

Informe Ejecutivo

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, Octubre de 2011		
Código del Proyecto	1.10.14		
Denominación del Proyecto	AUSA – Obras Autopista Illia		
Período examinado	Año 2009		
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, 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)	Nº	Obras/Denominación Centros de Costos	2009
	15	Repavimentación Autopista Illia	159.048,98
	17	Sistema ITS Lugones y Cantilo	1.058.679,09
	20	Bajo Nivel Sarmiento	16.416.844,60
	22a	Autopista Illia – Tramo Sarmiento-Cantilo	484.541,53
		Total	18.119.114,20
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.		
Período de desarrollo de tareas de auditoría	Entre el 15/07/10 y el 30/11/10.		
Aclaraciones previas	o <u>Naturaleza Jurídica de AUSA</u> <i>Capital Social</i> 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. Durante el período auditado por este equipo, el 99% de su capital social pertenecía al GCBA y el 1% restante a SBASE (Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado) cuyo accionista es el GCBA. Mediante contrato de fecha 27/07/10 el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires transfirió gratuitamente a Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) la cantidad de acciones de propiedad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en Autopistas Urbanas S.A.		

	necesaria para que la participación societaria total de SBASE en AUSA fuera equivalente al 5% del capital, quedando el paquete accionario de la compañía conformado de la siguiente manera: a) El GCBA titular de 65.196.707 acciones representativas del 95% del Capital social (\$651.967,07) y b) SBASE titular de 3.431.406 acciones representativas del 5% del capital social (\$34.314,06). <i>El Objeto Social y La Concesión</i> Conforme el objeto expresado en su estatuto social, AUSA tiene la facultad de ejecutar obras y servicios públicos, por sí o por terceros, que le requiera el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. El Decreto N° 1.721-GCBA-04 y la Resolución N° 671-MpyOP-07, normas que perdieron vigencia para ser luego reemplazadas por el Decreto N° 215-GCBA-09 y finalmente por la Ley N° 3.060, determinan el marco normativo que faculta al GCBA a encomendar a AUSA la construcción de obra pública vial y no vial. La construcción de obras no viales requieren actualmente la previa conformidad de la Legislatura. o <u>Régimen Contractual. Marco Jurídico Aplicable</u> Las obras públicas que son objeto de esta auditoría se encuentran incluidas en el Plan de Obras Viales establecido por el Decreto N° 1.721-04 y sus modificatorias, en el marco de la Ley N° 3.060-LCBA-09. Las mismas se solventan con los fondos, provenientes de la recaudación de peaje, que obtiene la empresa concesionaria de la red de autopistas y vías interconectadas del dominio público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Esta ley modifica el criterio adoptado por el art. 11 del Decreto 1.721-GCBA-04 relacionado con el destino de los ingresos recaudados en concepto de peaje. AUSA no puede erogar más del 40% de sus ingresos en gastos de administración y mantenimiento ordinario de las obras existentes, según el art. 5°. El excedente de ingresos debe ser destinado a obras de expansión de la red, a aquellas que determine la autoridad de aplicación en el marco de la concesión y a las obras no viales que cuenten con la aprobación de la Legislatura. El artículo 4° de la Ley N° 3.060 establece que la empresa recauda por cuenta propia los ingresos en concepto de peaje los que deben destinarse a la ejecución del Plan de Obras Públicas a cargo de AUSA. Por ello estos fondos son públicos ya que la empresa debe cumplir con este Plan como contraprestación a su cargo en cumplimiento de la Ley que le reconoce la concesión de la Red de Autopistas. o <u>Ley N° 3.060-LCBA-09</u> El 14/05/09 la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires otorgó la concesión de obra pública de la Red de Autopistas y Vías Interconectadas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a la empresa Autopistas Urbanas S.A., a título oneroso y por el plazo de veinte (20) años.
--	--

	Conforme el art. 7º de esta ley, es el Ministerio de Desarrollo Urbano, la Autoridad de Aplicación de la concesión de obra pública otorgada, estando facultada para reglamentar la concesión, definir el plan de obras e inversiones. o <u>Integridad de los Legajos de Contratación - Riesgo de Auditoría</u> El relevamiento de los legajos de contratación se vio dificultado debido a que existe documentación relacionada con éstos que es llevada en forma autónoma (actas acuerdo y sus adjuntos, actas e informes elaborados por las distintas áreas de la empresa, redeterminaciones de precios, planillas con cálculos matemáticos), sin que en el legajo se encuentre constancia de que la misma se lleva por cuerda separada. A esto debe sumarse que la foliatura de los legajos es deficiente y mucha documentación se encuentra anexada en folios plásticos sin foliar. Los libros de obra son llevados por medio de hojas móviles pero el archivo de las mismas no respeta el orden de correlatividad numérica y cronológica. o <u>Análisis de las Obras objeto de auditoría</u> Construcción de Bajo Nivel en Av. Sarmiento y vías del Ferrocarril Belgrano y Distribuidor AU Illia (Obra Nº 20) <i>Contratación del Proyecto Ejecutivo</i> El proyecto de la obra se contrató mediante Licitación Privada Nº 16/05. El objeto principal de la contratación consistió en la elaboración del "Proyecto Ejecutivo para la reconstrucción de un tramo de la Av. Sarmiento bajo nivel de vías de FFCC, Construcción de tres ramas integrantes del Distribuidor de la Av. Sarmiento con la AU Illia, Conexión vial de la Av. Sarmiento con una rotonda a construir en proximidad de la Av. Rafael Obligado y Salguero y Corrimiento de las vías existentes entre antes de Av. Sarmiento y Av. Cantilo". Del numeral 1.2 del Pliego de Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas surgía que el proyectista o consultora que resultara adjudicatario del Proyecto Ejecutivo solicitado, también se le adjudicaría la Inspección de Obra por un monto equivalente al 2% del monto de obra contratado, excluido todo tipo de adicionales que pudieran requerirse durante la ejecución del contrato de construcción de la obra. El 12/05/05, el Directorio de AUSA aprobó la Licitación Privada Nº 16/05. La contratación fue adjudicada a Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. El contrato se firmó el 20/05/05 por \$161.100,00 más IVA. El 8/09/05 la UCCOV solicitó se realizaran algunas modificaciones al proyecto ejecutivo por las que la consultora presentó un presupuesto de \$32.210,00 más IVA. Por Acta de Directorio de 16/09/05 se aprobó la Ampliación de la Contratación. <i>Descripción General del Proyecto Ejecutivo</i>
--	---

