previa o requerimiento de incumplimiento por el G.C.B.A. sirva como causal de excepción.

El Contratista deberá contratar los seguros que se indican a continuación y cualquier otro que se solicite en la celebración del Contrato:

#### **2.15.1.1 Seguro de Accidentes y/o lesiones al personal**

Antes de iniciar la ejecución del Contrato, el Contratista deberá tomar un seguro que cubra los riesgos de trabajo, a nombre conjunto del G.C.B.A., de la Inspección y del Contratista, cubriendo las responsabilidades emergentes de daños o pagaderas por compensaciones con motivo o como consecuencia de cualquier accidente o lesión a cualquier empleado del Contratista y de cualquier subcontratista, del Comitente y de la Inspección.

El seguro que se contrate podrá además proveer indemnización por cualquier reclamo, juicio, costos y costas o cualquier otro gasto emergente o relacionado con cualquier otro accidente o lesión.

Este seguro cubrirá las indemnizaciones que puedan corresponder, conforme a la Ley 24.028, sus reformas y decretos reglamentarios.

Esta póliza debe establecer específicamente que será mantenida vigente durante todo el período de la construcción de la Obra y durante el Período de Garantía y durante el plazo de mantenimiento, establecidos en la póliza o subsecuentemente endosados a la misma, dando la cobertura requerida al personal asignado en cada período, y los aseguradores deberán hacer renuncia específica a su derecho de cancelación.

### **2.15.1.2 Seguro todo riesgo de construcción (Seguro de Obra)**

Antes de iniciar la ejecución del Contrato, el Contratista deberá asegurar la Obra y todos los trabajos temporarios, materiales y equipos destinados a ser incorporados a la misma con motivo de la ejecución del Contrato, con una póliza denominada "todo riesgo de construcción". Estos seguros deberán ser contratados a nombre conjunto del G.C.B.A. y del Contratista y/o de todos los subcontratistas o proveedores que participen de la construcción de la Obra o de las obras temporarias, por sus respectivos derechos o intereses, y deberán cubrirlos contra toda pérdida o daño total o parcial de edificios, instalaciones, equipamientos y elementos afectados al servicio, etc., originados en cualquier causa excepto las especificadas como exclusiones aceptables, y en forma tal que el Comitente y el Contratista y/o cualquier otro mencionado como asegurado queden cubiertos durante el período de construcción de la Obra y durante el Período de Garantía hasta la Recepción Definitiva de la Obra.

Cualesquiera sean las exclusiones contenidas en la póliza el G.C.B.A. sólo liberará de responsabilidad al Contratista por las pérdidas o daños que ocurran a consecuencia de las siguientes exclusiones aceptables:

- I) Actividades u operaciones de guerra declarada o no, hostilidades, invasión o cualquier acto enemigo extranjero, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección, asonada, ley marcial, conmoción civil, sublevación, requisición de hecho o de destrucción de bienes por orden de cualquier autoridad nacional, provincial o municipal de hecho o de derecho.
  
- II) Pérdida o daños como consecuencia de reacción nuclear, radiación nuclear o contaminación radiactiva en cuanto no se hallen aseguradas.

El Seguro de Obra deberá ser contratado por el Contratista en forma tal que permita ampliaciones a partir del momento en que el G.C.B.A lo disponga.

El Seguro de Obra establecerá específicamente que la cobertura otorgada permanecerá vigente durante todo el período de construcción y también durante el Período de Garantía, establecidos en la póliza o subsecuentemente endosados a la misma, con respecto a cualquiera de los riesgos por ella cubiertos.

En lo que se refiere a los bienes asegurados por dichos seguros, la cobertura debe comenzar en el momento de la llegada de dichos bienes al área de la Obra o al comenzar cualquier trabajo relacionado con la misma, excluyendo pérdidas o daños que ocurran con anterioridad a la fecha de comienzo de la vigencia del seguro o de la ampliación pactada para cubrir determinados bienes.

### **2.15.1.3 Seguro Contra Terceros y Responsabilidad Civil**

Antes de iniciar la ejecución del Contrato, el Contratista deberá tomar un Seguro Contra Terceros y Responsabilidad Civil a nombre conjunto del G.C.B.A, la Inspección y el Contratista y/o cualquier subcontratista contra

cualquier daño, pérdida o lesión que pueda sobrevenir a cualquier propiedad o a cualquier persona a causa de la ejecución de la Obra o como consecuencia del cumplimiento del Contrato. Este seguro podrá estar integrado al seguro todo riesgo de construcción, descrito en la cláusula anterior.

El Seguro Contra Terceros y Responsabilidad Civil deberá además establecer que, con respecto a cualquier reclamo o compensación indemnizable por la póliza, los aseguradores indemnizarán también al asegurado:

Los costos legales recuperables del asegurado, por cualquier reclamante.

Los costos y gastos en los que haya incurrido el asegurado con el consentimiento escrito del asegurador.

El monto del seguro debe ser de \$1.000.000.- (pesos un millón)

Todo ello sujeto a que la responsabilidad de los aseguradores con respecto a tales costos y gastos se halle comprendida dentro del límite de indemnización fijado para el Seguro Contra Terceros y Responsabilidad Civil.

Mediante una relación adecuada de la “Cláusula de Responsabilidad Civil Cruzada”, la indemnización prevista por el Seguro en cuestión será aplicable a cada una de las partes incluidas bajo la denominación de Asegurado, tal como si se hubiera emitido una póliza separada para cada una de ellas, siempre y cuando la responsabilidad total del asegurador no exceda el límite de responsabilidad establecido en la póliza.

El Seguro Contra Terceros y Responsabilidad Civil deberá establecer específicamente que será mantenido vigente durante todo el período de construcción y también durante el Período de Garantía y el plazo de mantenimiento, establecidos en la póliza y subsecuentemente endosados a la misma, debiendo los aseguradores renunciar expresamente a su derecho de cancelación.

## **Pliegos para “Revisión del Proyecto e Inspección de Obras de los Túneles Vehiculares”**

### **Pliego de Condiciones Generales**

#### **1.16.5 Seguros**

El Contratista deberá por su cuenta y cargo contratar y mantener en vigencia los seguros que se establecen en este artículo.

El Consultor verificará y entregará al GCBA, los originales de las pólizas y sus comprobantes de pago.

### **Pliego de Condiciones Particulares**

#### **2.13 Seguros**

Es responsabilidad del Consultor la verificación y control de la contratación y mantenimiento por parte del Contratista de las Obras de todos los seguros especificados en su contrato.