



INFORME FINAL DE
AUDITORIA
Con Informe Ejecutivo

Proyecto N° 1.14.09

**TRANSPORTE PÚBLICO
ALTERNATIVO (METROBUS)**

Auditoría Integral

Período 2013

Buenos Aires, Noviembre 2015



AUDITORÍA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Av. Corrientes 640 - Piso 5° - Capital Federal

Presidente

Lic. Cecilia Segura Rattagan

Auditores Generales

Dr. Santiago de Estrada

Ing. Facundo Del Gaiso

Lic. Eduardo Ezequiel Epszteyn

Dr. Alejandro Fernández

Ing. Adriano Jaichenco

Dra. María Victoria Marcó



CÓDIGO DEL PROYECTO: 1.14.09

NOMBRE DEL PROYECTO: Transporte Público Alternativo (Metrobús)

PERIODO BAJO EXAMEN: 2013

EQUIPO DESIGNADO

Director de Proyecto Abog. Eduardo Jáuregui

Directora de Proyecto Abog. Lorena Mendes

Director de Proyecto Abog. Pablo Tognelli

Auditor Supervisor Lic. Carlos A. Castro

FECHA DE PRESENTACIÓN DEL INFORME: 18 de septiembre de 2015

OBJETIVO

Controlar transversalmente los aspectos legales y técnicos de todos los contratos involucrados en la Planificación, Ejecución y Desarrollo del Transporte Público Alternativo y evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de sus objetivos.

Ejerc. Pres.	Jur.	Un. Ejec.	Prog.	Proy.	Act.	Obra	Créditos Presupuestarios en Pesos				Incisos Auditados
							Sanción	Vigente	Definitivo	Devengado	
2012	21	2114	11	0	1	0	2.013.560	3.566.681	3.357.242	3.357.242	3 y 4
					14	0	1.000.000	662.321	655.252	655.252	3 y 4
		320	70	1		52	15.000.000	45.149.000	324.704.343	32.470.434	4 y 6
Total Ejercicio Presupuestario Año 2012							18.013.560	49.378.002	328.716.837	36.482.928	
2013	21	320	70	1	2	-	8.000.000	21.699.012	21.693.010	21.693.010	3
					0	52	74.000.000	238.183.712	238.183.709	238.183.709	3, 4 y 6
						60	75.000.000	121.466.186	121.466.184	121.466.184	3, 4 y 6
					10	-	14.500.000	22.885.011	22.885.008	22.018.311	3 y 4
Total Ejercicio Presupuestario Año 2013							171.500.000	404.233.921	404.227.911	403.361.214	

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de las Cuentas de Inversión Años 2012 y 2013

FECHA DE APROBACIÓN DEL INFORME FINAL: 26/11/2015

FORMA DE APROBACIÓN: POR DISIDENCIA PARCIAL

RESOLUCIÓN AGC N°: 345/2015

INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, 26 de noviembre de 2015																																																																																																														
Código del Proyecto	1.14.09																																																																																																														
Denominación del Proyecto	Transporte Público Alternativo (Metrobús)																																																																																																														
Período examinado	Año 2014																																																																																																														
Unidad Ejecutora	Subsecretaría de Transporte (SSTRANS)																																																																																																														
Objetivo de la auditoría	Controlar transversalmente los aspectos legales y técnicos de todos los contratos involucrados en la Planificación, Ejecución y Desarrollo del Transporte Público Alternativo y evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de sus objetivos.																																																																																																														
Presupuesto	<table><tr><th rowspan="2">Ejerc. Pres.</th><th rowspan="2">Jur.</th><th rowspan="2">Un. Ejec.</th><th rowspan="2">Prog.</th><th rowspan="2">Proy.</th><th rowspan="2">Act.</th><th rowspan="2">Obra</th><th colspan="4">Créditos Presupuestarios en Pesos</th><th rowspan="2">Incisos Auditados</th></tr><tr><th>Sanción</th><th>Vigente</th><th>Definitivo</th><th>Devengado</th></tr><tr><td rowspan="3">2012</td><td rowspan="3">21</td><td rowspan="3">2114</td><td rowspan="3">11</td><td rowspan="3">0</td><td>1</td><td>0</td><td>2.013.560</td><td>3.566.681</td><td>3.357.242</td><td>3.357.242</td><td>3 y 4</td></tr><tr><td>14</td><td>0</td><td>1.000.000</td><td>662.321</td><td>655.252</td><td>655.252</td><td>3 y 4</td></tr><tr><td>320</td><td>70</td><td>1</td><td>52</td><td>15.000.000</td><td>45.149.000</td><td>324.704.343</td><td>32.470.434</td><td>4 y 6</td></tr><tr><td colspan="7">Total Ejercicio Presupuestario Año 2012</td><td>18.013.560</td><td>49.378.002</td><td>328.716.837</td><td>36.482.928</td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">2013</td><td rowspan="4">21</td><td rowspan="4">320</td><td rowspan="4">70</td><td rowspan="4">1</td><td>2</td><td>-</td><td>8.000.000</td><td>21.699.012</td><td>21.693.010</td><td>21.693.010</td><td>3</td></tr><tr><td rowspan="2">0</td><td>52</td><td>74.000.000</td><td>238.183.712</td><td>238.183.709</td><td>238.183.709</td><td>3, 4 y 6</td></tr><tr><td>60</td><td>75.000.000</td><td>121.466.186</td><td>121.466.184</td><td>121.466.184</td><td>3, 4 y 6</td></tr><tr><td>10</td><td>-</td><td>14.500.000</td><td>22.885.011</td><td>22.885.008</td><td>22.018.311</td><td>3 y 4</td></tr><tr><td colspan="7">Total Ejercicio Presupuestario Año 2013</td><td>171.500.000</td><td>404.233.921</td><td>404.227.911</td><td>403.361.214</td><td></td></tr></table>											Ejerc. Pres.	Jur.	Un. Ejec.	Prog.	Proy.	Act.	Obra	Créditos Presupuestarios en Pesos				Incisos Auditados	Sanción	Vigente	Definitivo	Devengado	2012	21	2114	11	0	1	0	2.013.560	3.566.681	3.357.242	3.357.242	3 y 4	14	0	1.000.000	662.321	655.252	655.252	3 y 4	320	70	1	52	15.000.000	45.149.000	324.704.343	32.470.434	4 y 6	Total Ejercicio Presupuestario Año 2012							18.013.560	49.378.002	328.716.837	36.482.928		2013	21	320	70	1	2	-	8.000.000	21.699.012	21.693.010	21.693.010	3	0	52	74.000.000	238.183.712	238.183.709	238.183.709	3, 4 y 6	60	75.000.000	121.466.186	121.466.184	121.466.184	3, 4 y 6	10	-	14.500.000	22.885.011	22.885.008	22.018.311	3 y 4	Total Ejercicio Presupuestario Año 2013							171.500.000	404.233.921	404.227.911	403.361.214	
Ejerc. Pres.	Jur.	Un. Ejec.	Prog.	Proy.	Act.	Obra	Créditos Presupuestarios en Pesos				Incisos Auditados																																																																																																				
							Sanción	Vigente	Definitivo	Devengado																																																																																																					
2012	21	2114	11	0	1	0	2.013.560	3.566.681	3.357.242	3.357.242	3 y 4																																																																																																				
					14	0	1.000.000	662.321	655.252	655.252	3 y 4																																																																																																				
					320	70	1	52	15.000.000	45.149.000	324.704.343	32.470.434	4 y 6																																																																																																		
Total Ejercicio Presupuestario Año 2012							18.013.560	49.378.002	328.716.837	36.482.928																																																																																																					
2013	21	320	70	1	2	-	8.000.000	21.699.012	21.693.010	21.693.010	3																																																																																																				
					0	52	74.000.000	238.183.712	238.183.709	238.183.709	3, 4 y 6																																																																																																				
						60	75.000.000	121.466.186	121.466.184	121.466.184	3, 4 y 6																																																																																																				
					10	-	14.500.000	22.885.011	22.885.008	22.018.311	3 y 4																																																																																																				
Total Ejercicio Presupuestario Año 2013							171.500.000	404.233.921	404.227.911	403.361.214																																																																																																					
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. Análisis integral de la gestión del proyecto de transporte público alternativo.																																																																																																														
Período de desarrollo de tareas de auditoría	El trabajo de campo se inició el 25/03/14 y concluyó el 28/11/14.																																																																																																														



Limitaciones al Alcance	El desarrollo del presente examen de auditoria se vio limitado como consecuencia de que no fueron entregados, ni puestos a disposición, los planos del Proyecto Ejecutivo de las Estaciones Lafuente, Varela, Carlos Berg, Sáenz y Pompeya (Ramal Roca) y Laguna, Mariano Acosta, La Rioja y Fournier (Ramal Cruz) del Metrobús Corredor Sur, no pudiendo cotejárselos con los Planos Conforme a Obra para determinar la existencia de cambios no informados ni verificarse la intervención en el Boulevard Rabanal por los trabajos ordenados en el Adicional de Obra N° 2.																				
Aclaraciones Previas	1. Estructura Orgánico Funcional Subsecretaría de Transporte La ejecución de las obras de los Corredores Sur y 9 de Julio del Metrobús fueron delegadas a la Jefatura de Gabinete de Ministros y el control y coordinación de la ejecución de las obras estuvo a cargo de la Subsecretaría de Transporte y de la Unidad de Proyectos Especiales Transporte Masivo de Buses Rápidos. Durante el desarrollo de las obras se encontraba vigente el Decreto N° 660 del 10/12/11 y sus modificatorios , reglamentario de la Ley de Ministerios N° 4013 del 07/12/11 2. Análisis de la Evolución Presupuestaria del Sistema Metrobús de Buenos Aires Corredores Sur y 9 de Julio y otros gastos El desarrollo de los proyectos y ejecución de las obras del Metrobús Corredor Sur y Metrobús Corredor 9 de Julio se iniciaron en el año 2012 y concluyeron durante el año 2013. <table><tr><th colspan="4">Programa 11 "Proyectos Especiales Transporte Masivos de Buses Rápidos" - UE 2114 - Jur. 21 Año 2012</th></tr><tr><th>Actividad</th><th>Crédito de Vigente</th><th>Crédito Devengado</th><th>% Devengado sobre Vigente</th></tr><tr><td>1 - Conducción</td><td>3.566.681,00</td><td>3.357.242,24</td><td>94,13%</td></tr><tr><td>14 - Plan Transporte Masivo de Buses Rápidos</td><td>662.321,00</td><td>655.252,00</td><td>98,93%</td></tr><tr><td>Total</td><td>4.229.002,00</td><td>4.012.494,24</td><td>94,88%</td></tr></table> Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto año 2012	Programa 11 "Proyectos Especiales Transporte Masivos de Buses Rápidos" - UE 2114 - Jur. 21 Año 2012				Actividad	Crédito de Vigente	Crédito Devengado	% Devengado sobre Vigente	1 - Conducción	3.566.681,00	3.357.242,24	94,13%	14 - Plan Transporte Masivo de Buses Rápidos	662.321,00	655.252,00	98,93%	Total	4.229.002,00	4.012.494,24	94,88%
Programa 11 "Proyectos Especiales Transporte Masivos de Buses Rápidos" - UE 2114 - Jur. 21 Año 2012																					
Actividad	Crédito de Vigente	Crédito Devengado	% Devengado sobre Vigente																		
1 - Conducción	3.566.681,00	3.357.242,24	94,13%																		
14 - Plan Transporte Masivo de Buses Rápidos	662.321,00	655.252,00	98,93%																		
Total	4.229.002,00	4.012.494,24	94,88%																		

Programa 70 "Administración y Control de Tránsito y el Transporte - Unidad Ejecutora 320 - Jurisdicción 21 - Año 2012"							
Pry	Act	Obra	Descripción	Crédito Sanción [a]	Crédito Vigente [b]	Crédito Devengado	Variación Devengado/Vigente en % ((c-b)/a)x 100
0	10	Administración y Control de Servicios		911.000,00	2.238.844,00	2.237.977,13	-0,04
1	Transporte Publico Alternativo			65.295.000,00	64.555.430,00	50.751.575,21	-21,38
1	0	Transporte Publico Alternativo		64.190.000,00	64.555.430,00	50.751.575,21	-21,38
1	0	51	Sistema De Transporte Por Bicicleta	34.400.000,00	0,00	0,00	N/C
		52	B.R.T.	15.000.000,00	45.149.000,00	32.470.434,44	-28,08
		53	Sistema Inteligente De Tránsito Y Transporte	14.790.000,00	19.406.430,00	18.281.140,77	-5,80
	1	Diseño, Dirección Y Seguimiento De Proyectos Sistema Administración		1.105.000,00	0,00	0,00	N/C
2	Obras Varias - METROBUS			0,00	18.586.830,00	0,00	N/C
2	0	51	Obras Varias - METROBUS	0,00	18.586.830,00	0,00	N/C
Total Administración y Control del Tránsito y el Transporte				66.206.000,00	85.380.904,00	52.989.552,34	-37,94

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto año 2012

Programa 70 "Transporte Público Alternativo" - UE 320 - Jur 21 - Ejercicio Año 2013							
Proy.	Activ.	Obra	Descripción	Crédito Sanción	Crédito Vigente	Devengado	% Devengado sobre Crédito Vigente
0	2	0	Administración	8.000.000,00	21.699.012,00	21.693.010,38	99,97
1	0	52	B.R.T. - Corredor 9 de Julio	74.000.000,00	238.183.712,00	238.183.709,73	100,00
		53	Sistema Inteligente de Tránsito y Transporte	19.004.740,00	0,00	0,00	N/C
		60	B.R.T. Corredor Sur	75.000.000,00	121.466.186,00	121.466.184,29	100,00
	10	0	Diseño, Dirección Y Seguimiento De Proyectos	14.500.000,00	22.885.011,00	22.018.310,81	96,21
Totales				190.504.740,00	404.233.921,00	403.361.215,21	99,78

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Cuenta de Inversión Año 2013, Listado de Transacciones del SIGAF e Informes suministrados por la DGTAL de la JGM

3. Imputación presupuestaria de los gastos devengados en las obras del Metrobús Corredor Sur y Metrobús Corredor 9 de Julio

Si bien los recursos financieros de los Programas analizados se aplicaron a las obras auditadas, se verificó la existencia de otros gastos, directos o indirectos, realizados en otras Jurisdicciones, Unidades Ejecutoras y Programas. Estos gastos, que no surgen del análisis de los respectivos Programas, dado que no se encuentran registrados como aplicados a las obras del Sistema Metrobús, fueron obtenidos a través de la consulta a las distintas áreas involucradas.

Referencias	Corredor Sur	Corredor 9 de Julio	Sin discriminar por Corredor	Total
Directos de Obra	151.755.488,81	220.355.144,45		372.110.633,26
Otros gastos indirectos imputables a la Obra	2.324.229,50	21.772.255,28	3.988.684,40	28.085.169,18
Gastos realizados por otras Unidades Ejecutoras	91.107.250,99	172.255.275,68	30.867.082,21	294.229.608,88
Gastos AUSA - Túneles			28.076.589,67	28.076.589,67
Revocatoria Concesión Playas Subterráneas		12.490.728,00		12.490.728,00
Totales	245.186.969,30	426.873.403,41	62.932.356,28	734.992.728,99
	33,36%	58,08%	8,56%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con los datos informados en el presente Informe

4. Marco Normativo

- El MBA se enmarca en la Ley N° 2930¹ del 13/11/08 que constituye el Plan Urbano Ambiental de la CABA. El Artículo 7° de la Ley, referido a Transporte y Movilidad, promueve un sistema de transporte sustentable y que potencie la intermodalidad.
- La ley N° 2992 del 11/12/08 implementó el “Sistema de Tránsito Rápido, Diferenciado y en Red para el Transporte Público Masivo por Automotor de Pasajeros” denominado Metrobús de Buenos Aires (MBA), conocido mundialmente como Bus Rapid Transit (BRT) o Metrobús.
- La proyección y localización del MBA fue producto de un Informe Técnico elaborado por un grupo de consultoras. La Ley N° 3611 del 04/11/10 aprobó el Convenio de Cooperación Técnica no Reembolsable suscripto entre el GCABA y Corporación Andina de Fomento (CAF) con el objeto de “apoyar técnica y financieramente el desarrollo de estudios de conceptualización e implementación de una red de transporte masivo BTR (Bus Rapid Transit)”. El aporte financiero, provisto por la CAF, consistió en el aporte de U\$A 565.000,00 dejándose constancia de que, para el caso de requerirse aportes o contribuciones adicionales para la ejecución del proyecto, el mismo sería cubierto por el GCABA.
- Mediante la sanción de la Ley N° 4315 del 27/09/12 se creó el “Programa de Financiamiento en el Mercado Local”, por un importe de hasta dólares estadounidenses cien millones (U\$S 100.000.000.-) o su equivalente en pesos, otra u otras monedas. El Artículo 4° de la Ley

¹ BOCBA 3091.

autorizó la aplicación del “[...] producido de la emisión de los Títulos autorizada en el artículo 2° de la presente Ley, a la realización de inversiones en infraestructura vial a efectuarse bajo la órbita de varios Ministerios. [...]”.