	El proyecto ejecutivo de la obra consistió en la construcción de un cruce bajo nivel en la Av. Sarmiento y vías del ex FFCC Gral. Belgrano, la rama de conexión con la Autopista Illia, un tramo de la Autopista Illia hacia el norte, la conexión Av. Sarmiento – Av. Salguero y el corrimiento de las vías del ferrocarril entre Av. Sarmiento y la Av. La Pampa hacia el oeste, con el fin de eliminar el paso a nivel ferroviario y de esta manera favorecer la conexión vial del sector urbano y aumentar la seguridad vial de la zona. En el legajo de contratación del proyecto no consta el cómputo y presupuesto de la obra definido por Consulbaires Ingenieros Consultores S.A.. <i>Inspección de la Obra</i> Por Acta de Directorio del 25/10/06 el Directorio aprobó los términos de la contratación a favor de Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. para la Inspección de la obra "Construcción del Bajo Nivel de Av. Sarmiento y Vías del Ferrocarril Belgrano y Distribuidor con Autopista Illia" en el marco de la Licitación Privada N° 16/05 y conforme la cláusula segunda del contrato de fecha 29/05/05. El monto de contratación se estableció en un total equivalente al 2% sobre el contrato para la realización de la obra, es decir por la suma de \$499.118. Dicho monto debía ser pagado en los 12 meses previstos para la ejecución de la obra. <i>Adenda Contractual del 18/03/08</i> Atento la ampliación del plazo de obra acordado con la contratista José Cartellone Construcciones Civiles S.A., el 18/03/08, AUSA acordó con Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. ampliar a su vez el contrato de Inspección de Obra hasta el día 28/03/08 por la suma total de \$171.880,00 más IVA. <i>Adenda Contractual del 10/11/08</i> Por Nota de fecha 22/08/08 se informó que los montos pendientes de trabajos realizados por la consultora, en su carácter de inspectora de la obra, era la siguiente: Meses de abril y mayo/08.....\$49.450,64 x 2 = \$98.901,29 Meses de junio, julio y agosto/08...\$ 5.000,00 x 3 = \$15.000,00 En la nota se expresaba que el valor de \$5.000 se repetiría en forma mensual hasta la reanudación de las tareas. Por lo tanto, el total de lo pendiente de cobro por parte de la consultora hasta fin de agosto era de \$113.901,29 más IVA. Con fecha 10/11/08 se suscribió una adenda contractual en la cual AUSA reconocía a Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. la suma de \$98.901,29 más IVA por el período abril y mayo de 2008 y \$25.000 más IVA por las tareas desarrolladas en el período entre los meses de junio a octubre de 2008. A los efectos de sustentar los pagos realizados a la consultora durante el
--	--

	lapso de suspensión de la obra se detallaron las tareas realizadas por ésta durante el lapso de suspensión de la obra. <i>Contratación Directa del 22/01/09</i> El 16/01/09 AUSA aprobó la contratación directa de Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. para dar continuidad a la Inspección de la obra. Se informó que se llegó a un acuerdo con la consultora a fin de retribuir los servicios en 10 cuotas mensuales de \$43.000 más IVA pagaderos desde fecha 15/12/08 hasta la recepción provisoria de la obra y en donde las tareas posteriores a la finalización de la obra se encontraban incluidas. <i>Evaluación Ambiental de la Obra</i> La obra fue categorizada como "Con Relevante Efecto Ambiental" de acuerdo con el artículo 13º de la Ley Nº 123. Por Resolución Nº 103-MMAGC-06 del día 26/06/06, en conformidad con el art. 26 de la Ley Nº 123 se convocó a Audiencia Pública para el día 7/08/06 en el Club de Pescadores. Por Resolución Nº 335-MMAGC-06 del día 12/09/06 se otorgó el Certificado Nº 4.676 de Aptitud Ambiental a nombre de Autopistas Urbanas SA., quien fue designada responsable de las condiciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, por el plazo de 4 años. Del análisis de la documentación puesta a disposición por AUSA surge que se dio inicio al proceso licitatorio de la obra en noviembre de 2005 sin que la misma contara con el procedimiento de audiencia pública (7/08/06) y el Certificado de Impacto Ambiental (12/09/06). <i>Contratación de la Obra del Bajo Nivel de Av. Sarmiento</i> Por medio de la Licitación Pública Nº 6/05 se realizó el procedimiento de contratación de la "Ejecución del Proyecto de Detalle y Construcción del Bajo Nivel de Av. Sarmiento y Vías del Ferrocarril Belgrano y Distribuidor con Autopista Illia". El presupuesto estimado de la obra, según el Anexo 2 del Decreto Nº 1.721-GCBA-04, era de \$15.909.870,00. Por Nota Nº 106-UCCOV-05, sin fecha, la UCCOV prestó formalmente conformidad para la realización de las obras proyectadas. Con fecha 14/11/05 mediante una nota denominada "Informe Técnico" el Jefe de Departamento de Infraestructura Vial de AUSA indicó que el Proyecto Ejecutivo contemplaba la construcción de una solera de trinchera que daba lugar a un volumen de hormigón de 11.388 m³ y 1.520 Tn. de acero en barras. La nota finalizó diciendo que ambos ítems generaban un costo de aproximadamente \$10.000.000. Este informe no cuenta con documentación respaldatoria sobre costos unitarios del hormigón y del acero en barras que permitan efectuar los cálculos para verificar cómo se estableció el monto de \$10.000.000. Por medio de la nota del 11/11/05 el Gerente de Construcciones de la
--	---

