

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"> • 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. • 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. 				
Aclaraciones previas	<ul style="list-style-type: none"> • 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”. • 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 				

	<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"> • 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. • Responsabilidades primarias del organismo auditado: <p><u>Dirección General de Obras de Ingeniería</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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. <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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
--	---

	<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"> • <u>Obras Objeto de Auditoría</u> <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"> - 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. <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"> 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

	<p>paralizadas (33,33%) o sin ejecución (33,33%).</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. • 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. • 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. <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"> • 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. • 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. • 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.
--	--

	<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"> • 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. • 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%. • 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. • 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. • 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. • 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. <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"> • 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. • 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
--	--

	<p>coeficiente de paso utilizado para presupuestar la ejecución de la obra civil.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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%. <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"> • La Administración no gestionó, durante la neutralización de los plazos de obra, la restitución del anticipo financiero pagado de \$4.361.211,27. • 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"> 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. • 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. <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"> • 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. • 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. • 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
--	--

	<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"> • 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. <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"> • 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. • 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. • 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%. • 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. • 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"> a) El cruce de la calle Sanabria no se encuentra correctamente delimitado, vallado y suficientemente iluminado. 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. 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. d) En el interior de la obra hay restos abandonados de materiales,
--	---

	<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>