5. Estudios de Impacto Ambiental y Certificado de Aptitud Ambiental “Metrobús Corredor Sur”

La Agencia de Protección Ambiental (APRA), a través del Expediente N° 1195447/12, ha intervenido en la categorización del Proyecto Metrobús Corredor Sur y en la emisión del Certificado de Aptitud Ambiental respectivo. En tal sentido, la Dirección General de Evaluación Técnica de la APRA dictó la Disposición N° 1212-DGETAPRA-12 del 25/10/12, categorizando al “[...] Proyecto “Corredor Sur del Sistema Metrobús” con dos corredores, uno por la Av. Fernández de la Cruz y el otro por la Av. Rabanal Roca que vinculan el nodo Plaza Constitución con la Avenida General Paz – Puente La Noria, atravesando en dirección este-oeste, los barrios de Constitución, San Cristóbal, Parque Patricios, Nueva Pompeya, Villa Soldati, Villa Lugano y Villa Riachuelo, abarcando una superficie aproximada de 220.000 m2, como de Impacto Ambiental Sin Relevante Efecto. [...]”.El Certificado de Aptitud Ambiental N° 17744, se concede a nombre de la UPE-Transporte Masivo de Buses Rápidos, titular del proyecto “Corredor Sur del Sistema Metrobús”, sujeto al cumplimiento de condiciones para la Etapa de Obra y la Etapa Operativa.

6. Adjudicación de la LP N° 1262/12 “Metrobús Corredor Sur”

Por Resolución N° 940-MJGGC-12 del 29/11/12 se aprueba la Licitación Pública Mayor N° 1262/12 “Metrobús Corredor Sur” y se adjudica la misma a la firma BRICONS – MIAVASA UTE por un monto total de \$ 118.544.284,94, imputándose el gasto a la partida presupuestaria correspondiente a los ejercicio 2012 y 2013.

7. Ejecución de los trabajos – Certificación y adicionales de obra “Metrobús Corredor Sur”

LP N° 1262/12 "Metrobus Corredor Sur" - Certificación Básica en Pesos - Resolución N° 940-MJGC-12	Monto Adjudicado (a)			118.544.284,94
	Certificado Mensual (b)	Descuento Anticipo Financiero (c)	Desacopio (d)	Saldo (a-b+c+d)
Certificado de Anticipo Financiero	11.854.428,49			106.689.856,45
Certificado de Acopio	17.781.642,74			88.908.213,71
Certificación Diciembre/12	2.580.514,68	258.051,47	0,00	86.585.750,50
Certificación Enero/13	3.623.573,54	362.357,36	0,00	83.324.534,32
Certificación Febrero/13	9.423.439,17	942.343,92	2.696.525,67	77.539.964,74
Certificación Marzo/13	14.523.526,48	1.452.352,65	1.828.734,43	66.297.525,34
Certificación Abril/13	22.743.534,25	2.274.353,42	3.410.860,64	49.239.205,15
Certificación Mayo/13	28.370.408,97	2.837.040,90	4.254.726,21	27.960.563,29
Certificación Junio/13	24.894.568,62	2.489.456,86	3.733.452,48	9.288.904,01
Certificación Julio/13	11.986.517,60	1.198.651,80	1.797.624,85	298.663,06
Certificación Agosto/13	32.299,04	3.229,90	2.421,95	272.015,87
Certificación Sept./13	365.902,14	36.590,21	57.296,50	0,44

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Certificación Mensual Básica de la LP N° 1262/12
La ejecución de los trabajos, además de la ampliación de plazo mencionada, tuvo la inclusión de dos adicionales de obra. Por otra parte, se aplicó la redeterminación de precios en dos oportunidades.

8. Verificación de la obra ejecutada "Metrobús Corredor Sur"

Se relevó y analizó la documentación técnica puesta a disposición del equipo auditor: Pliegos, Circulares Aclaratoria, Libros de Órdenes de Servicio, Libros de Notas de Pedido y planos (ejecutivos y conforme a obra), como así también, los expedientes por los cuales tramitaron la Lic. Púb. N° 1262/12 y los adicionales de obra aprobados.

La compulsa realizada arrojó diferencias en la cantidad y nomenclatura de las estaciones, en la cantidad de columnas y en la cantidad de paradores ejecutados.

Diferencia Circular con Consulta N° 2 Vs. Relevamiento	Cantidad de Estaciones	Cantidad de Paradores por Tipología				
		A1	A1.2	C	E	Total
Ramal F. de la Cruz	-	-	-	-3	2	-1
Ramal Avda. Roca	-4	-	-	-10	6	-4
Compartidas	-4	-	-1	-	-3	-4
Total	-8	-	-1	-13	5	-9

Fuente: Elaboración propia con información obtenida del relevamiento realizado in situ y de los Planos
Conforme a Obra

9. Liquidación Final obra Metrobús Corredor Sur

El 22/04/15 se emite Resolución N° 284-SSTRANS-2015 del 22/04/15 aprobando la Liquidación Final de la obra "Corredor Sur Metrobús", remitiéndose la misma a la Dirección General de Contaduría para su

intervención. El 24/04/15 la Contaduría General remite las actuaciones a la UPETMBR solicitando “[...] se sirva indicar el crédito donde se pueda deducir el importe del resultado negativo de la Liquidación Final de -\$ 1.200.422,55. [...]” . El 28/04/15 la SSTRANS responde a la Contaduría General que “[...] en ese sentido se informa que el Acta Acuerdo de la Redeterminación Definitiva fue aprobada por Resolución N° 358/MJGGC/15 que tramitó por EE N° 5138677/DGRP/2015. Asimismo se informa que en virtud de lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones Particulares, punto 2.12.9, el crédito deberá deducirse del Fondo de Garantía y Reparos, toda vez que en su parte pertinente el punto mencionado establece lo siguiente: “... o cuando la liquidación final de los trabajos resulte en saldo deudor en contra de aquel.” [...]”. El Expediente concluye el 29/04/15 con una remisión a un Asistente Técnico de la DG Contaduría, no constando, si se realizó la deducción respectiva.

10. Estudios de Impacto Ambiental y Certificado de Aptitud Ambiental “Metrobús Corredor 9 de Julio”

El 03/01/13 se suscribe la Resolución N° 1-APRA-13 mediante la cual se otorga la Declaración de Impacto Ambiental en los términos del inciso c) del Artículo 28 de la Ley N° 123² al proyecto “Corredor del Metrobús entre la Estación Constitución y la Estación Retiro por la Av. 9 de Julio” y se le otorga, por el plazo de 4 años, el Certificado de Aptitud Ambiental N° 17911, previsto en el Artículo 9° de la Ley N° 123, a nombre de la Subsecretaría de Transporte del GCABA. Además, se aprueban las condiciones a cumplir por el titular del emprendimiento, con el objeto de evitar y mitigar los potenciales impactos negativos de la actividad. Estas condiciones se establecen para la Etapa de Obra y para la Etapa Operativa.

11. Aprobación, llamado y adjudicación de la Licitación Pública de Obra Mayor N° 2815/12

Por Resolución N° 157-MJGGC-13³ del 15/02/13 se adjudicó a la firma Riva S.A. el objeto de la LP N° 2815/12 por un monto total de \$ 114.999.000,00. En el mismo acto administrativo se designó a la Subsecretaría de Transporte como Organismo encargo de la Inspección de Obra. Cabe destacar sobre este último aspecto que no consta en la documentación relevada la

² Art. 8° - Se consideran actividades, proyectos, programas o emprendimientos, sujetos obligatoriamente al Procedimiento Técnico-Administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental a: [...] c) Aquéllos para los que la ciudadanía lo solicite en el marco de los derechos conferidos por el Artículo 26 de la Constitución de la Ciudad, de acuerdo con la reglamentación.

³ BOCBA 4104.

designación específica del Director de Obra ni del Inspector de Obra.

12. Ejecución de los trabajos - Certificación y Adicionales de Obra

Los adicionales aprobados representaron el 80,05% de la Certificación Básica.

La aprobación de los cinco adicionales de obra tienen como característica común que la Administración llamó a licitación pública y adjudicó una obra central para alcanzar la fluidez del transporte público de pasajeros, cuando aún no contaba con un proyecto completo y/o estudios técnicos suficientes, incumpléndose con lo establecido por el Artículo 4° de la Ley N° 13064, toda vez que “la responsabilidad del proyecto y de los estudios que le han servido de base, caen sobre el organismo que los realizó”.

Lic. Púb. N° 2815/12 "Metrobús Corredor 9 de Julio"		Monto Devengado (en pesos)
Certificación Básica		114.999.000,00
Total Adicionales		92.053.812,42
Adicional 1	19.973.378,60	
Adicional 2	18.974.955,57	
Adicional 3	19.888.859,11	
Adicional 4	19.988.837,09	
Adicional 5	13.227.782,05	
Redeterminación de Precios		13.302.331,98
Total		220.355.144,40

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la certificación de obra.

Principales Observaciones

1. La ejecución de las obras del Metrobús Corredor Sur estuvo afectada por imprevisión en la planificación integral de la obra e, incluso, en el relevamiento de necesidades previo a la realización del proyecto, siendo responsable el Comitente en los términos del Artículo 4 de la Ley N° 13.064 toda vez que “la responsabilidad del proyecto y de los estudios que le han servido de base, caen sobre el organismo que los realizó”.
2. Se ejecutaron 130 “Columnas soporte de cubierta” (Ítem 7.3.) menos que la cantidad ofertada por la Contratista y, consecuentemente, 9 paradores menos que lo previsto en la Circular Con Consulta N° 2 de la Lic. Púb.
3. Se ejecutaron 18 “Columnas inclinadas frontales” (Ítem 7.1.) menos que la cantidad ofertada por la Contratista, lo que implica una economía de

	\$ 322.990,38. 4. Se aprobó la construcción de dos nuevos paradores (Estación Mariano Acosta) con posterioridad a la Recepción Provisoria de la Obra Básica. 5. Se ejecutaron 20 paradores de Modelo de Refugio de Medida Reducida, los cuales no fueron adjudicados junto con el contrato, los cuales no constan en las Actas de Medición ni en los Certificados de Avance de Obra. 6. El desacopio de materiales se realizó en un 100% no obstante haberse realizado menor cantidad de trabajos por no haberse ejecutado las 130 “Columnas soporte de cubierta” (equivalente a 9 paradores) y las 18 “Columnas frontales inclinadas” previstas. Ello implica no haber realizado el desacopio por avance físico, conforme lo establecen los Puntos 2.18.3.1 y 2.18.3.2. del PCP. 7. No se publicó en el Boletín Oficial de la CABA la Resolución N° 940-MJGGC-12 mediante la cual se adjudicó a Bricons SA – Miavasa SA UTE la Licitación Pública, incumpliendo el Artículo 2° del Decreto N° 964/08. 8. La Subsecretaría de Transporte modificó el Anexo V “Planilla de Materiales a Acopiar” del PCP de la Licitación Pública mediante la Resolución N° 287-SSTRANS-12 sin contar con facultades para ello. 9. Incumplimiento del Punto 2.18.1.2. del Pliego de Condiciones Particulares de la Licitación Pública. 10. La ejecución de los trabajos correspondientes a los Adicionales N° 1 y N° 2 de la Licitación Pública se produjo con anterioridad a la emisión por autoridad competente de los actos administrativos que los aprobara. 11. El Adicional de Obra N° 1 de la Licitación Pública debió encuadrarse en los términos del Artículo 9 inciso b) de la Ley N° 13064 toda vez que la naturaleza del mismo no configura una modificación al objeto de la licitación sino que se trata de una obra distinta y disociada de la originalmente contratada, aunque indispensable para la puesta en funcionamiento del Metrobús Corredor Sur. 12. Parte de los trabajos del Adicional de Obra N° 2 estuvieron incorrectamente encuadrados en el Artículo 30 de la Ley N° 13064, habiendo correspondido encuadrarlos en el Artículo 9° Inciso b) de la Ley N° 13064 toda vez que la naturaleza de los mismos no implican una modificación al objeto de la licitación sino que configuran una obra distinta y disociada de la originalmente contratada. 13. El 14/08/13 se inauguró y puso en funcionamiento el Metrobús
--	---

	Corredor Sur sin haberse realizado la Recepción Provisoria Total de Obra. 14.Falta de cumplimiento de lo dispuesto en el Punto 1.15 del PCG y del Punto 2.15 del PCP de la Licitación Pública al realizar Recepciones Parciales de Obra y no Recepciones Provisorias Totales. 15.Treinta Planos del Proyecto Ejecutivo fueron presentados fuera de término, incumpliendo el Punto 2.6.3. “Replanteo de las obras” del PCP de la Lic. Púb. 16.Debilidades de control y seguimiento de las obras que se reflejan en la falta de información relevante en los Libros de Obra, particularmente, en cambios o modificaciones de los trabajos ejecutados. 17.La Subsecretaría de Transporte aceptó el Informe Final de Obra, presentado por la Contratista en cumplimiento del Punto 3.0.2.9 “Informe Final” del PET, no obstante haber sido presentado con posterioridad a la Recepción Definitiva de Obra, no incluir los Planos Conforme a Obra, menor cantidad de fotos de inicio de obras que las exigidas y no estar suscriptos por la Empresa ni por la Inspección de Obra. 18.Aplicación errónea de los índices de actualización para la Redeterminación de Precios aprobada por las Resoluciones N° 1041 y 1042MHCG-13. 19.La categorización de Impacto Ambiental Sin Relevante Efecto no resulta pertinente considerando que el Proyecto, considerado en la totalidad de su traza, responde a una clásica obra de infraestructura para la prestación de servicios públicos y construcción de una autovía. 20.Se verificó una mención errónea en la Condición 5 de la Etapa Operativa del Certificado de Aptitud Ambiental N° 17744, el cual expresa “[...] <i>presentar dentro de los sesenta días (60) de haberse denominado Corredor del Metrobús entre la Estación Constitución y la Estación Retiro por la Av. 9 de Julio, un informe técnico comprendiendo monitoreos [...]</i>”. 21.El Certificado de Aptitud Ambiental N° 17744, aprobado por la Resolución N° 1212-DGET-12 del 25/10/12, determina erróneamente en 4 año la validez del mismo siendo lo correcto 6 años. 22.La ejecución de las obras del Metrobús Corredor 9 de Julio estuvo afectada por imprevisión en la planificación integral de la obra e, incluso, en el relevamiento de necesidades previo a la realización del proyecto, siendo responsable el Comitente en los términos del Artículo 4 de la Ley N° 13.064 toda vez que “la responsabilidad del proyecto y
--	---