	empresa informó que el monto estimado de la obra ascendía a \$23.000.000. El 16/11/05 el Directorio de AUSA aprobó el llamado a Licitación Pública Nº 6/05 para la construcción de la obra por un monto estimado de \$23.000.000 más IVA. Por medio de la Circular Aclaratoria Nº 2 Sin Consulta, de fecha 6/12/05, se informó que a la licitación se incorporaba la construcción del puente ferroviario (dos puentes con dos vigas) sobre el Arroyo Maldonado, el cual se encontraba localizado al sur de la intersección de la Av. Lugones con la Av. Dorrego. Se notificó que la construcción del mismo estaba prevista para los primeros 90 días de obra para permitir el corrimiento de las vías a la posición en la cual se encontraban en el proyecto. También se anexó una planilla de ítems a cotizar correspondiente al Capítulo Estructuras en la cual se habían modificado todos los ítems con motivo de la inclusión de este puente. En el legajo de contratación no consta el costo estimado del mismo. Por Acta de Directorio de fecha 31/08/06, éste aprobó la adjudicación de la Licitación Pública Nº 6/05 a la empresa José Cartellone Construcciones Civiles S.A por la suma total de \$24.955.903,53 más IVA. El contrato fue suscripto el 25/09/06. El régimen de contratación establecido fue por Unidad de Medida. El plazo de la obra era de 360 días corridos. La proyectista Consulbaires había informado, en oportunidad de presentar el proyecto ejecutivo, que en la zona afectada a la obra se encontraban redes de diferentes servicios públicos: - Edenor S.A. - Telecom S.A. y Telefónica de Argentina S.A. - Metrogas S.A.: - Aguas Argentinas S.A. - Ferrovías S.A.C. - Aeropuertos Argentina <i>Acuerdos con Edenor S.A.</i> Para poder efectuar las tareas de remoción de interferencias eléctricas la empresa Autopistas Urbanas S.A. celebró tres acuerdos con Edenor S.A. para poder efectuar el corrimiento de electroductos e instalaciones de Alta, Media, y Baja Tensión. Mediante el Acta Acuerdo del 11/10/06, AUSA encomendó a Edenor S.A. la compra de materiales, ya que la empresa de servicios exigió esta condición para efectuar los trabajos por \$ 3.966.974 más IVA. Mediante Acta Acuerdo del 20/12/06 AUSA encomendó a Edenor S.A. la provisión de materiales adicionales y la ejecución por sí o a través de terceros a su exclusiva elección, de los trabajos de remoción, modificación, acondicionamiento, prolongación, reubicación y reemplazo de los tramos de red de energía eléctrica de Alta, Media y Baja Tensión por \$6.641.309
--	--

	más IVA. También se estableció que por los trabajos de dirección, control, supervisión de obra, ingeniería y gestión de compras de los materiales, AUSA abonaría mensualmente el 12% del total certificado más IVA (27%) y Contribución Municipal (6,383%). Estos trabajos fueron ejecutados por las subcontratistas Badi y Laof. Mediante Acta Acuerdo del 29/05/07 se efectuó una Addenda al Convenio a los efectos de concretar de remover y reemplazar otros cables que también interferían con la obra. El monto total abonado a Edenor S.A. por el total de todas las obras fue de \$8.666.586,55 más impuestos. <i>Acuerdo con AySA</i> Para habilitar la ejecución de las tareas destinadas a resolver las interferencias de instalaciones de la red cloacal y conductos sanitarios que obstaculizaban la zona de trabajo, el 31/07/07 se firmó un convenio con AySA. Según el Acta Acuerdo los trabajos serían ejecutados a través de AUSA o del o los subcontratistas nominados por ésta a su exclusivo costo, incluso ajustes parciales y/o reconstrucciones. AySA realizaría la supervisión e inspección de los trabajos a los fines de asegurar su ajuste a proyecto y el cumplimiento de las especificaciones técnicas y las reglas del buen arte. AUSA no informó el total invertido para remover las interferencias de la red cloacal y sanitaria ni si los trabajos fueron realizados por sí o por medio de un subcontratista. <i>Ampliación del Contrato con J. Cartellone Construcciones Civiles S.A.</i> Con fecha 07/11/06 la proyectista Consulbaires Ingenieros Consultores S.A, en su carácter de inspectora de la obra, presentó un informe en el cual proponía efectuar modificaciones al proyecto que permitieran desplazar las fundaciones de los estribos norte de los puentes ferroviarios y de la AU Illia y de ambos estribos de la rama N-E. Dicha empresa manifestó que se habían detectado instalaciones de servicios públicos de Edenor S.A. y de Metrogas que, según la empresa, constaban en la documentación entregada por las concesionarias de servicios públicos pero no tenían suficiente precisión. Con el objetivo de evitar el desplazamiento de las interferencias, es que propusieron desplazar el cabezal ferroviario del lado norte. Debido a este corrimiento se alargaron las vigas ferroviarias, se modificó la altura de las mismas y se prolongaron los pilotes hasta el manto de arenas del puelchense. La proyectista advirtió que los trabajos de cateo no se encontraban finalizados y que las diferencias de cálculos eran aproximadas. El Directorio de AUSA aprobó la ampliación de la obra el 22/03/07 por \$629.130,00 más IVA y se emitió la Orden de Compra N° 7264 por ese monto. El 20/03/07 la Gerencia de Construcciones de AUSA propuso mediante nota dirigida a la Gerencia General que procediera a la contratación directa de la empresa José Cartellone Construcciones Civiles S.A. para ejecutar los trabajos de conexión vial sobre vías ferroviarias para vincular las calles
--	---

	Yerbal con Av. Avellaneda. La razón de este pedido fue fundamentada en que la empresa se encontraba contratada para la ejecución del Bajo Nivel Sarmiento y que los ítems que se proponían contratar eran similares a los ya contratados, y que las características estructurales de los puentes en cuestión eran similares. Informó que el presupuesto de la obra se estableció con los mismos precios de la obra del Bajo Nivel Sarmiento redeterminados al mes de agosto de 2006. El presupuesto que se presentó fue de \$1.636.786,49 más IVA, con un plazo de obra de 75 días. El 22/03/07 el Directorio aprobó la contratación de la obra Puente Provisorio de Conectividad Vial como ampliación de las obras del Bajo Nivel Sarmiento. La Adenda Contractual se firmó en abril de 2007. El 30/04/07 se emitió la Orden de Compra N° 7183. En la cláusula sexta se establecía que cada certificado sería elaborado de manera tal que los datos de lo contratado, certificado y acumulado fueran de sencilla lectura. También se indicaba que la contratista prepararía el certificado mensual de avance de obra en el que se liquidarían los trabajos de acuerdo al Cómputo y Presupuesto aprobado, constituyendo los certificados documentos provisionales para el pago a cuenta. En la Orden de Servicio N° 13 se indicó que las cantidades medidas correspondientes a esa obra serían incorporadas a partir del Certificado N° 6 de la Obra Bajo Nivel Sarmiento, correspondiente a abril/07. La inversión total de la obra fue de \$4.360.863,42 más IVA. <i>Reclamo por reconocimiento de mayores costos</i> El 21/08/07 la empresa contratista José Cartellone Construcciones Civiles S.A. solicitó por Nota de Pedido N° 174 el reconocimiento de mayores costos por falta y demora de solución de interferencias. Por Nota de Pedido N° 182 del 21/09/07, la contratista expresó que el objeto de la presentación era el reclamo del pago de los costos de estructura no cobrados por un déficit en la certificación prevista con respecto a la real. <i>Depresión de Napa</i> El ítem 3.19 "Depresión de Napas" del Capítulo 3 "Estructuras" del presupuesto de la obra incluía el estudio, diseño, proyecto, operación y mantenimiento de la napa de agua, hasta finalizar la construcción de la trinchera, durante las 24 horas del día. Estaba estipulado que esta tarea se realizaría durante 9 meses y que la medición de este ítem se realizaría por mes a un precio unitario de \$42.907,27 más IVA lo cual daba un importe total para este ítem de \$386.165,43 más IVA. El ítem Depresión de Napa siguió certificándose hasta el certificado N° 17 de marzo/08, quedando agotado a esa fecha y llegando a un monto total acumulado de \$413.575,83 más IVA. El 28/03/08 se firmó un Acta Acuerdo en la cual las partes acordaron prorrogar por dos meses la vigencia del Acta Acuerdo de fecha 28/12/07. Se certificaron ocho meses más sobre ejecutando el ítem de la obra básica en un 88,87%, llegándose a pagar un monto acumulado de \$892.587,04 a
--	--

