

Informe Ejecutivo

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

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

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

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

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

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

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

Fuente: elaboración propia con datos suministrados por AUSA

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

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

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

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

➤ Seguridad Aeroportuaria

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo”

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