	de los estudios que le han servido de base, caen sobre el organismo que los realizó”. 23. Se vulneró el principio de trato igualitario de los oferentes, el cual debe mantenerse desde el procedimiento de selección, durante la ejecución y hasta la conclusión del contrato, toda vez que la administración modificó indebidamente las bases de la licitación al aprobar los Adicionales de Obra 3, 4 y 5 los cuales correspondían a obra nueva, disociada del objeto del Contrato. 24. La inspección de obra realizó las Actas de Medición sin tener en cuenta la cantidad de obra real ejecutada. 25. El Centro de Transferencia de Combis (Playa Subterránea 9 de Julio Sur) fue habilitada con anterioridad a la conclusión de los trabajos de adecuación de las instalaciones conforme el Código de Edificación de la CABA; de instalación de sistemas de seguridad (incendio, iluminación, ventilación, etc.) y de la ejecución de los refuerzos estructurales. No consta que las instalaciones hayan sido habilitadas por acto administrativo emitido por autoridad competente. 26. Falta de cumplimiento de lo dispuesto en el Punto 1.15 del PCG y del Punto 2.15 del PCP de la Licitación Pública al realizar Recepciones Parciales de Obra y no Recepciones Provisorias Totales. 27. La Recepción Definitiva del Adicional 1 se dio con antelación a los 6 meses de Garantía de Obra.
Conclusión	La ejecución de las obras del Metrobús Corredor Sur y del Metrobús Corredor 9 de Julio tiene en común la imprevisibilidad de sus proyectos y la insuficiencia, o elaboración tardía, de estudios técnicos y relevamiento de necesidades previos. No debe dejarse fuera del análisis que, conforme el Presupuesto para el Año 2013 aprobado por la Legislatura, la planificación de ambas obras abarcaba dos años (Plan Plurianual de Inversiones Año 2013/2015). No surge de la documentación analizada las razones por las cuales se redujo a la cuarta parte el tiempo planificado para el desarrollo de las obras ni cuál fue la urgencia manifiesta para ello. El objeto de las Licitaciones para ambos Corredores fue “la instalación de paradores para espera del Metrobús”; es decir, las “estaciones”. Por lo tanto, ambas licitaciones constituyeron una parte del Metrobús quedando otros trabajos, esenciales para la puesta en marcha del Metrobús (pavimento, aceras, señalización vertical y horizontal, semaforización, espacios verdes, obras pluviales, etc.), fuera de estas Licitaciones. Para la realización de dichos trabajos se optó por una modalidad que consistió en encomendar a otras Unidades Ejecutoras de otras Jurisdicciones realizar los mismos

utilizando contrataciones preexistentes (creando ítems nuevos, ampliando contratos, reconociendo adicionales, etc.). Esta metodología contiene, al menos, dos cuestiones que merecen atención:

- Por un lado, la aplicación del gasto no resultó transparente dado que el mismo no se registró presupuestariamente como afectado a los Corredores del Metrobús y, por lo tanto, puede interpretarse erróneamente que el gasto realizado es solamente el de ambas licitaciones para construir los paradores.
- Por otro lado, no ha quedado registro de cuáles programas han sido desfinanciados para aplicar sus fondos al Metrobús. Cabe señalar que el gasto de otras Jurisdicciones aplicados al Metrobús asciende a \$ 291.439.116,34 (1,25 veces el monto contractual adjudicado).

El total del gasto imputable a la puesta en marcha de ambos Corredores del Metrobús (directos, indirectos y de otros Organismos) asciende a un total aproximado de \$ 734.992.728,99. Cabe destacar que esta cifra es aproximada dado que, por lo expuesto anteriormente, no hay certeza de que se encuentren registrados todos los gastos imputables al Metrobús.

De lo expuesto hasta aquí puede concluirse que la Administración licitó la ejecución de una obra (construcción de refugios), que formaría parte de un proyecto integral denominado Metrobus (Corredor Sur y Corredor 9 de Julio) y, en lugar de licitar las demás obras complementarias, incluso con la excepción que habilita el Artículo 9° de la Ley N° 13064, interpretó que lo podría ir completando a través de una suma de adicionales, a los efectos de alcanzar la ejecución del referido proyecto integral. Para ello recurrió a modificaciones del proyecto original con el que se llamó a Licitación y la aprobación de Adicionales de Obra que, sumados para ambos Corredores, arrojan un importe de \$ 114.487.373,93 que representa un 49% del monto total adjudicado.

Estos Adicionales de Obra, producto de las imprevisiones de proyecto, fueron encuadrados en su totalidad en el Artículo 30° de la Ley N° 13064, con la conformidad de la Procuración General. La mayor parte de estos adicionales tendrían que haber sido realizados por aplicación del Artículo 9° Inciso b) de la Ley 13064 por tratarse de obras, que si bien resultaban indispensables, no eran parte del objeto del contrato principal. Se entiende que haberlos encuadrado en el Artículo 9° Inciso b) de la Ley N° 13064, en lugar del Artículo 30° de la misma Ley, tiende a favorecer la transparencia en las contrataciones, toda vez que dicho artículo implica la celebración de un nuevo contrato, independientemente de que el Contratista sea el mismo que ejecuta la obra principal. En cuanto a los adicionales 3, 4 y 5, que en su mayoría corresponde al Centro de Transferencias de Combis, es un proyecto que

debió haberse ejecutado como obra nueva, separado de Metrobús 9 de julio, toda vez que debió planificarse en su totalidad, como una obra integral. Más aún que estuvo dirigida a solucionar un problema de tránsito preexistente al proyecto Metrobús Corredor 9 de julio.

Respecto de la urgencia invocada por el Comitente, utilizada en este caso como causal de excepción a la licitación pública, no debe traer aparejada la exclusión total de la igualdad y la concurrencia. La urgencia se encuentra receptada por la Ley N° 13064 en su Artículo 9° Inciso c) ; no obstante, se forzó una interpretación para la aplicación del Artículo 30 de la misma Ley, interpretando que con la sola aceptación del Contratista por trabajos que superen el 20% del Contrato, cabía dicho encuadre.

La Procuración General, al emitir Dictamen respecto de los Adicionales del Metrobús Corredor 9 de Julio tuvo criterios dispares. Trató a los adicionales siempre como desvinculados unos de otros, excepto en el Adicional 5 que advierte que no le han informado a cuánto asciende el total acumulado de los 5 adicionales. Con relación a la aplicación del Decreto N° 948/08, que ya en el segundo adicional se había superado el límite, no se expidió hasta el Adicional de Obra N° 4 en el que le informa al Comitente que no se encuentra facultado para aprobar los adicionales y le sugiere aplicar otra norma. A partir del Adicional 3, que como sostiene este Informe se trató de una obra distinta a la licitada y se debió haber llamado a licitación pública, la Procuración no se expidió hasta el Adicional de Obra N° 5 en el que señala que “[...] Liminarmente, el área requirente deberá confirmar que no se produce con el adicional que por estos actuados se propicia una alteración sustancial del objeto del contrato. [...]”.

Todo lo expresado hasta aquí tuvo repercusión presupuestaria, dado que tuvieron que realizarse modificaciones presupuestarias para poder dar cumplimiento a los gastos no previstos originalmente en el presupuesto ni en la planificación de obra que, como ya se expresó, estaba proyectada realizarse en dos ejercicios, conforme el Plan Plurianual de Inversiones 2013/2015.

Respecto del control de la ejecución de las obras se ha observado la confección de Actas de Medición y Certificados de Avance de Obra que no reflejan la realidad de la obra. En el Metrobús Corredor Sur se midió y certificó como construida al 100% obra, a pesar de que no fueron construidas 9 paradores y 18 columnas frontales inclinadas. En el Metrobús Corredor 9 de Julio se midió y certificó obra que no coincide con la construida dado que se incorporaron estaciones que implicó cantidades de ítems de obra distintas, no contempladas en las Actas de Medición.

Finalmente, puede sostenerse que pese a que la obra fue ejecutada en la cuarta parte del tiempo prevista en el Presupuesto no resultó eficaz, eficiente ni económica. No resultó eficaz porque si bien se ejecutó la obra, ésta no fue la planificada. No resultó eficiente porque en la relación de insumo/producto no se incluyeron en la ecuación todos los gastos necesarios para el funcionamiento del Metrobús. No resultó económica porque no hay certeza de que se haya utilizado la mejor relación costo/beneficio toda vez que no se cotejaron precios a través del proceso licitatorio.

INFORME FINAL DE AUDITORÍA
PROYECTO: 1.14.09
“TRANSPORTE PÚBLICO ALTERNATIVO (METROBÚS)”

DESTINATARIO

Señor
Presidente
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Cdor. Diego César Santilli
S / D

1. INTRODUCCIÓN

En uso de las facultades conferidas por los artículos 132 y 136 de la Ley Nº 70 de la Ciudad de Buenos Aires, relacionadas con lo dispuesto en el artículo 135 de la Constitución de la Ciudad la AUDITORÍA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (AGCBA) procedió a efectuar un examen respecto del Transporte Público Alternativo (Metrobús), con el objetivo que a continuación se detalla.

2. OBJETO

Ejercicio Presupuestario Año 2012

- Jurisdicción Jefatura de Gabinete de Ministros (21) – Unidad Ejecutora Subsecretaría de Transporte (320) – Programa “Transporte Público Alternativo” (70).
- Jurisdicción Jefatura de Gabinete de Ministros (21) – Unidad Ejecutora Unidad de Proyectos Especiales de Transporte Masivo de Buses Rápidos (2114) – Programa “Proyectos Especiales de Transporte Masivo de Buses Rápido” (11).

Ejercicio Presupuestario Año 2013

- Jurisdicción Jefatura de Gabinete de Ministros (21) – Unidad Ejecutora Subsecretaría de Transporte (320) – Programa “Transporte Público Alternativo” (70).

En función de la metodología de gestión aplicada durante la ejecución de las obras fue necesario requerir información y examinar diversa documentación provista por el Ministerio de Desarrollo Urbano (UE 30) y el Ministerio de Ambiente y Espacio Público (UE 35) y de sus respectivas dependencias.



2.1. Programas Presupuestarios auditados

Ejercicio Presupuestario Año 2012

- Jurisdicción 21 – UE 320 – Programa 70 “Transporte Público Alternativo”.
 - Proyecto 1 “Transporte Público Alternativo” – Actividad 0 “Transporte Público Alternativo – Obra 52 “B. R. T.”. Incisos 4 (Bienes de Uso) y 6 (Activos Financieros).
- Jurisdicción 21 – UE 2114 – Programa 11 “Proyectos Especiales de Transporte Masivo de Buses Rápidos”.
 - Proyecto 0 “Proyectos Especiales de Transporte Masivo de Buses Rápidos” – Actividad 1 “Conducción” – Obra 0 “Conducción”. Incisos 3 (Servicios no Personales) y 4 (Bienes de Uso).
 - Proyecto 0 “Proyectos Especiales de Transporte Masivo de Buses Rápidos” – Actividad 14 “Plan de Transporte Masivo de Buses Rápidos” – Obra 0 “Plan de Transporte Masivo de Buses Rápidos”. Incisos 3 (Servicios no Personales) y 4 (Bienes de Uso).

Ejercicio Presupuestario Año 2013

- Jurisdicción 21 – UE 320 – Programa 70 “Transporte Público Alternativo”.
 - Proyecto 1 – Actividad 0 “Administración”. Incisos 3 (Servicios no Personales).
 - Proyecto 1 “Transporte Público Alternativo” – Actividad 0 “Transporte Público Alternativo” – Obra 52 “B.R.T- Corredor 9 de Julio”. Incisos 3 (Servicios no Personales), 4 (Bienes de Uso) y 6 (Activos Financieros).
 - Proyecto 1 “Transporte Público Alternativo” – Actividad 0 “Transporte Público Alternativo” – Obra 60 “B.R.T- Corredor Sur”. Incisos 3 (Servicios no Personales), 4 (Bienes de Uso) y 6 (Activos Financieros).
 - Proyecto 1 “Transporte Público Alternativo” – Actividad 10 “Diseño, Dirección y Seguimiento de Proyectos”. Incisos 3 (Servicios no Personales) y 4 (Bienes de Uso).

3. OBJETIVO

Controlar transversalmente los aspectos legales y técnicos de todos los contratos involucrados en la Planificación, Ejecución y Desarrollo del Transporte Público Alternativo y evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de sus objetivos.

4. ALCANCE

Examen de la adecuación legal, financiera y técnica de los procesos de contratación y el ajuste de la realización de las obras, prestación de servicios y/o adquisición de bienes, su liquidación y pago, de acuerdo con la naturaleza del programa. Análisis integral de la gestión del proyecto de transporte público alternativo.

El examen se realizó de conformidad con las normas de auditoría externa de la AUDITORÍA GENERAL DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, aprobadas por Ley N° 325 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), las Normas Básicas de Auditoría Externa aprobadas por Resolución N° 161/00 y en cumplimiento de la Planificación Anual aprobada por el Colegio de Auditores para el año 2014.

Se aplicaron los siguientes procedimientos de Auditoría:

- a) Recopilación y análisis de las leyes, decretos, resoluciones y normativa referidos al Transporte Público Alternativo (en adelante Metrobús).
- b) Recopilación y análisis de la información contenida en la Ley N° 4041 del 24/11/11 aprobatoria del Presupuesto de la Administración del GCABA para el ejercicio año 2012, Plan Plurianual de Inversión 2012/2014 y el Decreto N° 34/12 del 06/01/12 aprobatorio de la distribución de los créditos presupuestarios del ejercicio año 2012.
- c) Relevamiento y análisis de los Programas Presupuestarios y sus modificaciones referidos al Metrobús.
- d) Análisis de los datos obtenidos del SIGAF al 21/08/14.
- e) Revisión y análisis de los Pliegos de Condiciones Generales, de Condiciones Particulares y de Especificaciones Técnicas de las obras públicas licitadas.
- f) Relevamiento de las Contrataciones vinculadas en forma directa o indirecta a las obras del Metrobús.
- g) Relevamiento y análisis de la certificación devengada.
- h) Relevamiento y análisis de las Cajas Chicas, Cajas Chicas Especiales y/o Fondos Rotarios relacionados con el Metrobús.
- i) Revisión de la normativa sobre Redeterminación de Precios vigente al 31/12/13 y su aplicación a las contrataciones auditadas.
- j) Análisis de las respuestas de las notas, cuestionarios y documentación de respaldo suministradas por el organismo auditado y otros circularizados.
- k) Entrevistas con responsables de las áreas involucradas.

- l) Relevamiento y análisis de los expedientes de pago y su ajuste al procedimiento establecido por el Decreto N° 1276/06 y sus modificatorios.
- m) Pruebas y verificaciones de la correcta imputación contable, liquidación y pago.
- n) Análisis de Informes Finales de la AGCBA vinculados al Metrobús.
- o) Análisis de Informes de otros Organismos y de los Informes de Gestión (Artículo 25 de la Ley N° 70) vinculados.
- p) Relevamiento *in situ* de las obras ejecutadas mediante recorridas de reconocimiento⁴.
- q) Comprobaciones matemáticas.

La realización de la presente auditoría estuvo expuesta a los siguientes riesgos:

- Para la construcción del Metrobús de Buenos Aires (Corredor Sur y Corredor 9 de Julio) se adoptó una modalidad de ejecución en la que cada uno de los componentes constructivos del Metrobús (paradores, veredas, pavimento, iluminación, espacios verdes, semaforización, demarcación horizontal, etc.) fueron llevadas a cabo por distintas Unidades Ejecutoras bajo diferentes modalidades de contratación. En consecuencia, se considera que el desarrollo de esta auditoría tiene un alto “Riesgo Inherente”. Si bien la Unidad de Proyectos Especiales Transporte Masivos de Buses Rápidos funcionó como coordinadora de todas las áreas involucradas no consta documentación fehaciente que permita verificar el grado y tipo de intervención asumida por cada una de ellas⁵.
- Por otra parte, y como consecuencia de la modalidad de ejecución mencionada anteriormente, se asume un alto “Riesgo de Detección”. Ello es así toda vez que no se tiene certidumbre respecto del universo de actividades, trabajos y acciones vinculadas con la ejecución de las obras auditadas. Este riesgo se encuentra acentuado por la circunstancia de que parte de los actos administrativos aprobatorios vinculados no se encuentran publicados en el Boletín Oficial de la

⁴ La recorrida de ambos ramales del Metrobús Corredor Sur se realizó el 05/09/14, entre las 10,30 y 14,00, en un móvil puesto a disposición por la SSTRANS y con la presencia de personal de la Inspección de obra y de la UPETMBR. Se realizó una visita complementaria de las Estaciones Constitución y Pichincha. En el Metrobús Corredor 9 de Julio el equipo realizó, en distintos días, durante el mes noviembre/14, recorridas para relevamiento fotográfico y verificación del estado de las instalaciones.