	noviembre/08. A partir de diciembre/08 se incrementó el precio unitario de este ítem en un 42%. El monto total gastado en el ítem fue de \$1.498.032,96, un 262% más de lo previsto en la obra básica. <i>Acta Acuerdo del 27/05/08</i> El 27/05/08 AUSA y José Cartellone Construcciones Civiles S.A. firmaron un Acuerdo en virtud del cual decidieron suspender la ejecución de la obra por el término de 180 días prorrogables considerando las demoras de Ferrovías S.A.C. en solucionar las interferencias a su cargo. Durante ese lapso, se especificó que la contratista debía seguir realizando el trabajo de "Depresión de Napas" al precio redeterminado al mes de agosto de 2006. En la cláusula tercera se estableció que una vez que AUSA proporcionara la información global y completa para la continuación de los trabajos, la contratista procedería a cotizar dichos trabajos bajo el sistema de unidad de medida y a precios actualizados a dicha oportunidad, y elevaría los nuevos precios para la aprobación de AUSA. Por cláusula cuarta se estableció que si durante el plazo de 180 días, era necesaria la ejecución de algún trabajo distinto a la depresión de napas, el mismo se contrataría por el sistema de Coste y Costas, debiendo AUSA abonar a la contratista los costos directos de tales trabajos, más un porcentaje del 17,7% comprensivo de: a) 2,7% en concepto de impuestos (1,5% correspondientes a ingresos brutos y 1,2% correspondiente al impuesto al cheque); b) 5% en concepto de casa matriz; y c) 10% en concepto de beneficios. En la cláusula quinta se estableció un monto compensatorio a favor de la contratista de \$2.800.000 más IVA, relacionado con lo reclamado en las Notas de Pedido N° 174, 178 y 200, pagaderos en el plazo de 15 días a contar desde la firma del Acta Acuerdo. Los gastos y perjuicios fueron finalmente pagados, pero no consta en base a qué AUSA determinó el monto de \$2.800.000 de la compensación. Tampoco se anexaron al legajo copias de los comprobantes de gastos presentados por la contratista como prueba del perjuicio sufrido y a los efectos del reintegro de gastos. El 15/10/08 por medio de la Nota de Pedido N° 277 la contratista notificó que había sido informado que Ferrovías S.A.C. había liberado la zona de trabajos y que podían continuar con la ejecución de la obra para lo cual solicitó una readecuación integral de los términos contractuales originariamente pactados. La contratista manifestó en oportunidad del Acta Acuerdo del 27/05/08 "...las partes ya vislumbraron que la ecuación económico-financiera del Contrato se podría ver resquebrajada,...por lo que previeron la posibilidad de elaborar nuevos precios...por lo que de reiniciarse los trabajos, sería
--	--

	necesario revisar el estado de la ecuación económico-financiera." Además manifestó que estaba dispuesta a concluir con la obra, sólo que para ello sería necesario la revisión integral del Contrato. El 16/10/08 la Asesoría Legal de AUSA emitió un Informe para evacuar una consulta efectuada por la Gerencia de Construcciones sobre si resultaba procedente renegociar el contrato invocando razones de quiebre de la ecuación económica y de urgencia y si la contratista, en caso de no llegarse a un acuerdo, podía rescindir, dado que la Gerencia debía dar una respuesta a la contratista que había efectuado su reclamo mediante Notas de Pedido Nº 277 y 278. De los antecedentes surgió que la obra debió haberse concluido en el mes de diciembre de 2007. En cuanto a la posibilidad de renegociar el contrato con equidad, ello encuentra sustento en las previsiones de los arts. 1.198 del Código Civil y 39 del Reglamento de Contrataciones de AUSA. En el informe hizo mención a la cláusula tercera del Acta Acuerdo del 27/05/08. El 3/11/08 la Gerencia de Construcciones elaboró un Informe relacionado con la necesidad de renegociar el Contrato Original. Esta Gerencia manifestó que a efectos de dilucidar si existió quiebre de la ecuación económica del contrato debido a causales imprevistas y sobrevivientes al inicio de la relación conforme los dichos de la contratista, realizó una comparación entre el valor final de la obra faltante utilizando precios de 4º Redeterminación con el valor final de la mencionada obra a precios actuales de mercado de la construcción y evaluó si el encarecimiento de la obra fue dada por hechos sobrevivientes extraordinarios para las partes obrando con cuidado y previsión. Precio total de ítems pendientes (4º Redet.).... \$15.772.381,60 Precio total valores de mercado..... \$20.504.047,69 El costo de la obra a precios de mercado fue superior a los precios de 4º Redeterminación en \$4.731.666,09 lo que significa un 30% más. La cotización del faltante de obra elaborada por AUSA fue calculada utilizando un coeficiente resumen del 1,50, demostrando que la propia comitente fue quién no respetó el coeficiente pactado en el contrato originario (1.4992). Dicha afirmación es considerada como errónea por parte de la auditada. Agregó que solicitaron cotización a tres empresas del mercado resultando que la oferta más económica recibida fue superior en \$9.426.618,40 a los precios redeterminados del contrato, esto es un 63% mayor a dichos precios. También indicó que la cotización de Dycasa SA era la más económica pero era superior a la de la contratista José Cartellone Construcciones Civiles SA en un valor de \$3.600.000. Finalmente expresó que el precio piso de la obra faltante era de \$20.504.047,69 (según los cálculos del nuevo contrato de AUSA) y que la propuesta de José Cartellone Construcciones Civiles S.A. era realizar las tareas pendientes
--	--