⁵ De la documentación puesta a disposición surge la existencia de una serie de Minutas de Reuniones en las que se mencionan actividades a realizar en forma genérica sin mayor detalle de las tareas a ejecutar, responsables de las mismas ni costos involucrados.

CABA y, en consecuencia, se dificulta cruzar la información suministrada por los Organismos con otras fuentes de información⁶.

- Se evidencia un alto “Riesgo de Muestreo” al no poder determinarse con algún grado de certeza el Universo de auditoría, como consecuencia de los riesgos mencionados en los puntos anteriores.

El trabajo de campo se inició el 25/03/14 y concluyó el 28/11/14.

5. LIMITACIONES AL ALCANCE

El desarrollo del presente examen de auditoría se vio limitado como consecuencia de que no fueron entregados, ni puestos a disposición, los planos del Proyecto Ejecutivo de las Estaciones Lafuente, Varela, Carlos Berg, Sáenz y Pompeya (Ramal Roca) y Laguna, Mariano Acosta, La Rioja y Fournier (Ramal Cruz) del Metrobús Corredor Sur, no pudiendo cotejárselos con los Planos Conforme a Obra para determinar la existencia de cambios no informados ni verificarse la intervención en el Boulevard Rabanal por los trabajos ordenados en el Adicional de Obra N° 2.

6. ACLARACIONES PREVIAS

6.1. Estructura Orgánico Funcional Subsecretaría de Transporte

La ejecución de las obras de los Corredores Sur y 9 de Julio del Metrobús⁷ fueron delegadas a la Jefatura de Gabinete de Ministros y el control y coordinación de la ejecución de las obras estuvo a cargo de la Subsecretaría de Transporte y de la Unidad de Proyectos Especiales Transporte Masivo de Buses Rápidos.

Durante el desarrollo de las obras se encontraba vigente el Decreto N° 660⁸ del 10/12/11 y sus modificatorios⁹, reglamentario de la Ley de Ministerios N° 4013¹⁰ del 07/12/11¹¹. El organigrama de la Jefatura de Gabinetes, conforme el Decreto mencionado, es el que se exhibe en la Anexo I del presente Informe.

⁶ Se solicitó a la SSTRANS que remitiera todas las Resoluciones vinculadas con el Metrobús Corredor Sur y el Metrobús Corredor 9 de Julio que hubiere emitido, habiendo remitido menos de la mitad de las que el Equipo Auditor localizó en el relevamiento previo.

⁷ Ver apartados 6.3.5. y 6.3.6. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

⁸ BOCBA 3811.

⁹ Modificado por los Decretos N° 123 del 10/02/12 (BOCBA 3857) y N° 252 del 28/05/12 (BOCBA 3923).

¹⁰ BOCBA 3807.

¹¹ La Ley N° 4516 del 25/04/13 (BOCBA 4172) modificó el Artículo 16 de la Ley N° 4013, referido a los objetivos de la Jefatura de Gabinete de Ministros, aunque no implicó reforma de la estructura orgánico funcional.

El Artículo 16 de la Ley N° 4013 y su modificatoria, establece que “[...] *corresponde a la Jefatura de Gabinete de Ministros asistir al Jefe de Gobierno en todo lo inherente a sus competencias y a todo lo que este le delegue, de acuerdo con los objetivos que se enuncian [...]*”. Entre sus competencias y objetivos se destaca, con relación a las obras auditadas, el de “[...] *entender en las políticas referidas a la gestión y fiscalización del transporte, del ordenamiento del tránsito y regímenes de habilitación de conductores. [...]*”.

Las Responsabilidades Primarias de la Subsecretaría de Transporte son las siguientes:

- Entender en los aspectos relacionados con el transporte, la circulación peatonal y vehicular, con base en las políticas de desarrollo económico, ambiental y social de la Ciudad.
- Entender en la regulación y control del transporte y el tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Instrumentar políticas, planes y proyectos de ordenamiento y mejora del sistema de transporte de pasajeros y de carga.
- Entender en la formulación de políticas, regulaciones y planes de transporte urbano concernientes al ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su articulación con el Área Metropolitana, así como en la coordinación interjurisdiccional.
- Entender en la planificación y modernización de la red semafórica de la Ciudad.
- Planificar políticas de control del cumplimiento de las normas de tránsito en coordinación con las fuerzas policiales y de seguridad que actúan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Implementar las políticas referidas a la habilitación de conductores y a la educación vial.
- Autorizar cortes de calles y avenidas, y desvío del tránsito vehicular cuando correspondiere.
- Entender en la implementación del Plan de Transporte Masivo de Buses Rápidos (TMBR).
- Entender en el diseño e implementación de las políticas para promover la movilidad saludable, en ciclorrodados o peatonal en todo el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

La Unidad de Proyectos Especiales Transporte Masivo de Buses Rápidos, dependiente de la Subsecretaría de Transporte, tiene como Objetivos Primarios “[...] *coordinar, interactuar, proyectar e implementar un Plan de Transporte Masivo de Buses Rápidos (TMBR) que actuará en forma coordinada y articulará el accionar conjunto de las distintas áreas del Gobierno.*”

6.2. Análisis de la Evolución Presupuestaria del Sistema Metrobús de Buenos Aires Corredores Sur y 9 de Julio y otros gastos



El desarrollo de los proyectos y ejecución de las obras del Metrobús Corredor Sur y Metrobús Corredor 9 de Julio se iniciaron en el año 2012 y concluyeron durante el año 2013.

A continuación se realiza una descripción y análisis de ambos ejercicios presupuestarios y de los Programas Presupuestarios respectivos por separado. Por otra parte, se analiza la ejecución de las obras Metrobús Corredor Sur y Metrobús Corredor 9 de Julio desde el punto de vista financiero y contable, como así también otros gastos, directos e indirectos, vinculados a las obras auditadas. El desarrollo en particular de los temas expuestos en este Punto se realiza en otros apartados del presente Informe; en consecuencia, en esta parte solamente se hace referencia a los aspectos financieros y presupuestarios.

6.2.1. Análisis de la evolución presupuestaria Ejercicio Año 2012¹².

El Plan de Acción de Gobierno 2012/2014 le asignó a la Jefatura de Gabinete de Ministros la atención de los siguientes ejes estratégicos:

- 1) Fortalecimiento de las Políticas de Promoción Social, Salud y Educación.
- 2) Seguridad.
- 3) Movilidad Sustentable.

El último eje incluyó el Plan de Movilidad Sustentable basado en tres líneas de trabajo:

- 1) Prioridad Transporte Público.
- 2) Movilidad Saludable.
- 3) Ordenamiento del tránsito y la seguridad vial.

En particular, dentro de la línea de trabajo 1, se destaca que para “reducir los tiempos de viaje de los usuarios del transporte automotor de pasajeros, se ha desarrollado e implementado el Metrobús y que se encuentran en estudio los corredores Norte, Sur y Oeste”.

Por otra parte, al Ministerio de Desarrollo Urbano también se le asignaron objetivos vinculados con la Movilidad Sustentable dado que debe “[...] *continuar impulsando el transporte público como medio de transporte prioritario de la ciudad [...]*” y “[...] *fortalecer el servicio brindado por el Metrobús, así como también analizar la posibilidad de replicar este modelo de transporte público a nuevas avenidas incorporando un transporte más rápido*

¹² Fuente: Ley N° 4041 del 24/11/11 aprobatoria del Presupuesto de la Administración del GCABA para el ejercicio año 2012, Plan Plurianual de Inversión 2012/2014, el Decreto N° 34/12 del 06/01/12 aprobatorio de la distribución de los créditos presupuestarios del ejercicio año 2012 y la Cuenta de Inversión Año 2012.

y más seguro a nuevas zonas de la ciudad. [...]”. No obstante, no se registran gastos destinados por este Ministerio a proyectos y/u obras del Metrobús.

Cabe destacar que en el Plan Plurianual de Inversiones 2012/2014 no incluyó inversiones a realizar en el Sistema Metrobús de Buenos Aires.

A continuación se describen y analizan los Programas comprendidos en el Ejercicio Presupuestario Año 2012 y que son parte del objeto de auditoría.

6.2.1.1. Programa 11 “Transporte Masivo de Buses Rápidos” – Unidad Ejecutora “Unidad de Proyectos Especiales Transporte Masivo de Buses Rápidos” (2114) – Jurisdicción Jefatura de Gabinete de Ministros (21) – Ejercicio Año 2012

En el marco del objeto de auditoría, se analizó el Programa 11 “Transporte Masivo de Buses Rápidos” a cargo de la Unidad Ejecutora “Unidad de Proyectos Especiales Transporte Masivo de Buses Rápidos” dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros. El Programa General de Acción y Plan de Inversiones de la Jurisdicción contempló “[...] estudiar la posibilidad de implementar Metrobús (BRT) en nuevos corredores, y de resultar factible, coordinar los trabajos tendientes a la ejecución del proyecto. [...]”. En consecuencia, el objeto del Programa 11, conforme su descripción, fue “[...] coordinar, interactuar, proyectar e implementar un Plan de Transporte Masivo de Buses Rápidos (TMBR) que actuará en forma coordinada y articulará el accionar conjunto de las distintas áreas del Gobierno, conformando una estructura de coordinación unificada con cada uno de los Ministerios, Subsecretarías y Direcciones Generales involucrados funcional y operativamente con la ejecución de dicho plan.”

El Crédito de Sanción asignado ascendió a \$ 3.013.560,00 y su detalle se expone en el Cuadro 1.

Jur. 21 - UE 2114 - Prog. 11 - Año 2012		
Inciso	Importe en Pesos	
Inc. 1 - Gastos en personal	446.000,00	15%
Inc. 2 - Bienes de Consumo	84.000,00	3%
Inc. 3 - Servicios no personales	2.467.560,00	82%
Inc. 4 - Bienes de Uso	16.000,00	1%
Total	3.013.560,00	100%

Cuadro 1 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto año 2012

El Programa 11 no tiene asignada metas físicas por tener carácter de instrumental y fue totalmente financiado mediante Fuente 11 (Tesoro). La

distribución geográfica del Crédito de Sanción fue asignada exclusivamente a la Comuna 1¹³.

La estructura del Programa bajo análisis se conformó en 2 Actividades:

- 1 – Conducción: \$ 2.013.560,00 (66,82% del Programa).
- 14 – Plan Transporte Masivo de Buses Rápidos: \$ 1.000.000,00 (33,18% del Programa).

El Programa tuvo modificaciones cuantitativas al recibir un incremento total de \$ 1.215.442,00¹⁴ resultando un Crédito Vigente de \$ 4.229.002,00. En el Cuadro 2 se exponen las variaciones que ha tenido el Programa, las que implicaron un aumento del 77,13% de la Actividad Conducción y una disminución del 33,77% de la Actividad Plan Transporte Masivo de Buses Rápidos.

Programa 11 "Transporte Masivo de Buses Rápidos" - Unidad Ejecutora 11 - Jurisdicción 21						
Actividad	Crédito de Sanción [a]	Modificaciones Presupuestarias			Crédito Vigente (a-b+c) [e]	Variación en % ((e-a)-1)*100
		En menos [b]	En más [c]	Total [d]		
1 Conducción	2.013.560,00	0,00	1.553.121,00	1.553.121,00	3.566.681,00	77,13
14 Plan Transporte Masivo de Buses Rápidos	1.000.000,00	337.679,00	0,00	337.679,00	662.321,00	-33,77
Totales	3.013.560,00	337.679,00	1.553.121,00	1.890.800,00	4.229.002,00	40,33

Cuadro 2- Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Año 2012 y Resoluciones aprobatorias de las modificaciones de Crédito Presupuestario

Respecto de la incidencia de estas modificaciones en el Objeto del Gasto, en el Cuadro 3 se muestran estas variaciones.

Programa 11 "Transporte Masivo de Buses Rápidos" - Unidad Ejecutora 11 - Jurisdicción 21				
Inciso	Crédito de Sanción	Crédito Vigente	Variación (en %)	
1 - Gastos en Personal	446.000,00	1.005.183,00	559.183,00	125,38
2 - Bienes de Consumo	84.000,00	34.400,00	-49.600,00	-59,05
3 - Servicios No Personales	2.467.560,00	3.103.105,00	635.545,00	25,76
4 - Bienes de Uso	16.000,00	86.314,00	70.314,00	439,46
Total	3.013.560,00	4.229.002,00	1.215.442,00	40,33

Cuadro 3- Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Año 2012 y Resoluciones aprobatorias de las modificaciones de Crédito Presupuestario

En la "Evaluación del Proceso y Resultados de Implementación del Programa – Resumen Ejecutivo" de la Cuenta de Inversión Año 2012 se señalan como conclusiones de la evaluación anual que:

- Se dio inicio a la obra Metrobús Corredor Sur.
- Se realizó el llamado a Licitación Metrobús Corredor 9 de Julio.

¹³ Integrada por los barrios de Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Monserrat y Constitución.

¹⁴ Equivalente a un 40,33% del Crédito de Sanción.

- Se realizó la coordinación con otras Áreas de Gobierno para el desarrollo del Proyecto Metrobús a la vez que se realizó la coordinación de estudios de viabilidad de nuevos corredores.

El devengamiento del Programa 11 se expone en el Cuadro 4.

Programa 11 "Proyectos Especiales Transporte Masivos de Buses Rápidos" - UE 2114 - Jur. 21 Año 2012			
Actividad	Crédito de Vigente	Crédito Devengado	% Devengado sobre Vigente
1 - Conducción	3.566.681,00	3.357.242,24	94,13%
14 - Plan Transporte Masivo de Buses Rápidos	662.321,00	655.252,00	98,93%
Total	4.229.002,00	4.012.494,24	94,88%

Cuadro 4 - Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Cuenta de Inversión Año 2012

Los gastos fueron aplicados principalmente en gastos de personal y locaciones de servicio¹⁵, totalizando un monto de \$ 2.969.779,04 (74% del total devengado). En el Cuadro 5 se detalla el devengamiento por Objeto del Gastos y Beneficiario.

Programa 11 "Proyectos Especiales Transporte Masivos de Buses Rápidos" - UE 2114 - Jur. 21 Año 2012		
Inciso/Beneficiario	Devengado en pesos	
1 - Personal	1.005.179,04	25,05%
GCBA ACREDITACIÓN DE SUELDOS	1.005.179,04	100,00%
2 - Bienes de Consumo	17.152,28	0,43%
STAPLES ARGENTINA SA	2.948,40	17,19%
UPE DE TRANSPORTE MASIVO DE BUSES RÁPIDOS	14.203,88	82,81%
3 - Servicios No Personales	2.905.848,92	72,42%
Locaciones de Servicio	1.964.600,00	67,61%
F.B. Y ASOCIADOS S.R.L.	249.970,00	8,60%
SIPROMA ARGENTINA S.A.	540.000,00	18,58%
UPE DE TRANSPORTE MASIVO DE BUSES RÁPIDOS	151.278,92	5,21%
4 - Bienes de Uso	84.314,00	2,10%
PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A.	84.314,00	100,00%
Total	4.012.494,24	100,00%

Cuadro 5- Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Cuenta de Inversión Año 2012, del listado de Transacciones SIGAF e información suministrada por la DGTAL de la JGM

Los gastos aplicados a la UPETMBR corresponden a Cajas Chicas Comunes (4% del total devengado) y los asignados a Staples Argentina SA (0,07% del total) son producto de una Licitación Pública para la compra de artículos de librería. Por Decreto N° 556/10 se contrataron a las empresas F. B. y Asociados SRL y Siproma Argentina SA para la realización del "Servicio de

¹⁵ Corresponden a la contratación de 38 personas durante el transcurso del año 2012.

relevamiento topográfico en la Av. 9 de Julio” y del “Servicio de consultoría para estudio de pavimento y estructura del Metrobús Corredor Sur”, respectivamente. En cuanto al Inciso 4, el gasto fue utilizado para la compra de un automóvil para la UPETMBR.