	por \$21.599.962,16. Esta cotización fue realizada con un coeficiente resumen del 1,5884, un 8,92% superior al coeficiente del contrato originario. Con respecto a estas cotizaciones, la Gerencia reconoció que los presupuestos presentados por las empresas consultadas fueron sobre estimados debido a que las mismas habían tenido en cuenta en el precio, el riesgo que significa reiniciar una obra ya comenzada, hacerse responsable de lo ejecutado y verificar que no se hubieran cometido desviaciones a las reglas del buen arte de la construcción, como así también valores importantes del ítem movilización y desmovilización. De este análisis se evidencia que la base de comparación utilizada para establecer si existió o no el quiebre de la ecuación económica del contrato es improcedente, pues ésta no es homogénea porque la cotización de José Cartellone Construcciones Civiles S.A. no incluye las condiciones mencionadas precedentemente incluidas en las ofertas a cargo de las empresas consultadas. La Gerencia de Construcciones de AUSA concluyó que lo manifestado en las Notas de Pedido N° 277 y 278 por la contratista es correcto y que a ésta le resultaría excesivamente oneroso ejecutar las tareas pendientes a precios redeterminados del contrato original. Manifestó que a AUSA le correspondía liberar en tiempo oportuno las interferencias, que no hizo. Señaló que la modificación de los plazos de obra, como así también el cambio de metodología constructiva eran ajenos a la responsabilidad de la contratista, y habían generado el encarecimiento de la obra quebrándose la ecuación económica del contrato por causales imprevisibles. La Gerencia de Construcciones expresó también que existía urgencia para continuar con las tareas debido a la vigencia del Convenio N° 22/04. Con respecto a este tema, la Gerencia señaló que el total de los costos directos (costos de la obra extrayendo el coeficiente resumen) del presupuesto elaborado por José Cartellone Construcciones Civiles S.A. era inferior al de AUSA. La diferencia entre los presupuestos totales presentados por cada empresa surgía del incremento en la oferta de la contratista del porcentaje estimado de Gastos Generales e Indirectos y Gastos Financieros lo que ocasionaba un incremento del coeficiente resumen. La Gerencia justificó el aumento del coeficiente resumen solicitado por la contratista en la propuesta destinada a obtener la renegociación del contrato, en el hecho de que cada empresa y cada obra tiene una estructura de costos diferente y que a AUSA le resulta imposible evaluar si son adecuados, porque dichos costos son secretos industriales de las empresas. La Gerencia, en ningún momento defendió la vigencia del coeficiente resumen previsto en el contrato originario. El 3/12/08 el Delegado de la Procuración General de la CABA emitió el Dictamen de Legalidad sobre la renegociación del contrato. Expresó que ésta sólo procedía si: a) "La ecuación económica del contrato se hubiere visto quebrada por cuestiones sobrevivientes e imprevistas a la presentación de la oferta por parte de la contratista...". Agregó "... Aquí no
--	--

	se trata de mejorar un eventual mal negocio de la contratista, sino de restablecer las condiciones que se vieran afectadas por hechos extraordinarios o imprevisibles..."; b) "Existieran probadas razones de urgencia que aconsejaran proceder por vía de excepción, adoptándose, en lo posible, las previsiones del art. 16 del Reglamento de Contrataciones"; y c) "Las nuevas condiciones contractuales resultaren económicamente convenientes para la empresa". Asimismo señaló el Delegado de la Procuración de la CABA lo establecido por los arts. Nº 1.633 y 1.198 del Código Civil y 39 del Reglamento de Contrataciones. Afirmó que solamente procede renegociar un contrato si la ecuación económica se ha visto quebrada pese a la aplicación del Régimen de Redeterminación de Precios pactado en el contrato originario. Expresó además que la Gerencia de Construcciones dio cuenta que las tareas restantes a precios contractuales resultarían excesivamente onerosas para la contratista. Analizó la ruptura de la ecuación económica del contrato y agregó: "...Tal afirmación se funda en la Gerencia de Construcciones, que efectuó una formal consulta a tres contratistas de primera línea a fin de que cotizaran las tareas restantes de ejecución y, tal como se verá más adelante, la oferta más económica recibida resultó un 59,8% mayor a los precios contractuales, es decir \$9.427.151,56 más cara que los precios de cuarta redeterminación..." Y dijo que: "Las causas que motivaron la mayor onerosidad del contrato, como así también su incidencia, resultan ajenas al análisis legal y se toman como válidas las afirmaciones de carácter técnico emitidas por el órgano correspondiente...". Analizó las causas sobrevivientes extraordinarias dando cuenta que conforme al contrato Ferrovías S.A.C. debía remover las vías que interferían con la continuidad de la obra a mediados del año 2007, sin embargo, esta tarea recién concluyó en octubre de 2008, momento en que quedó liberada la traza para continuar la obra. Esta situación llevó a que la obra se debiera ejecutar en primer término a un ritmo menor al previsto y luego a la paralización total de las tareas. Se refirió a que la Gerencia de Construcciones reconocía que correspondía a AUSA liberar la zona de obra de interferencias (vías del ex FFCC Belgrano, Ternas de Alta, Baja y Media Tensión concesionados a Edenor S.A., y los conductos de Gas de Metrogas). El Delegado afirmó que así las cosas no sólo las causales parecían extraordinarias sino que podía concluirse que AUSA se hallaba en mora en su obligación de liberar la traza. Manifestó que compartía el criterio de la Gerencia de Construcciones y que no resultaba razonable pensar que la contratista debió haber previsto al momento de cotizar que la obra se desarrollaría de este modo y con el plazo de 360 días de ejecución ampliamente vencido, entendiendo que resultaba acreditada que la causa del encarecimiento de la obra había sido sobreviviente a la cotización y era imprevisible y extraordinaria para la contratista. Consideró que, de acuerdo a lo previsto por la Comisión Evaluadora hay dos opciones: a) Rescindir o b) Renegociar, y que como esa es una decisión de política empresarial
--	---