6.2.1.2. Programa 70 “Administración y Control del Tránsito y el Transporte” – Unidad Ejecutora “Subsecretaría de Transporte” (320) – Jurisdicción Jefatura de Gabinete de Ministros (21) – Ejercicio Año 2012

Se examinó el Programa 70 “Administración y Control del Tránsito y el Transporte” a cargo de la Unidad Ejecutora “Subsecretaría de Transporte” dependiente de la Jurisdicción Jefatura de Gabinete de Ministros. En el marco del Plan de Acción del Gobierno 2012/2014 y el Programa General de Acción y Plan de Inversiones de la Jurisdicción para el mismo período, la parte pertinente de la descripción del Programa 70 establece que “[...] los *productos principales que se generarán a través de éste programa y que además forman parte de la agenda del año 2011 son el proyecto denominado Metrobús o BRT y el Sistema de Transporte Público en Bicicleta. Ambos son alternativas muy eficaces para tener un sistema de transporte público de alta calidad, rápido, limpio y eficiente. Su bajo costo y menor tiempo de ejecución permite pensar que en unos pocos años la Ciudad de Buenos Aires puede solucionar muchos de los problemas de movilidad que hoy padece. [...]*”.

El Crédito de Sanción asignado al Programa 70 ascendió a \$ 66.206.000,00 y su estructura programática por Actividad y Obra se expone en el Cuadro 6.

Programa 70 "Administración y Control del Tránsito" - Unidad Ejecutora 320 - Jurisdicción 21					
Proy	Act	Obra	Descripción	Importe (en pesos)	
0	10		Administración y Control de Servicios	911.000	1,38%
0	10	0	Administración y Control de Servicios	911.000	100,00%
1			Transporte Publico Alternativo	65.295.000	98,62%
1	0		Transporte Publico Alternativo	64.190.000	96,95%
1	0	51	Sistema de Transporte por Bicicleta	34.400.000	53,59%
		52	B.R.T.	15.000.000	23,37%
		53	Sistema Inteligente de Transito y Transporte	14.790.000	23,04%
1	1		Diseño, Dirección y Seguimiento de Proyectos Sistema Administración del Transito	1.105.000	1,67%
1	1	0	Diseño, Dirección y Seguimiento de Proyectos Sistema Administración del Transito	1.105.000	1,72%
Total Programa Administración y Control del Transito y el Transporte				66.206.000	100,00%

Cuadro 6 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Año 2012

Como puede apreciarse el Crédito de Sanción asignado al Proyecto/Actividad Transporte Público Alternativo representa el 97% del Programa.

La distribución de los recursos asignados por Objeto del Gasto se muestra en el Cuadro 7.

Programa 70 - Administración y Control del Tránsito y el Transporte		
Inciso	Crédito de Sanción (en pesos)	
Inc. 1 - Gastos en personal	581.000,00	0,88%
Inc. 2 - Bienes de consumo	52.500,00	0,08%
Inc. 3 - Servicios no personales	1.352.500,00	2,04%
Inc. 4 - Bienes de uso	64.220.000,00	97,00%
Total	66.206.000,00	100,00%

Cuadro 7 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Año 2012

Las metas físicas establecidas para el Programa consistieron en la “Instalación de Estación de Bicicletas” previéndose 36 estaciones¹⁶. La Fuente de Financiamiento fue la del Tesoro (11). La distribución geográfica de los créditos se realizó a las Comunas 1, 4, 5, 7, 9, 12, 13, 14, 15 (6,06% del total para cada una), 3 (19,39% del total) y 8 (26,06% del total).

La Obra 52 “B. R. T.”, parte del objeto de auditoría, significó el 23,37% de la Actividad y el 22,26% respecto del crédito total. Se destinó la totalidad del Crédito de Sanción (\$ 15.000.000,00) al Objeto del Gasto Bienes de Uso (Inciso 4), Construcciones en Bienes de Dominio Público (Partida Principal 4.2).

En el transcurso del ejercicio 2012 se introdujeron modificaciones de tipo cuantitativa de los créditos, como así también cualitativas en la estructura programática, los cuales se exponen en el Cuadro 8.

Programa 70 "Administración y Control de Tránsito y el Transporte - Unidad Ejecutora 320 - Jurisdicción 21 - Año 2012									
Pry	Act	Obra	Descripción	Crédito Sanción [a]	Modificaciones Presupuestarias			Crédito Vigente (a-b+c) [e]	Variación en % ((e-a)-1)x100
					En menos [b]	En más [c]	Total		
0	10		Administración Y Control De Servicios	911.000,00		1.327.844,00	1.327.844,00	2.238.844,00	145,76
1			Transporte Publico Alternativo	65.295.000,00	-35.505.000,00	34.765.430,00	-739.570,00	64.555.430,00	-1,13
1	0		Transporte Publico Alternativo	64.190.000,00	-34.400.000,00	34.765.430,00	365.430,00	64.555.430,00	0,57
		51	Sistema De Transporte Por Bicicleta	34.400.000,00	-34.400.000,00	0,00	-34.400.000,00	0,00	-100,00
		52	B.R.T.	15.000.000,00	0,00	30.149.000,00	30.149.000,00	45.149.000,00	200,99
		53	Sistema Inteligente De Transito Y Transporte	14.790.000,00	0,00	4.616.430,00	4.616.430,00	19.406.430,00	31,21
1	1		Diseño, Dirección Y Seguimiento De Proyectos Sistema Administración Del Transito	1.105.000,00	-1.105.000,00	0,00	-1.105.000,00	0,00	-100,00
2			Obras Varias - METROBUS	0,00	0,00	18.586.630,00	18.586.630,00	18.586.630,00	N/C
2	0	51	Obras Varias - METROBUS	0,00	0,00	18.586.630,00	18.586.630,00	18.586.630,00	N/C
Total Administración y Control del Transito y el Transporte				66.206.000,00	-35.505.000,00	54.679.904,00	19.174.904,00	85.380.904,00	28,96

Cuadro 8 - Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Año 2012 y Resoluciones aprobatorias de las modificaciones de Crédito Presupuestario

La modificación cuantitativa representó un incremento del 28,96% del Crédito de Sanción alcanzando el Crédito Vigente una suma de \$ 85.380.904,00. Los cambios cualitativos implican la eliminación del Proyecto 1, Actividad 0, Obra 51 “Sistema de Transporte por Bicicleta”¹⁷; el desfinanciamiento del Proyecto 1, Actividad 1 “Diseño, Dirección y Seguimiento de Proyectos Sistema

¹⁶ La Unidad de Medida establecida fue “Estación”.

¹⁷ Fue trasladado durante el primer trimestre del año 2012 con todos sus créditos al Programa 35 “Promoción y Desarrollo de la Movilidad Saludable” en la órbita de la DG Movilidad Saludable.

Administración del Tránsito” y la incorporación del Proyecto 2, Actividad 0, Obra 51 “Obras Varias Metrobús”.

El análisis por Objeto del Gasto arrojó que el incremento es consecuencia, principalmente, de la incorporación del Inciso 6 “Anticipos Financieros”¹⁸, que representó el 62% del incremento total. En el Cuadro 9 se exponen las variaciones producidas.

Programa 70 - Administración y Control del Tránsito y el Transporte				
Inciso	Crédito de Sanción (en pesos)	Variación de Créditos (en pesos)		Crédito Vigente (en pesos)
Inc. 1 - Gastos en personal	581.000,00	-109.256,00	-18,80	471.744,00
Inc. 2 - Bienes de consumo	52.500,00	3.442.468,00	6.557,08	3.494.968,00
Inc. 3 - Servicios no personales	1.352.500,00	10.695.723,00	790,81	12.048.223,00
Inc. 4 - Bienes de uso	64.220.000,00	-6.708.460,00	-10,45	57.511.540,00
Inc. 6 - Anticipos Financieros	0,00	11.854.429,00	N/D	11.854.429,00
Total	66.206.000,00	19.174.904,00	28,96	85.380.904,00

Cuadro 9 - Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Año 2012 y Resoluciones aprobatorias de las modificaciones de Crédito Presupuestario

Cabe destacar que la meta física¹⁹ se había establecido en relación con la obra “Sistema de Transporte por Bicicleta” quedando, por lo tanto, el Programa 70 sin meta física exigible.

Respecto del Proyecto 1, Actividad 0, Obra 52 “B. T. R.”, parte del objeto de auditoría, las modificaciones introducidas implicaron un incremento del 200,99% del Crédito de Sanción.

En el capítulo “Evaluación del Proceso y Resultados de Implementación del Programa. Resumen Ejecutivo” de la Cuenta de Inversión Año 2012, la JGM concluye en que “[...] uno de los principales logros del programa fue la puesta en marcha e implementación de las obras Metrobús Corredor Sur y Metrobús 9 de Julio, las cuales se ejecutarán en el año 2013. [...]”. En cuanto al cumplimiento de los objetivos del Programa se manifiesta que “[...] el objetivo primordial del programa fue llevar a cabo el mantenimiento, construcción y ampliación de la red de Metrobús de la Ciudad de Buenos Aires, permitiendo que nuevos corredores integren el tránsito de una manera más fluida para todos los ciudadanos, el cual se ha cumplido satisfactoriamente. [...]”.

En el Cuadro 10 se exhiben los valores devengados respecto del Crédito Vigente.

¹⁸ La incorporación del Inciso 6 “Anticipos Financieros” obedece a la circunstancia de que los pliegos licitatorios de la obra Metrobús Corredor Sur se incluyeron adelantos financieros y por acopio.

¹⁹ Instalación de 36 estaciones de bicicletas.

Programa 70 "Administración y Control de Tránsito y el Transporte - Unidad Ejecutora 320 - Jurisdicción 21 - Año 2012							
Pry	Act	Obra	Descripción	Crédito Sanción [a]	Crédito Vigente [b]	Crédito Devengado	Variación Devengado/Vigente en % ((c-b)/a)x100
0	10	Administración y Control de Servicios		911.000,00	2.238.844,00	2.237.977,13	-0,04
1		Transporte Publico Alternativo		65.295.000,00	64.555.430,00	50.751.575,21	-21,38
1	0	Transporte Publico Alternativo		64.190.000,00	64.555.430,00	50.751.575,21	-21,38
1	0	51	Sistema De Transporte Por Bicicleta	34.400.000,00	0,00	0,00	N/C
		52	B.R.T.	15.000.000,00	45.149.000,00	32.470.434,44	-28,08
		53	Sistema Inteligente De Tránsito Y Transporte	14.790.000,00	19.406.430,00	18.281.140,77	-5,80
	1	Diseño, Dirección Y Seguimiento De Proyectos Sistema Administración		1.105.000,00	0,00	0,00	N/C
2		Obras Varias - METROBUS		0,00	18.586.630,00	0,00	N/C
2	0	51	Obras Varias - METROBUS	0,00	18.586.630,00	0,00	N/C
Total Administración y Control del Tránsito y el Transporte				66.206.000,00	85.380.904,00	52.989.552,34	-37,94

Cuadro 10 - Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto y la Cuenta de Inversión Año 2012

Se aprecia que se devengó el 62,06% del Crédito Vigente quedando, en consecuencia, sin ejecutar \$ 32.391.351,66.

La Obra 52 – B.R.T. Metrobús tuvo una ejecución del 71,92% respecto del Crédito Vigente quedando sin devengar \$ 12.678.565,56. Por otra parte, el Proyecto 2 “Obras Varias Metrobús”, creado con posterioridad a la sanción del Presupuesto Año 2012, no ejecutó los \$ 18.586.630,00 asignados, los cuales representaron el 22% del Crédito Vigente.

En cuanto al análisis por Objeto del Gasto, sus resultados se expresan en el Cuadro 11.

Programa 70 - Administración y Control del Tránsito y el Transporte				
Inciso	Crédito de Sanción	Crédito Vigente [a]	Devengado [b]	Variación Devengado Vs. Vigente ((b-a)/a*100)
1-Gastos en Personal	581.000,00	471.744,00	471.742,05	0,00
2-Bienes de Consumo	52.500,00	3.494.968,00	2.956.634,40	-15,40
3-Servicios no Personales	1.352.500,00	12.048.223,00	11.485.092,20	-4,67
4-Bienes de Uso	64.220.000,00	57.511.540,00	26.221.655,20	-54,41
6-Anticipos Financieros	0,00	11.854.429,00	11.854.428,49	0,00
Total	66.206.000,00	85.380.904,00	52.989.552,34	-37,94

Cuadro 11- Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto y la Cuenta de Inversión Año 2012

Respecto del Objeto del Gasto, se observa que los Incisos 1 y 6 fueron devengados prácticamente en su totalidad, en tanto que en el resto, se

destacan los Bienes de Uso con \$ 31.289.884,80 sin devengar y los Bienes de Consumo y Servicios no Personales de los cuales no se ejecutaron \$ 538.333,60 y \$ 563.130,80, respectivamente.

El gasto de la Obra 52 – B.R.T. Metrobús se distribuyó por Objeto del Gasto y Beneficiario conforme se expone en el Cuadro 12.

Inciso	Devengado en pesos	
3 – Servicios No Personales	511.900,00	1,58%
4 – Bienes de Uso	20.104.105,95	61,92%
6 – Anticipos Financieros	11.854.428,49	36,51%
Total	32.470.434,44	100,00%

Cuadro 12 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Cuenta de Inversión Año 2012, Listado de Transacciones del SIGAF e Informes suministrados por la DGTAL de la JGM

El Inciso 3 fue aplicado a la realización de estudios de pavimento para el Metrobús Corredor 9 de Julio por un monto de \$ 361.900,00 (71% del Inciso) siendo el resto (\$ 150.000,00) utilizado en una Caja Chica Especial.

Los gastos correspondientes al Inciso 4 corresponden a la obra Metrobús Corredor Sur, discriminados en \$ 17.781.642,74, correspondientes al Certificado de Acopio²⁰, y al Certificado de Avance de Obra N° 1 que ascendió a \$ 2.322.463,21²¹.

El gasto por Inciso 6 corresponde al anticipo financiero previsto en el Punto 2.1.4. “Presupuesto Oficial” del PCP.

En el Gráfico 1 se exhibe la distribución del gasto devengado durante el año 2012 para la ejecución del Metrobús Corredor Sur.

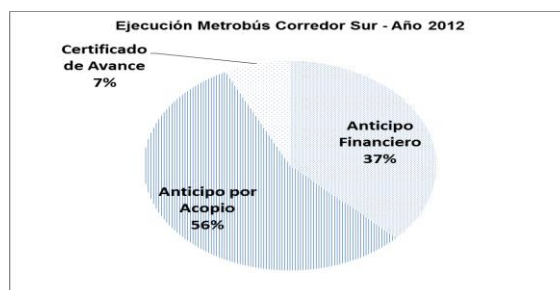


Gráfico 1 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Listado de Transacciones SIGAF e información suministrada por la DGTAL de la JGM

6.2.2. Análisis de la evolución presupuestaria Ejercicio Año 2013²²

²⁰ El Acopio de Materiales estuvo previsto en el Punto 2.18. del PCP, equivalente al 15% del monto Contractual.

²¹ El monto total del certificado ascendió a \$ 2.580.514,68 al cual se le dedujo la parte proporcional del Anticipo Financiero otorgado.

²² Fuente: Ley N° 4471 del 13/12/12 aprobatoria del Presupuesto de la Administración del GCABA para el ejercicio año 2013, Plan Plurianual de Inversión 2012/2015, el Decreto N° 3/13 del 03/01/12 aprobatorio de la distribución de los créditos presupuestarios del ejercicio año 2013 y la Cuenta de Inversión Año 2013.

El Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2013/2015 asignó a la Jefatura de Gabinete de Ministros la formulación de políticas, regulaciones y planes de transporte urbano; la formulación de proyectos de ordenamiento y mejora de la circulación peatonal y vehicular; la ejecución del plan de movilidad sustentable a través de la extensión de la red de ciclovías, la ampliación del sistema de alquiler público de bicicletas y la implementación y prolongación del Plan de Transporte Masivo de Buses Rápidos; la planificación y modernización de la red semafórica de la ciudad; la profundización de la seguridad vial; entre otras misiones y acciones. En cuanto a las inversiones a realizar se previó la continuación e implementación de otros corredores de Metrobús.

A continuación se describe y analiza el Programa 70 "Transporte Público Alternativo" de la Unidad Ejecutora Subsecretaría de Transporte (320) dependiente de la Jurisdicción Jefatura de Gabinete de Ministros (21).

6.2.2.1. Programa 70 "Transporte Público Alternativo" - Unidad Ejecutora "Subsecretaría de Transporte" (320) - Jurisdicción Jefatura de Gabinete de Ministros (21) – Ejercicio Año 2013

El Programa, conforme su descripción en las Planillas Anexas de la Ley de Presupuesto Año 2013, establecía que "[...] se busca continuar y fortalecer la implementación del Plan de Movilidad Sustentable, el cual busca reordenar el tránsito, para que todos puedan trasladarse de manera rápida, segura y ordenada en la Ciudad. [...]". Prioriza el transporte público alternativo dentro de la CABA; la solución del congestionamiento; la modernización de la tecnología, el desaliento del uso del automóvil particular y desarrollar aún más el transporte público y otras acciones tendientes a organizar el tránsito y el transporte. Específicamente menciona que "con la ampliación del Metrobús se pretende abastecer la necesidad de una población demandante creciente".

El presupuesto asignado al Programa 70 ascendió a \$ 190.504.740,00 y su distribución programática se expone en el Cuadro 13.

Programa 70 "Transporte Público Alternativo" - UE 320 - Jur. 21 - Año 2013					
Proy	Act	Obra	Descripción	Importe	
0	2		Administración	8.000.000	4,20%
1			Transporte Publico Alternativo	182.504.740	95,80%
1	0	52	B.R.T- Corredor 9 de Julio	74.000.000	40,55%
		53	Sistema Inteligente de Transito y Transporte	19.004.740	10,41%
		60	B.R.T. Corredor Sur	75.000.000	41,09%
	10		Diseño, Direccion y Seguimiento de Proyectos	14.500.000	7,94%
Total Transporte Público Alternativo				190.504.740	100,00%

Cuadro 13 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Ejercicio Año 2013

Las Obras 52 y 60, que integran el objeto de auditoría, suman un Crédito de Sanción de \$ 149.000.000 (78% del total del crédito), siendo imputados en su totalidad al Objeto del Gasto Bienes de Uso – Construcciones en Bienes de Dominio Público²³.

La distribución por Objeto del Gasto es la que se detalla en el Cuadro 14.

Programa 70 "Transporte Público Alternativo" - UE 320 - Jur. 21 - Año 2013		
Inciso	Importe (en pesos)	
Inc. 2 - Bienes de consumo	6.000.000	3,15%
Inc. 3 - Servicios no personales	12.500.000	6,56%
Inc. 4 - Bienes de uso	172.004.740	90,29%
Total	190.504.740	100,00%

Cuadro 14 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Ejercicio Año 2013

El Programa se financió con Fuente Tesoro (11) y la distribución geográfica de los fondos se expone en el Cuadro 15.

Comuna	Crédito de Sanción (en pesos)	
Comuna 1	130.304.740,00	68,40%
Comuna 3	14.800.000,00	7,77%
Comuna 4	17.800.000,00	9,34%
Comuna 5	13.800.000,00	7,24%
Comuna 8	13.800.000,00	7,24%
Total	190.504.740,00	100,00%

Cuadro 15 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Ejercicio Año 2013

La Meta Física se estableció en función de las obras de BRT – Metrobús, denominándosela “Instalación del Sistema BRT”, siendo la Unidad de Medida “Cuadra”. La Meta Física total fue de 1760 cuadras, conformada por la sumatoria de la Meta Física del Metrobús Corredor 9 de Julio, con 220 cuadras, y del Metrobús Corredor Sur con 1.540 cuadras. Cabe destacar que la cantidad de cuadras informadas resulta errónea dado que suman 176 Km. y ambos corredores tienen un trayecto total de aproximadamente 26 Km²⁴.

²³ Inciso 4 – Partida Principal 4.2.

²⁴ Metrobús Corredor Sur 23 Km. y Metrobús Corredor 9 de Julio 3 Km., aproximadamente.

El Programa 70 fue incluido en el Plan Plurianual de Inversiones 2013/2015²⁵ siendo la inversión prevista la que se expone en el Cuadro 16.

Plan Plurianual de Inversiones 2013/2015 - Programa 70 "Transporte Público Alternativo" - UE 320 - Jur. 21									
Proy	Act	Obra	Inversión Total	Anteriores	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Posteriores	
1	0	52	B.R.T. Corredor 9 De Julio	166.000.000,00	0,00	74.000.000,00	92.000.000,00	0,00	0,00
		53	Sistema Inteligente De Transito Y Transporte	47.796.399,00	15.491.659,00	19.004.740,00	5.200.000,00	8.100.000,00	0,00
		60	B.R.T. Corredor Sur	207.168.845,00	45.168.845,00	75.000.000,00	87.000.000,00	0,00	0,00
	10	0	Diseño, Direccion Y Seguimiento De Proyectos	41.000.000,00	0,00	14.500.000,00	16.500.000,00	10.000.000,00	0,00
Total Transporte Público Alternativo				461.965.244,00	60.660.504,00	182.504.740,00	200.700.000,00	18.100.000,00	0,00
				100,00%	13,13%	39,51%	43,44%	3,92%	0,00%

Cuadro 16 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Ejercicio Año 2013

La previsión que se realizó para la realización de las obras objeto de auditoría abarca hasta el año 2014, en las proporciones anuales que se muestran en el Gráfico 2.

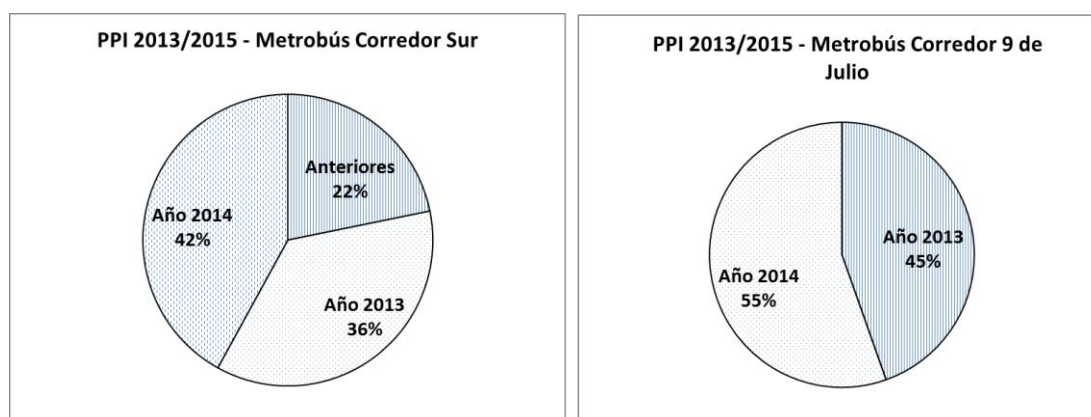


Gráfico 2 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Ejercicio Año 2013

Cabe señalar que ambas obras fueron concluidas a mediados del año 2013.

El Programa 70 estuvo sujeto a modificaciones presupuestarias cuyo detalle se exhibe en el Cuadro 17.

Programa 70 "Transporte Público Alternativo" - UE 320 - Jur. 21 - Año 2013									
Pry	Act	Obra	Descripción	Crédito Sanción [a]	Modificaciones			Crédito Vigente (a-b+c) [e]	Variación en % (e÷ax100)
					En menos [b]	En más [c]	Total (c-b) [d]		
0	2		Administración	8.000.000,00	0,00	13.699.012,00	13.699.012,00	21.699.012,00	171,24
			Transporte Publico Alternativo	182.504.740,00	19.004.740,00	219.034.909,00	200.030.169,00	382.534.909,00	109,60
1	0	52	B.R.T- Corredor 9 De Julio	74.000.000,00	0,00	164.183.712,00	164.183.712,00	238.183.712,00	221,87
		53	Sistema Inteligente De Transito Y Transporte	19.004.740,00	19.004.740,00	0,00	-19.004.740,00	0,00	-100,00
		60	B.R.T. Corredor Sur	75.000.000,00	0,00	46.466.186,00	46.466.186,00	121.466.186,00	61,95
1	10		Diseño, Dirección Y Seguimiento De Proyectos	14.500.000,00	0,00	8.385.011,00	8.385.011,00	22.885.011,00	57,83
Total Transporte Público Alternativo				190.504.740,00	19.004.740,00	232.733.921,00	213.729.181,00	404.233.921,00	112,19

Cuadro 17 - Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Año 2012 y Resoluciones aprobatorias de las modificaciones de Crédito Presupuestario

²⁵ Anexo II de la Ley de Presupuesto Año 2013.

Como se aprecia, el Programa 70 experimentó un incremento total de su Crédito de Sanción del 112,19%, llevando el Crédito Vigente a \$ 404.233.921,00. En particular, las Obras B. R. T. – Corredor 9 de Julio y B. R. T - Corredor Sur incrementaron sus créditos en 221,87% y 61,95%, respectivamente. En cuanto a los aspectos cualitativos de las modificaciones realizadas, surge que la Obra Sistema Inteligente de Tránsito y Transporte fue desfinanciado en su totalidad.

El análisis de las modificaciones por Objeto del Gasto refleja las variaciones expuestas en el Cuadro 18.

Programa 70 "Transporte Público Alternativo" - UE 320 - Jur. 21 - Año 2013					
Inciso	Crédito Sancionado (en pesos)		Crédito Vigente (en pesos)		Variación en % ((b-a)÷a)x100
	[a]		[b]		
Inc. 2 - Bienes de consumo	6.000.000	3,15%	358.197,00	0,09%	-94,03
Inc. 3 - Servicios no personales	12.500.000	6,56%	47.918.750,00	11,85%	283,35
Inc. 4 - Bienes de uso	172.004.740	90,29%	314.079.195,00	77,70%	82,60
Inc. 6 - Anticipos Financieros	0	0,00%	41.877.779,00	10,36%	N/C
Total	190.504.740	100,00%	404.233.921,00	100,00%	112,19

Cuadro 18 - Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto Año 2012 y Resoluciones aprobatorias de las modificaciones de Crédito Presupuestario

La incorporación del Inciso 6 "Anticipos Financieros" obedece a que en los pliegos licitatorios de la obra Metrobús Corredor 9 de Julio se incluyeron adelantos financieros y por acopio; circunstancia que no fue considerada al momento de proyectar el Presupuesto Año 2013 y durante su posterior sanción.

En la "Evaluación de los Resultados de la Política de la Jurisdicción" de la Cuenta de Inversión Año 2013 se señala que una de las prioridades a nivel estratégico de la JGM ha sido "[...] h) *ejecutar las políticas referidas a la gestión y fiscalización del transporte, del ordenamiento del tránsito y regímenes de habilitación de conductores, y promover políticas de control del cumplimiento de las normas de tránsito en coordinación con las Fuerzas Policiales y de Seguridad que actúan en la jurisdicción.* [...]". A nivel táctico se expresa que "[...] *se continuó con el programa de mejora e incentivo de la movilidad del transporte público de superficie, inaugurando dos nuevos corredores de Metrobús en la Ciudad (Corredores Sur y 9 de Julio).* [...]". En cuanto al cumplimiento de los objetivos de la Jurisdicción se destaca la ejecución del plan de movilidad sustentable "[...] *mediante la extensión de la red de ciclovías protegidas y la ampliación del sistema público de alquiler bicicletas, en coordinación con las áreas de Seguridad Vial y Tránsito, así como la implementación y prolongación del Plan de Transporte Masivo de Buses Rápidos.* [...]".

En cuanto al Programa 70 se destaca que "[...] *el objetivo primordial de este programa, fue llevar a cabo la construcción, mantenimiento, y ampliación de la red de Metrobús de la Ciudad de Buenos Aires. Esto permitió que se sumaran nuevos corredores para colaborar con la priorización del transporte público,*

ordenando el resto del tránsito para que pueda circular de manera más fluida. [...]”.

Respecto del cumplimiento de las metas físicas previstas se expresa que “[...] *el programa tuvo una ejecución anual del 100 %, ya que se realizaron las 179 cuadras de instalación del sistema de corredores B.R.T que se habían programado. La obra de 9 de julio no presentó demoras. En cambio en el Corredor Sur, debido a una modificación en el proyecto original por pedido de los vecinos de la zona, se retrasó dos meses de la finalización prevista. [...]”.* Cabe señalar sobre esta cuestión que ambas obras estuvieron previstas realizarse en dos años, conforme el Plan Plurianual de Inversiones, lo que denota que hubo un cambio importante de la planificación presupuestaria con posterioridad a la sanción de la Ley de Presupuesto. Cabe destacar que la meta de 179 cuadras de instalación del sistema de corredores B. R. T. no resulta comparable con la meta física establecida en el presupuesto (1.760 cuadras), toda vez que ésta última cantidad se trató de un error, como se señaló anteriormente. En el Formulario S7 del “Informe de Seguimiento y Evaluación de la Gestión – Primer Trimestre 2014”, surge que respecto de la ejecución física “[...] *se efectuó una readecuación de metas. No se observa avance físico porque las obras culminarán en el segundo trimestre, cuando se pongan a disposición de los usuarios. [...]”;* no obstante no se encuentra registrada la nueva cantidad programada de cuadras. Este nuevo valor de meta física aparece a partir del segundo trimestre. En el Cuadro 19 se exponen los valores de metas físicas programados y ejecutados con indicación de los desvíos producidos.

Programa 70 - Año 2013		Cantidad de Meta Física en Unidad de Medida Cuadra		
		Programada	Ejecutada Mensual	Desvío
Primer Trimestre	Enero	0	0	0
	Febrero		0	
	Marzo		0	
	Subtotal		0	
Segundo Trimestre	Abril	179	37	-15
	Mayo		73	
	Junio		54	
	Subtotal		164	
Tercer Trimestre	Julio	0	9	12
	Agosto		2	
	Septiembre		1	
	Subtotal		12	
Cuarto Trimestre	Octubre	0	1	3
	Noviembre		0	
	Diciembre		2	
	Subtotal		3	
Total		179	179	0

Cuadro 19 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los Informes Trimestrales de Seguimiento y Evaluación de la Gestión del Año 2013

El formulario “Problemas y Desvíos de Ejecución de Programas” señala para el segundo trimestre que hubo problemas de insuficiencia del crédito presupuestario, que no se produjeron desvíos en la ejecución de la meta física y que “[...] se logró solventar el problema de crédito mediante ajustes presupuestarios solicitados desde Jefatura de Gabinete para poder afrontar los gastos de la Obra que no habían sido contemplados. Los problemas surgieron por la demanda de necesidades complementarias a las obras están siendo subsanados a través de diversos procedimientos de compras para poder completar la ejecución durante el 3er trimestre. Las modificaciones de obra consisten en demasías e ítems adicionales que fueron surgiendo en el momento de la ejecución de las mismas. [...]”. Para el mismo trimestre, se informa en el Formulario S7 que se “solicitarán incrementos de crédito presupuestario para hacer frente a adicionales de obra”.

En relación al tercer trimestre se reiteran los problemas presupuestarios y solicitud de ajustes para solventar los gastos de obras no previstos. Respecto de los desvíos en el cumplimiento de las metas se señala que “[...] el programa no tuvo desvío. Se hicieron 12 cuadras que estaban estipuladas

realizarse en meses anteriores debido a inconvenientes al momento de desarrollar la obra. [...]”.