	excede el marco del Dictamen. También se refirió a las razones de urgencia para continuar con la ejecución de la obra lo cual se desprendía de lo informado por la Gerencia de Construcciones y el Informe N° 117-UCCOV-2008. A su vez, informó que se habían cumplido con las previsiones del art. 16 inc. c) del Reglamento de Contrataciones de AUSA pues se había consultado a tres empresas constructoras habiéndose obtenido igual cantidad de ofertas. En tal sentido la Gerencia de Construcciones había invitado a 3 empresas a cotizar las tareas remanentes, amén de la cotización de José Cartellone Construcciones Civiles SA, habiendo también recibido tres ofertas. Finalmente concluyó que la renegociación, propiciada por la Comisión Evaluadora, se fundó en razones objetivas y constituía un objeto lícito y posible reglado en el art. N° 1.198 del Código Civil y no encontraba reparos de índole legal para que el Directorio procediera a su aprobación. <i>Acta Acuerdo del 3/12/08</i> El 3/12/08 el Directorio de la empresa se reunió para evaluar el Acuerdo concretado con la contratista José Cartellone Construcciones Civiles S.A. Se acordó que el saldo del monto del contrato ascendía a la suma de \$21.599.962,16 más IVA. Se pactó el pago de un anticipo financiero libre de redeterminación e intereses a favor de la contratista equivalente al 25% del monto indicado precedentemente. AUSA se obligó a abonar al Contratista en el plazo máximo de 30 días corridos el ítem 5.03 "Nueva Movilización" pactado en el precio de \$395.000,00 más IVA y el ítem 5.04 "Desmovilización" por \$111.188,00 más IVA. El nuevo plazo de obra para la finalización de la misma fue establecido en 10 meses contados a partir de la orden de inicio. También pactaron que los precios contractuales podrían ser redeterminados conforme la Ley N° 2.809 y Decreto Reglamentario N° 1.312-08 siendo el mes base a considerar agosto de 2008. El Directorio por Unanimidad aprobó la renegociación del contrato; renegociación que fue tratada en la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas N° 79 de fecha 29/05/09. Al aprobarse la renegociación del contrato del día 3/12/08 se aceptaron íntegramente los reclamos de la Contratista realizados a través de Notas de Pedido y se ignoró la respuesta que brindó AUSA a la contratista a través de la Gerencia de Construcciones por Orden de Servicio N° 206 del 16/10/07. En efecto, la mencionada Gerencia de Construcciones de AUSA reprodujo el texto del numeral 2.2 del Pliego de Condiciones Particulares a fin de defender la posición de la compañía frente al reclamo de la contratista y, de esta manera, mantener la vigencia del contrato original y asimismo defender la aplicación del Régimen de Redeterminación de Precios (conforme Decreto de Necesidad y Urgencia N° 2-03 y el Decreto
--	--

	Nº 2.119-GCBA-03) establecido en los Pliegos como única norma aceptada por ambas partes, que permite la conservación de la ecuación económica financiera del contrato destinado a construir obra pública. <i>Acuerdo con Ferrovías S.A.C.</i> El 19/01/09 se firmó el convenio. La base de este acuerdo fue la coordinación de tareas, bajo el principio de que AUSA y Ferrovías S.A.C. se harían cargo de sus propios costos operativos. AUSA ejecutaría cuatro puentes ferroviarios dentro del área operativa de la concesión de Ferrovías S.A.C., que quedarían a favor de ésta; por otro lado Ferrovías S.A.C. debía utilizar el quinto carril de la Av. Lugones para la ejecución de sus tareas de corrimiento de vías. El Acuerdo con Ferrovías S.A.C. se instrumentó tardíamente pues las tareas de remoción de vías fueron efectuadas con anterioridad a la suscripción del mencionado documento. <i>Redeterminaciones de Precios del Contrato</i> - <i>Primera Redeterminación de Precios:</i> El nuevo monto redeterminado del contrato fue de \$27.900.311,26. El Acta de Redeterminación de Precios Nº 1 se firmó el 26/03/07. - <i>Segunda Redeterminación de Precios:</i> El monto total del contrato redeterminado fue de \$34.384.435,94 más IVA. El 22/08/08 se firmó el Acta de Redeterminación de Precios. - <i>Tercera Redeterminación de Precios:</i> El nuevo precio del contrato fue de \$36.286.871,23 más IVA. El 10/09/08 se firmó el Acta de Redeterminación de Precios. - <i>Cuarta Redeterminación:</i> Los precios fueron aplicados del certificado Nº 21 al Nº 23. El ajuste pagado fue de \$23.745,02. <i>Ejecución de la Obra después de la Renegociación del Contrato del 3/12/08</i> La certificación del nuevo contrato se inició sin porcentajes acumulados de avance, es decir, no indicó la parte ya ejecutada de la obra, a pesar de que varios ítems ya ejecutados volvieron a integrar el nuevo cómputo de la obra. La obra finalizó en septiembre de 2009 y el 30 de ese mes se otorgó la Recepción Provisoria. La Obra Básica Certificada por José Cartellone Construcciones Civiles S.A. (se incluye el Puente de Conexión Vial del Barrio de Caballito) fue de \$ 42.240.429,44 (\$20.154.118,05 corresponden al año 2009). Repavimentación Autopista Arturo U. Illia (Obra Nº 15) El 11/02/09 se firmó una Adenda de la Licitación Pública Nº 2/08. Esta licitación había sido firmada el 16/07/08 y tenía como objeto la
--	---

	"Repavimentación de la Autopista Arturo U. Illia". El contratista de la obra fue Sepeyco S.R.L. U.T.E. conformada por las empresas Sepeyco S.R.L. y Beton Vial S.A. Las tareas de repavimentación estaban suscriptas a la repavimentación de la traza entre la calle Arroyo y Av. Sarmiento y Distribuidor Labruna y el monto de la misma era de \$3.944.535,79 más IVA. De acuerdo con el contrato de la Adenda durante el transcurso de las tareas se detectaron problemas en zonas que se encontraban cubiertas e imposibles de detectar anticipadamente. El monto contractual de la adenda fue de \$ 155.650,00 más IVA y el monto total acumulado de la obra Repavimentación Autopista Illia al 31/12/09 fue de \$4.435.196,49. Sistema ITS¹ Lugones y Cantilo (Obra N° 17) La obra Sistema ITS Lugones - Cantilo tuvo una inversión durante el ejercicio 2009 de \$1.058.679,09 de acuerdo con los trabajos previstos en la Licitación Pública N° 3/07 y un costo total acumulado de \$3.393.538,12; que incluye el valor de los trabajos realizados en las Licitaciones Públicas N° 1/06 y 3/07. Por otra parte, durante el período auditado se incorporó la tecnología LED al sistema semafórico existente en la concesión tendiente a mejorar la seguridad vial y la gestión del tránsito. Estos dispositivos no sólo tienen el beneficio que brindan mayor visibilidad, sobre todo en situaciones con condiciones meteorológicas adversas, sino que requieren un menor consumo y su durabilidad es mayor. Construcción Autopista Illia – Tramo Sarmiento - Cantilo (Obra N° 22a) El 16/01/09 se firmó la Adenda del contrato suscripto entre AUSA y Consulbaires Ingenieros Consultores para la elaboración del "Proyecto Ejecutivo para la construcción de la AU Illia entre las Av. Sarmiento y Av. Cantilo", realizada en el marco del Concurso de Precios N° 16/08. El monto de la misma fue de \$27.700 más IVA. Mediante la Licitación Pública N° 7/08 se adjudicó la ejecución de la obra "AU Illia – Construcción Etapa I, II y III – Tramo Av. Sarmiento – Av. Cantilo". La misma fue adjudicada a la empresa Vialmani S.A., quien a la fecha de finalización de las tareas de campo del presente Informe, se encuentra trabajando en la prolongación de la traza de esta autopista. El costo total registrado durante 2009 para esta obra fue de \$484.541,53. El monto total acumulado de la obra al 31/12/09 fue de \$3.351.280,55.
--	---