Para el cuarto trimestre se manifiesta que “[...] la insuficiencia de crédito para afrontar las Redeterminaciones de las Obras del Metrobús, se pudo subsanar mediante ajustes presupuestarios que se realizaron con el fin de alcanzar a cubrir parte de las mismas y minimizar la deuda existente. [...]”. Respecto del desvío de las metas se considera que no lo hubo “dado que se hicieron 3 cuadras que estaban estipuladas realizarse en meses anteriores”.

Cabe destacar que ambos Corredores del Metrobús entraron en pleno funcionamiento a mediados de Julio/13; no obstante, de lo manifestado en los Informes Trimestrales y reflejado en el Cuadro 19, hubo 6 cuadras de obras que se ejecutaron con posterioridad a dicha fecha.

El Programa 70 “Transporte Público Alternativo” fue devengado, prácticamente, en su totalidad tal como se exhibe en el Cuadro 20.

Programa 70 "Transporte Público Alternativo" - UE 320 - Jur 21 -Ejercicio Año 2013							
Proy.	Activ.	Obra	Descripción	Crédito Sanción	Crédito Vigente	Devengado	% Devengado sobre Crédito Vigente
0	2	0	Administración	8.000.000,00	21.699.012,00	21.693.010,38	99,97
1	0	52	B.R.T- Corredor 9 de Julio	74.000.000,00	238.183.712,00	238.183.709,73	100,00
		53	Sistema Inteligente de Transito y Transporte	19.004.740,00	0,00	0,00	N/C
		60	B.R.T. Corredor Sur	75.000.000,00	121.466.186,00	121.466.184,29	100,00
	10	0	Diseño, Dirección Y Seguimiento De Proyectos	14.500.000,00	22.885.011,00	22.018.310,81	96,21
Totales				190.504.740,00	404.233.921,00	403.361.215,21	99,78

Cuadro 20 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Cuenta de Inversión Año 2013, Listado de Transacciones del SIGAF e Informes suministrados por la DGTAL de la JGM

Desde el punto de vista del Objeto del Gasto el devengamiento tuvo la distribución expuesta en el Cuadro 21.

Programa 70 - UE 320 - Jur 21 - Año 2013				
Inciso	Vigente	Devengado		% Devengado sobre Vigente
2 - Bienes de Consumo	358.197,00	358.196,28	0,09%	100,00
3 - Servicios no Personales	47.918.750,00	47.046.048,21	11,66%	98,18
4 - Bienes de Uso	314.079.195,00	314.079.193,34	77,87%	100,00
6 - Activos Financieros	41.877.779,00	41.877.777,38	10,38%	100,00
Total	404.233.921,00	403.361.215,21	100,00%	99,78

Cuadro 21 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Cuenta de Inversión Año 2013, Listado de Transacciones del SIGAF e Informes suministrados por la DGTAL de la JGM

El gasto devengado por \$ 238.183.709,73 del Proyecto 1 – Actividad 2 – Obra 52 “B. R. T. – Corredor 9 de Julio” se distribuyó, en cuanto a tipo de contratación y proveedor/contratista, como se muestra en el Cuadro 22.

Programa 70 - Proy. 1 - Act. 0 - Obra 52 "B. R. T. - Corredor 9 de Julio" - Año 2013		
Tipo Contrato/Proveedor	Devengado en pesos	
Caja Chica Especial	8.591,00	0,00%
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE	8.591,00	100,00%
Cuenta Compensadora	300.430,00	0,13%
EDESUR	300.430,00	100,00%
Decreto N° 556/2010 y modif.	17.519.544,28	7,36%
BRICONS S.A.I.C.F.I.	6.184.978,40	35,30%
CESVI ARGENTINA S.A.	1.237.885,80	7,07%
NUVA S.A.C.I.F.I.	1.826.450,00	10,43%
RICAVIAL S.A.	8.270.230,08	47,21%
Lic. Púb. N° 2815/12	205.609.246,01	86,32%
RIVA SAIICFA	205.609.246,01	100,00%
Obra Básica	114.999.000,00	55,93%
Adicional 1	19.973.378,60	9,71%
Adicional 2	18.974.955,57	9,23%
Adicional 3	19.888.859,11	9,67%
Adicional 4	19.988.837,10	9,72%
Adicional 5	11.784.215,63	5,73%
Redeterminación de Precios	14.745.898,44	0,06%
RIVA SAIICFA	14.745.898,44	100,00%
Total	238.183.709,73	100%

Cuadro 22 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Listado de Transacciones del SIGAF e Informes suministrados por la DGTAL de la JGM

Los \$ 121.466.184,29 devengados en el Proyecto 1 - Actividad 0 – Obra 60 "B. R. T. – Corredor Sur" fueron aplicados conforme la distribución del Cuadro 23.

Programa 70 - Proy. 1 - Act. 0 - Obra 60 "B. R. T. - Corredor Sur" - Año 2013		
Decreto N° 556/10 y modif.	1.669.229,50	1,37%
MEIP INGENIERIA SRL	1.069.732,00	64,09%
NUVA S.A.C.I.F.I.	599.497,50	35,91%
Lic. Púb. N° 1612/12	109.019.311,80	89,75%
BRICONS SA - MIAVASA SA UTE	109.019.311,80	100,00%
Obra Básica	86.585.750,49	79,42%
Adicional 1	13.975.583,82	12,82%
Adicional 2	8.457.977,49	7,76%
Redeterminación de Precios	10.777.642,99	8,87%
BRICONS SA - MIAVASA SA UTE	10.777.642,99	100,00%
Total	121.466.184,29	100,00%

Cuadro 23 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Listado de Transacciones del SIGAF e Informes suministrados por la DGTAL de la JGM

6.2.3. Imputación presupuestaria de los gastos devengados en las obras del Metrobús Corredor Sur y Metrobús Corredor 9 de Julio

Si bien los recursos financieros de los Programas analizados en los apartados 6.2.1. y 6.2.2. se aplicaron a las obras auditadas, se verificó la existencia de otros gastos, directos o indirectos, realizados en otras Jurisdicciones, Unidades Ejecutoras y Programas. Estos gastos, que no surgen del análisis de los respectivos Programas, dado que no se encuentran registrados como aplicados a las obras del Sistema Metrobús, fueron obtenidos a través de la consulta a las distintas áreas involucradas²⁶. El análisis que se realiza a continuación se encuentra alcanzado por los riesgos de auditoría mencionados en el Alcance del presente Informe.

Para ordenar el análisis se tratan por separado las obras auditadas con los gastos de otras jurisdicciones, los gastos de otras jurisdicciones que no se encuentran discriminados por obra de Metrobús y, finalmente, la sumatoria de todos los gastos para reflejar la inversión total realizada en ambos corredores, con la salvedad sobre los riesgos de auditoría ya mencionados.

6.2.3.1. Gastos realizados en el Metrobús Corredor Sur - Lic. Púb. N° 2612/12

La ejecución de esta obra, adjudicada a Bricons SA – Miavasa SA UTE por un monto de \$ 118.544.284,94, requirió de la aprobación de adicionales²⁷, obras complementarias y trabajos realizados por otras jurisdicciones para su puesta en funcionamiento. Esta obra tuvo inicio durante el Ejercicio Año 2012 y concluyó en el Ejercicio Año 2013.

Durante el Ejercicio Año 2012 se devengaron \$ 31.958.434,44 correspondientes al Anticipo Financiero y al Certificado de Acopio previstos en el contrato, que representaron el 10% y el 15%, respectivamente, del monto contractual. En el mismo ejercicio se devengó el Certificado de Avance (CAO) N° 1. Durante el Ejercicio Año 2013 se devengaron los Certificados de Avance de Obra N° 2 a N° 10, los adicionales de obra aprobados y las Redeterminaciones de Precios reconocidas. En el Cuadro 24 se detallan los \$ 151.755.488,81 totales²⁸, imputados a la Lic. Púb. N° 1262/12.

²⁶ Los gastos se han tomado tal como han sido informados y no se han aplicado procedimientos de auditoría en razón de que tales programas no forman parte del objeto de auditoría.

²⁷ El detalle de los mismos se realiza en el apartado 6.3.5.7. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²⁸ Ejercicios Año 2012 y 2013.

Licitación Pública N° 1262/12 obra "Metrobús Corredor Sur"							
Norma Aprobatoria	Certificado	Periodo	Monto	Descuento. Anticipo Financiero	Descuento Acopio	Importe Neto Devengado	
Resolución N° 940-MJGCG-12	Anticipo Financiero		11.854.428,49			11.854.428,49	10,00%
	Certificado de Acopio		17.781.642,74			17.781.642,74	15,00%
	CAO Básica N° 1	diciembre/2012	2.580.514,68	258.051,47	0,00	2.322.463,21	1,96%
	CAO Básica N° 2	enero/2013	3.623.573,54	362.357,36	0,00	3.261.216,18	2,75%
	CAO Básica N° 3	febrero/2013	9.423.439,17	942.343,92	2.696.525,67	5.784.569,58	4,88%
	CAO Básica N° 4	marzo/2013	14.523.526,48	1.452.352,65	1.828.734,43	11.242.439,40	9,48%
	CAO Básica N° 5	abril/2013	22.743.534,25	2.274.353,42	3.410.860,64	17.058.320,19	14,39%
	CAO Básica N° 6	mayo/2013	28.370.408,97	2.837.040,90	4.254.726,21	21.278.641,86	17,95%
	CAO Básica N° 7	junio/2013	24.894.568,62	2.489.456,86	3.733.452,48	18.671.659,28	15,75%
	CAO Básica N° 8	julio/2013	11.986.517,60	1.198.651,80	1.797.624,85	8.990.240,95	7,58%
	CAO Básica N° 9	agosto/2013	32.299,04	3.229,90	2.421,95	26.647,19	0,02%
	CAO Básica N° 10	septiembre/2013	365.902,14	36.590,21	57.296,50	272.015,43	0,23%
	Subtotal Obra Básica		148.180.355,72	11.854.428,49	17.781.642,73	118.544.284,50	84,09%
Adicional N° 1 Resolución N° 457-MJGCG-13	Anticipo Financiero		4.192.675,02			4.192.675,02	30,00%
	CAO Adicional N° 1	junio/2013	5.376.732,16	1.613.019,65		3.763.712,51	26,93%
	CAO Adicional N° 2	julio/2013	7.201.293,44	2.160.388,03		5.040.905,41	36,07%
	CAO Adicional N° 3	agosto/2013	0,00	0,00		0,00	0,00%
	CAO Adicional N° 4	septiembre/2013	1.397.558,40	419.267,52		978.290,88	7,00%
	Subtotal Adicional 1		18.168.259,02	4.192.675,20		13.975.583,82	9,91%
Adicional N° 2 Resolución N° 457-MJGCG-13	Anticipo Financiero		2.537.393,25			2.537.393,25	30,00%
	CAO Adicional N° 1	julio/2013	2.910.943,63	873.283,09		2.037.660,54	24,09%
	CAO Adicional N° 2	agosto/2013	1.972.082,72	591.624,82		1.380.457,90	16,32%
	CAO Adicional N° 3	septiembre/2013	2.730.429,66	819.128,90		1.911.300,76	22,60%
	CAO Adicional N° 4	octubre/2013	844.521,50	253.356,45		591.165,05	6,99%
	Subtotal Adicional 2		10.995.370,76	2.537.393,26		8.457.977,50	6,00%
Subtotal CAO Obra Básica, Adicional N° 1 y Adicional			177.343.985,50	18.584.496,95	17.781.642,73	140.977.845,82	100,00%
Res. N° 1041 y 1042-MHCG-13	Redeterminación de Precios	Provisoria 1a.	7.249.329,77			7.249.329,77	
		Provisoria 2a.	3.528.313,22			3.528.313,22	
	Subtotal Rederminaciones de Precios			10.777.642,99			10.777.642,99
Total Certificados Avance de Obras y Redeterminación de Precios						151.755.488,81	

Cuadro 24 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la certificación de obras y los actos administrativos respectivos

Durante el Ejercicio Año 2012, imputados al Programa 11 de la Unidad Ejecutora 2114 de la Jurisdicción 21 se realizaron gastos para el Metrobús Corredor Sur por un monto total de \$ 655.000,00. El gasto devengado se aplicó conforme se señala en el Cuadro 25.

Programa 11 - UE 2114 - Jur. 21 - Año 2012		
Tipo de Gasto	Devengado	
Caja Chica Especial	115.000,00	17,56%
Decreto N° 556/10	540.000,00	82,44%
<i>SIPROMA ARGENTINA S.A.</i>	<i>540.000,00</i>	<i>100%</i>
Total	655.000,00	100,00%

Cuadro 25 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Listado de Transacciones del SIGAF e Informe suministrado por la DGTAL de la JGM

Imputados al Programa 70 (Año 2013) se encuentran gastos complementarios para la obra por una suma devengada de \$ 1.669.229,50, distribuidos según se expone en el Cuadro 26.

Programa 70 - UE 320 - Jur. 21 - Ejercicio Año 2013			
Contratista	Trabajos Realizados	Importe Devengado en pesos	
Nuva SACIFI	CORDONES ENCAUZADORES - METROBUS SUR	599.497,50	35,91%
MEIP Ingeniería SRL	PROVISIÓN DE CAÑOS DE ALTA PRESIÓN PARA CÁMARA DE GAS - METROBUS CORREDOR SUR	421.240,00	25,24%
	TRASLADO DE VÁLVULA DE GAS- PARADOR FOURNIER	648.492,00	38,85%
Total		1.669.229,50	100,00%

Cuadro 26 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Listado de Transacciones del SIGAF e Informe suministrado por la DGTAL de la JGM

Del relevamiento previo surgió que se habían realizado gastos por trabajos y contrataciones (o ampliaciones o adicionales de las existentes) que no se imputaron presupuestariamente a la Obra Metrobús Sur, sino que lo habían sido a otros Programas, Unidades Ejecutoras y/o Jurisdicciones. Para verificar los objetos y gastos realizados, se circularizó a la DGTAL del Ministerio de Desarrollo Urbano (MDU) y a la del Ministerio de Ambiente y Espacio Público (MAYEP) solicitando información respecto de los trabajos, y sus gastos, que hubieren efectuado con relación a las obras del Metrobús Corredor Sur. Conforme la información recibida se realizó el cálculo estimado de los montos devengados en estos trabajos obteniéndose un importe de \$ 91.107.250,99. El detalle se expone en el Cuadro 27.

Gasto en pesos por Intervenciones en Metrobús Corredor Sur realizadas por dependencias pertenecientes a otras Jurisdicciones del GCABA				
Tipo de Intervención	EMUI	DG Sist. Pluvial	DG Espacios Verdes	Total
Aceras	3.000.324,54	-	-	3.000.324,54
Demarcación horizontal	2.674.149,32	-	-	2.674.149,32
Levantamiento y retiro de materiales	6.497.180,00	-	-	6.497.180,00
Movimiento de suelos	4.113.688,17	-	-	4.113.688,17
Construcción de sub bases y bases	12.230.958,72	-	-	12.230.958,72
Construcción y/o reparación pavimento	32.818.369,27	-	-	32.818.369,27
Recalce y nivelación tapas	15.727,80	-	-	15.727,80
Provisión y colocación material asfáltico	22.304.828,33	-	-	22.304.828,33
Bacheo superficial	15.812,98	-	-	15.812,98
Cierre de Aperturas	247.947,18	-	-	247.947,18
Obras Pluviales	-	2.952.615,68	-	2.952.615,68
Trabajos realizados en Espacios Verdes	-	-	4.235.649,00	4.235.649,00
Total	83.918.986,31	2.952.615,68	4.235.649,00	91.107.250,99

Cuadro 27 – Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por las áreas involucradas

Cabe detallar que presupuestariamente los gastos no se imputaron a las obras del Metrobús Corredor Sur ni se encuentran discriminados programáticamente en las Jurisdicciones que los ejecutaron.