¹ Intelligent Transit System (Sistema de Tránsito Inteligente).

Observaciones principales	Obra Bajo Nivel Sarmiento (Obra N° 20) 1) Deficiente planificación y ejecución de la obra. Detectada la existencia de importantes interferencias de servicios públicos incluyendo el corrimiento de las vías del ex FFCC Gral. Belgrano, la empresa siguió adelante con la licitación de la ejecución de la misma sin resolver previamente la relocalización de dichas interferencias para luego dar lugar a la realización de la obra. 2) El proyecto de la obra es incompleto lo cual se evidenció por la existencia de interferencias previsibles, relevadas, de resolución deficientemente planificadas en plazos inviables. 3) Se infringió el art. 30 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires y el art. 26 de la Ley N° 123 pues el Estudio de Impacto Ambiental y la Audiencia Pública no fueron realizados en tiempo oportuno, con anterioridad al llamado a licitación. La Audiencia Pública se celebró durante el proceso de contratación, dilatando el trámite licitatorio cinco meses. 4) No se tuvo en cuenta en los Estudios de Impacto Ambiental la posible contaminación del Acuífero Puelche, a causa de las perforaciones que debían realizarse para instalar los futuros pilotes. 5) No consta en el proyecto ejecutivo elaborado por la consultora Consulbaires Ingenieros Consultores SA el cómputo y presupuesto oficial de la obra. 6) No se dio intervención en tiempo y forma a la Autoridad de Aplicación UCCOV. Sin perjuicio de lo expuesto, se deja constancia que mediante Nota N° 127-UCCOV-06 del 7/03/06 la UCCOV prestó conformidad a la solución estructural propuesta. 7) AUSA alteró el presupuesto oficial estimado para la obra establecido en el Decreto N° 1.721-GCBA-04 adicionando de facto un sobre costo de aproximadamente \$10.000.000 conforme el Acta de Directorio del día 16/11/05. 8) No constan en la documentación relevada y puesta a disposición los costos unitarios utilizados por AUSA para elaborar el presupuesto oficial total de la obra. 9) Incumplimiento del art. 3 apartado b) del Reglamento de Contrataciones de la empresa debido a que se omitió dar publicidad al acto de adjudicación de la obra licitada. 10) No constan en la documentación anexada a la Circular Sin Consulta N° 1 y N° 2, los presupuestos oficiales que modificaron el costo total de la obra por la incorporación en el itemizado de mayor cantidad de acero en barras y la construcción de dos puentes ferroviarios sobre el Arroyo
---------------------------	--

	Maldonado respectivamente. 11) Se alteró el presupuesto de la obra básica que debió certificarse en forma independiente. <i>Puente Provisorio de Conectividad Vial en el Barrio de Caballito</i> 12) Incumplimiento del art. 3 y 7 del Reglamento de Contrataciones de la empresa atento que se contrató por \$1.636.786,49 más IVA en forma directa, sin cotejo de ofertas, a la misma contratista a cargo de la obra del Bajo Nivel Sarmiento, para la construcción del Puente Provisorio de Conectividad Vial en el Barrio de Caballito. De esta forma se avaló la contratación de la construcción del Puente como una Ampliación del Contrato de la Licitación Pública de la obra "Bajo Nivel de la Av. Sarmiento y vías del FFCC Belgrano", mediante Acta de Directorio de AUSA del 22/03/07 y Adenda Contractual de abril del mismo año. 13) Incumplimiento del art. 10 de la Ley Nº 1.218 atento que se omitió dar debida intervención a la Procuración General de la CABA para que dictamine sobre la legalidad de la contratación de la obra Construcción de Puente Provisorio de Conexión Vial del Barrio de Caballito. 14) Incumplimiento de la cláusula 6º de la Adenda de abril de 2007 atento que la obra "Puente Provisorio de Conexión Vial del Barrio de Caballito" se certificó en forma conjunta con la del Bajo Nivel Sarmiento. 15) AUSA pagó un excedente por gastos necesarios para la ejecución de la obra de \$2.724.076,93 (un 166% más de lo previsto en el contrato) aún cuando la cláusula 5º del contrato suscripto para la ejecución de dicha obra establecía que la contratista se haría cargo de la provisión de todos los materiales, maquinarias, equipos y elementos de cualquier naturaleza, así como el personal, transporte, demás servicios necesarios para su realización y la elaboración de los estudios y/o proyectos complementarios que fueran necesarios para una correcta y segura ejecución de la obra. <i>Acta Acuerdo del 27/05/08</i> 16) Incumplimiento de la cláusula 27 inc. b) del contrato original atento que la contratista no probó el perjuicio sufrido para percibir una compensación. 17) No pudo verificarse el avance físico real de la obra respecto al Plan de Trabajo y Curva de Inversión oportunamente presentadas por la contratista, dadas las siguientes circunstancias que alteraron el establecimiento de la real ejecución física, ya que ésta no fue medida desde el avance físico sino desde la variación económica. <i>Acta Acuerdo del 3/12/08</i> 18) Contravención de las prescripciones obligatorias contenidas en el Numeral 7.2.3. del Pliego de Condiciones Generales y el numeral 2.2. del Pliego de Condiciones Particulares ya que se dispuso la
--	---

	renegociación del precio del contrato mediante Acta Acuerdo del día 3/12/08. 19) La Gerencia de Construcciones de AUSA promovió, por medio de su Informe del 3/11/08, la renegociación del contrato. Las razones para argumentar el quiebre de la ecuación económica no están fundadas. 20) La Gerencia de Construcciones justificó el incremento del coeficiente resumen previsto en el contrato originario sin verificar su composición aduciendo que los costos incluidos en el mismo son secretos industriales de las empresas. 21) Las cotizaciones solicitadas por AUSA, a fin de verificar si el precio del contrato a valor de mercado presentado por la contratista resultaba razonable para la renegociación del contrato, no eran comparables, atento que las mismas tenían incorporados costos no contemplados en la oferta de José Cartellone Construcciones Civiles S.A. como ser el riesgo de reiniciar una obra ejecutada por terceros, la responsabilidad emergente de lo ya ejecutado y valores importantes del ítem movilización y desmovilización. 22) Incumplimiento del Régimen de Redeterminación de Precios atento que se utilizaron precios de mercado para actualizar los del contrato. 23) Los accionistas de AUSA (GCBA 95% - SBASE 5%) avalaron la renegociación del contrato original en contravención a los principios generales que rigen las contrataciones del sector público, al aprobar la gestión de los integrantes del Directorio, en la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas N° 79 del 29/05/09. <i>Ejecución de la Obra después de la Renegociación del Contrato del 3/12/08</i> 24) La certificación de obra acreditó que hubo sobreejecución de ítems en forma significativa antes y después de la renegociación del 3/12/08. <i>Integridad del Legajo de Contratación</i> 25) El legajo de contratación se encuentra incompleto, lo cual dificultó las tareas de auditoría.
Conclusiones	AUSA se encuentra comprendida dentro del organigrama de la CABA, dependiendo del Ministerio de Desarrollo Urbano como organismo fuera de nivel. Está sometida a control interno y externo del GCBA y debe rendir cuentas de su gestión y de la administración de los fondos públicos que realice. La misma tiene a cargo la ejecución de un amplio Plan de Obras Públicas de la Ciudad, que debe solventar con fondos provenientes de la recaudación de peaje. Asimismo, debe cumplir las leyes priorizando la Constitución de la Ciudad, la Ley 70 y su propio Reglamento de Contrataciones, el Código Civil y los contratos celebrados.

	Del análisis de la contratación, ejecución y gestión de la obra Bajo Nivel Sarmiento se puede concluir que la empresa realizó una deficiente gestión en el objetivo de llevar a cabo la obra. La planificación de la misma fue ineficiente y antieconómica ya que los costos y los objetivos previstos no pudieron ser cumplidos en los plazos establecidos. Durante el año 2005 se licitó el proyecto ejecutivo que ya evidenciaba importantes trabajos de remoción de interferencias y corrimiento de vías férreas que debieron ser resueltos en forma previa a la contratación de la ejecución de la obra. Se visualizó que los acuerdos efectuados para llevar a cabo estas tareas fueron realizados cuando la obra se hallaba en ejecución y en forma extemporánea y aquel que se firmó con la empresa Ferrovías S.A.C. quedó perfeccionado después que las tareas de remoción de vías fueron ejecutadas. Es la propia empresa la que reconoce que tenía la responsabilidad de resolver las interferencias y que la mora en el cumplimiento de las tareas originó la semi paralización de la obra. Todo esto generó un costo extraordinario que debió pagarse. Los contratos con la consultora Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. y la contratista José Cartellone Construcciones Civiles S.A. fueron reiteradas veces modificados. AUSA no acató normas de aplicación obligatoria instrumentando la renegociación del contrato por Acta Acuerdo del 3/12/08 y acuerdos de partes sin sustento legal, abusando del ejercicio regular de los derechos. El hecho de que se incremente el costo de esta obra genera un desfinanciamiento de otras obras del Plan de Obras Públicas que AUSA debe ejecutar, por lo tanto es su responsabilidad optimizar los fondos públicos provenientes del peaje destinados a la ejecución de obras para la Ciudad y desarrollar una gestión eficiente en la administración de los mismos, ya que a partir de su recaudación, el 55% deja de ser propio de la empresa y tiene un destino y objetivo asignado por el GCBA. Esto, en definitiva, genera un perjuicio para la Ciudad, ya que, dispondrá de menos obras ejecutadas en relación con el monto total disponible de fondos para tal fin. La Gerencia de Construcciones tuvo una participación en el gerenciamiento de la obra contradictoria. Mientras en el 2007, defendió la gestión llevada a cabo por AUSA en la obra y argumentó que debía respetarse el Contrato, los Pliegos y el Régimen de Redeterminación de Precios como la única forma de mantener la ecuación económico financiera del contrato, en el 2008 favoreció en su Informe del 3/11/08 la Renegociación del Contrato, inclusive inculcando a AUSA por la falta de ejecución de los términos del contrato. El Directorio de AUSA, en definitiva, es el responsable último de las decisiones tomadas en la empresa y de la gestión desarrollada, la cual
--	--

	es observable en el período auditado pues los directores se apartaron de los deberes que le son propios. Estos priorizaron los requerimientos de la contratista en desmedro de los intereses de AUSA, que son los intereses del GCBA, en definitiva el interés público. Por otra parte debemos señalar la incompatibilidad generada en el hecho que el cargo de Asesor Legal de la empresa es desempeñado por la misma persona que ostenta el cargo de Delegado de la Procuración General de la CABA. Se observa la gestión llevada a cabo por el Delegado ya que, en el desempeño de sus funciones, terminó recomendando la renegociación como Asesor Legal de la empresa, no advirtiendo en su Dictamen sobre los incumplimientos al contrato y al plexo normativo. Finalmente, debemos mencionar que las tareas de auditoría se vieron seriamente dificultadas ya que la empresa presentó la documentación de obra en forma deficiente. En efecto, se certificaron dos obras en la misma certificación dando lugar esto a confusión e incertidumbre sobre los montos allí reflejados, no pudiéndose verificar ni los avances ni el porcentaje pendiente de ejecución. La adenda contractual del 22/03/07 se incorporó también a la obra básica, algunos ítems fueron sobre ejecutados y los precios unitarios de la certificación fueron constantemente cambiados por efecto de las redeterminaciones de precio, lo cual impidió que se pudieran efectuar comparaciones para definir los avances de obra debido a la falta de homogeneidad que presentaban los certificados. Todo esto generó un incumplimiento a la responsabilidad que tiene la empresa de rendición de cuentas.
Implicancias	El incumplimiento y alteración de la planificación establecida.