En consecuencia, de la sumatoria de los gastos detallados previamente surge que el monto total invertido para la puesta en marcha de la obra Metrobús Corredor Sur ascendió a \$ 245.186.969,30. En el Cuadro 28 se expone el detalle de la sumatoria.

Origen del Gasto	Devengado en pesos	
Obra Básica, Adicionales y Redet. Precios - Prog. 70 UE 320 (Años 2012 y 2013)	151.755.488,81	61,89%
Otros gastos Prog. 11 UE 2114 (Año 2012)	655.000,00	0,27%
Otros gastos Prog. 70 - UE 320 (Año 2013)	1.669.229,50	0,68%
Gastos otras Jurisdicciones (Año 2013)	91.107.250,99	37,16%
Total	245.186.969,30	100,00%

Cuadro 28 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los Cuadros 24 a 27 del presente Informe.

Si se considera el monto adjudicado para la obra de \$ 118.544.284,94 se observa que el monto real invertido para la puesta en funcionamiento del Metrobús Corredor Sur implicó un incremento de un 107% respecto de dicho valor. Expresado en términos de variación, el gasto total representa 2,07 veces el monto adjudicado.

6.2.3.2. Gastos realizados en el Metrobús Corredor 9 de Julio - Lic. Púb. N° 2815/12

La obra del Metrobús Corredor 9 de Julio fue adjudicada a la empresa Riva SA por un monto contractual de \$ 114.999.000,00 y su ejecución se produjo íntegramente durante el año 2013. Esta obra demandó la aprobación de adicionales de obra y la realización de trabajos complementarios para su puesta en marcha, algunos realizados durante el ejercicio año 2012.

El gasto aplicado a la obra básica, los adicionales de obra aprobados y las redeterminaciones de precios reconocidas sumaron \$ 220.355.144,45, con origen en la Lic. Púb. N° 2815/12. En el Cuadro 29 se detallan los gastos mencionados.

Licitación Pública N° 2815/12 obra "Metrobus Corredor 9 de Julio"							
Norma Aprobatoria	Certificado	Periodo	Monto	Descuento. Anticipo Financiero	Descuento Acopio	Importe Neto Devengado	
Resolución N° 157-MJGCG-13	Anticipo Financiero		11.499.900,00			11.499.900,00	10,00%
	Certificado de Acopio		17.249.850,00			17.249.850,00	15,00%
	CAO Básica N° 1	marzo/2013	5.452.460,66	545.246,07	817.863,06	4.089.351,53	3,56%
	CAO Básica N° 2	abril/2013	34.119.196,08	3.411.919,60	5.117.866,74	25.589.409,74	22,25%
	CAO Básica N° 3	mayo/2013	36.046.754,66	3.604.675,47	5.408.162,18	27.033.917,01	23,51%
	CAO Básica N° 4	junio/2013	34.882.383,26	3.488.238,33	5.232.347,82	26.161.797,11	22,75%
	CAO Básica N° 5	julio/2013	4.498.205,33	449.820,53	673.610,19	3.374.774,61	2,93%
	Subtotal Obra Básica		143.748.749,99	11.499.900,00	17.249.849,99	114.999.000,00	55,93%
Adicional N° 1 Resolución N° 458-MJGCG-13	Anticipo Financiero		5.992.013,58			5.992.013,58	30,00%
	CAO Adicional N° 1	junio/2013	6.586.412,77	1.975.923,83		4.610.488,94	23,08%
	CAO Adicional N° 2	julio/2013	12.423.498,17	3.727.049,45		8.696.448,72	43,54%
	CAO Adicional N° 3	agosto/2013	963.467,67	289.040,30		674.427,37	3,38%
	Subtotal Adicional 1		25.965.392,19	5.992.013,58		19.973.378,61	9,71%
Adicional N° 2 Resolución N° 499-MJGCG-13	Anticipo Financiero		5.692.486,67			5.692.486,67	30,00%
	CAO Adicional N° 1	julio/2013	17.056.106,80	5.116.832,04		11.939.274,76	62,92%
	CAO Adicional N° 2	agosto/2013	1.918.848,77	575.654,63		1.343.194,14	7,08%
	Subtotal Adicional 2		24.667.442,24	5.692.486,67		18.974.955,57	9,23%
Adicional N° 3 Resolución N° 591-MJGCG-13	Anticipo Financiero		5.966.657,73			5.966.657,73	30,00%
	CAO Adicional N° 1	julio/2013	19.888.859,11	5.966.657,73		13.922.201,38	70,00%
	Subtotal Adicional 3		25.855.516,84	5.966.657,73		19.888.859,11	9,67%
Adicional N° 4 Resolución N° 801-MJGCG-13	Anticipo Financiero		5.996.651,13			5.996.651,13	30,00%
	CAO Adicional N° 1	septiembre/2013	16.640.465,85	4.992.139,75		11.648.326,10	58,27%
	CAO Adicional N° 2	octubre/2013	2.181.911,86	654.573,56		1.527.338,30	7,64%
	CAO Adicional N° 3	noviembre/2013	759.544,34	227.863,30		531.681,04	2,66%
	CAO Adicional N° 4	diciembre/2013	406.915,03	122.074,51		284.840,52	1,42%
	Subtotal Adicional 4		25.985.488,21	5.996.651,12		19.988.837,09	9,72%
Adicional N° 5 Resolución N° 1076-MJGCG-13	Anticipo Financiero		0,00			0,00	0,00%
	CAO Adicional N° 1		11.784.215,63	0,00		11.784.215,63	100,00%
	Subtotal Adicional 5		11.784.215,63	0,00		11.784.215,63	5,73%
Subtotal CAO Obra Básica, Adicional N° 1 a 5			258.006.805,10	35.147.709,10	17.249.849,99	205.609.246,01	100,00%
Res. N° 873-MHCG-13 y N° 1076-MJGCG-13	Redeterminación de Precios	Provisoria 1a.	11.140.822,31			11.140.822,31	
		Provisoria 2a.	2.161.509,71			2.161.509,71	
		Provisoria 3a.	1.443.566,42			1.443.566,42	
		Subtotal Rederminaciones de Precios		14.745.898,44			14.745.898,44
Total Certificados Avance de Obra y Redeterminación de Precios						220.355.144,45	

Cuadro 29 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la certificación de obras y los actos administrativos respectivos

Durante el año 2012, los gastos aplicados a este Corredor ascendieron a \$ 761.870,00 y se imputaron al Inciso 3 de los Programa 11 - UE 2114 y Programa 70 - UE 320, ambos de la Jurisdicción 21 (\$ 249.970,00 y \$ 511.900,00, respectivamente).

Se trataron de gastos aplicados a una Caja Chica Especial para difusión del Sistema Metrobús y dos contrataciones, por Decreto N° 556/10 y sus modificatorias, para la realización de estudios de pavimento para el Corredor 9 de Julio. En el Cuadro 30 se suministra el detalle de estos gastos.

Prog. 70 Proy. 1 Act. 0 Obra 52 "BRT" y Prog. 11 - Act. 1 "Conducción" - Año 2012		
Tipo de Gasto	Devengado en Pesos	
Caja Chica Especial	150.000,00	19,69%
Decreto N° 566/10	611.870,00	80,31%
Siproma SA	361.900,00	59,15%
F.B. y Asoc. SRL	249.970,00	40,85%
Total	761.870,00	100,00%

Cuadro 30 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Listado de Transacciones del SIGAF e Informe suministrado por la DGTAL de la JGM

Durante el año 2013, se imputaron a la Obra 52 "B. R. T. Corredor 9 de Julio" los gastos que se exponen en el Cuadro 31.

Prog. 70 "Transporte Público Alternativo" - Año 2013						
Tipo de Gasto	Devengado en pesos					
	Inciso 3		Inciso 4		Total	
Caja Chica Especial	8.591,00	0,12%	0,00	0,00%	8.591,00	0,04%
Cuenta Compensadora	300.430,00	4,37%	0,00	0,00%	300.430,00	1,43%
Dec. N° 556/10 y sus modif.	6.565.722,30	95,50%	14.135.641,98	100,00%	20.701.364,28	98,53%
Bicons SAICFI	5.327.836,50	81,15%	857.141,90	6,06%	6.184.978,40	29,88%
Cesvi Argentina SA	1.237.885,80	18,85%	0,00	0,00%	1.237.885,80	5,98%
Nuva SACIFI	0,00	0,00%	1.826.450,00	12,92%	1.826.450,00	8,82%
Ricavial SA	0,00	0,00%	8.270.230,08	58,51%	8.270.230,08	39,95%
Visual Ilusión SA	0,00	0,00%	229.900,00	1,63%	229.900,00	1,11%
Video Market SA	0,00	0,00%	2.951.920,00	20,88%	2.951.920,00	14,26%
Total	6.874.743,30	32,72%	14.135.641,98	67,28%	21.010.385,28	100,00%

Cuadro 31 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Listado de Transacciones del SIGAF e Informe suministrado por la DGTAL de la JGM

A continuación se sintetizan los bienes y servicios contratados por Decreto N° 556/10 y sus modificatorios.

- Los trabajos realizados por Edesur consistieron en la readecuación de instalaciones para proporcionar suministro eléctrico a los paradores construidos.
- Bicons SAICFI proporcionó el alquiler del servicio de vallado (Inciso 3) y proveyó equipamiento de seguridad vial (Inciso 4)

- Cesvi Argentina SA realizó servicios de consultoría y capacitación sobre seguridad vial.
- Nuva SACIFI realizó la provisión y colocación de cordones encauzadores de alta resistencia.
- Ricavial SA ejecutó cañeros de conexión de servicios y nivelación y readecuación de tapas de servicios públicos.
- Visual Ilusion SA proveyó e instaló carteles indicativos en el Centro de Transferencia de Combis.
- Video Market SA proveyó módulos para comunicación Metrobús Corredor 9 de Julio.

Los trabajos encomendados a otras jurisdicciones, cuyo detalle se muestra en el Cuadro 32, representan un gasto total de \$ 172.255.275,68.

Gasto en pesos por Intervenciones en Metrobús Corredor 9 DE Julio realizadas por dependencias pertenecientes a otras Jurisdicciones del GCABA					
Tipo de Intervención	EMUI	DG Sist. Pluviales	DG Espacios Verdes	DG Transporte	Total
Aceras	14.115.086,50	-	-	-	14.115.086,50
Demarcación horizontal	54.056,33	-	-	-	54.056,33
Levantamiento y retiro de materiales	9.471.873,44	-	-	-	9.471.873,44
Movimiento de suelos	5.175.243,95	-	-	-	5.175.243,95
Construcción de sub bases y bases	12.122.052,38	-	-	-	12.122.052,38
Construcción y/o reparación pavimento	26.610.296,33	-	-	-	26.610.296,33
Recalce y nivelación tapas	658,45	-	-	-	658,45
Provisión y colocación material asfáltico	11.470.212,76	-	-	-	11.470.212,76
Bacheo superficial	17.771,59	-	-	-	17.771,59
Cierre de Aperturas	1.818.993,95	-	-	-	1.818.993,95
Pavimento articulado	165.950,45	-	-	-	165.950,45
Hormigón H° 30 color	5.545.007,54	-	-	-	5.545.007,54
Obras Pluviales	-	16.368.320,88	-	-	16.368.320,88
Trabajos en Espacios Verdes	-	-	16.031.495,00	-	16.031.495,00
Mantenimiento de Espacios Verdes	-	-	52.050.370,33	-	52.050.370,33
Consultoría y Capacitación Seguridad Vial	-	-	-	1.237.885,80	1.237.885,80
Total	86.567.203,67	16.368.320,88	68.081.865,33	1.237.885,80	172.255.275,68

Cuadro 32 – Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por las áreas involucradas

Por último, como consecuencia de la construcción del Centro de Transferencia de Combis²⁹, se produjo la revocación de la Concesión otorgada oportunamente a Playas Subterráneas SA³⁰ se acordó el pago de

²⁹ Incluido como adicional de obra de la Lic. Púb. N° 2815/12. Ver apartado 6.3.6.4. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

³⁰ Ver apartado 6.3.6.6. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

una indemnización por parte del GCBA de \$ 12.490.728,00. En consecuencia, está indemnización, independientemente de la modalidad de resarcimiento acordada debe considerársela como un gasto indirecto del Sistema Metrobús.

La puesta en funcionamiento del Metrobús Corredor 9 de Julio tuvo un gasto devengado total de \$ 414.382.675,41 al que, a los efectos del cálculo total, se le suma la indemnización³¹ mencionada en el párrafo anterior. En el Cuadro 33 se suministra el detalle.

Origen del Gasto	Devengado en pesos	
Obra Básica, Adicionales y Redet. Precios - Prog. 70 UE 320 (Año 2013)	220.355.144,45	51,62%
Otros gastos Prog. 70 - UE 320 y Prog. 11 UE 2114 - Año 2012	761.870,00	0,18%
Otros gastos Prog. 70 - UE 320 - Año 2013	21.010.385,28	4,92%
Gastos otras Jurisdicciones (Año 2013)	172.255.275,68	40,35%
Revocatoria Playa Subterránea Centro de Transferencia de Combis	12.490.728,00	2,93%
Total	426.873.403,41	100,00%

Cuadro 33 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los Cuadros 29 a 32 del presente Informe más la indemnización por revocatoria de concesión.

Comparando el gasto total con el monto adjudicado para la construcción del Metrobús Corredor 9 de Julio (\$ 114.999.000,00) este último se incrementó 3,71 veces o, en términos porcentuales, un 271%.

6.2.3.3. Gastos comunes para ambos Corredores del Sistema Metrobús

Del relevamiento y análisis de la documentación presupuestaria y contable surgen gastos sobre los que no pudo determinarse su aplicación directa a alguno de los Corredores en particular o que se tratan de gastos indirectos³² comunes al Sistema Metrobús. En consecuencia, a los efectos de su cómputo, se los consideró gastos globales de ambos Corredores. Similar situación ocurre con datos remitidos por áreas de otras Jurisdicciones que

³¹ Por el mecanismo adoptado para el pago de la indemnización, ésta se devengará durante un período de tiempo que abarca hasta mayo/2019. Ver Punto 6.3.6.6. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

³² Locaciones de Servicio, Cajas Chicas Comunes, Cajas Chicas Especiales, etc.

realizaron trabajos para ambos Corredores pero que no han discriminado el gasto.

El detalle de los gastos devengados se presenta en el Cuadro 34.

Imputación Presupuestaria/Año	Tipo de Gasto	Devengado en Pesos	
Prog. 11 UE 2114 - Jur 21 - Año 2012	Caja Chica Común	26.382,80	1,25%
	Lic. Pública	87.262,00	4,15%
	Loc. Servicios	1.964.600,00	93,45%
	Movilidad	24.100,00	1,15%
	Subtotal	2.102.344,80	52,71%
Prog. 70 - Proy 1 - Act 10 - UE 320 - Jur 21 - Año 2013	Caja Chica Común	9.339,60	0,50%
	Caja Chica Especial	1.850.000,00	98,07%
	Movilidad	27.000,00	1,43%
	Subtotal	1.886.339,60	47,29%
Total		3.988.684,40	100,00%

Cuadro 34 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Listado de Transacciones del SIGAF e Informes suministrado por la DGTAL de la JGM

En cuanto a los gastos realizados por otras áreas se informaron los realizados por la DG de Tránsito, los cuales se detallan en el Cuadro 35.

Gasto en pesos por Intervenciones en Metrobús Corredor Sur y Metrobús Corredor 9 de Julio realizadas por otras Dependencias	
Tipo de Intervención	Dirección General de Tránsito
Demarcación Horizontal	10.855.712,41
Sistema de Señalización Luminosa e Instalación de Cámaras	20.011.369,80
Total	30.867.082,21

Cuadro 35 – Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el área involucrada

Cabe destacar que Autopistas Urbanas SA se encuentra ejecutando, por encomienda del Ministerio de Desarrollo Urbano, la obra “Túneles de

Vinculación de Metrobús bajo Avenida San Juan y Distribuidor 9 de Julio”³³ la cual vinculará los Corredores Sur y 9 de Julio del Metrobús. En el entendimiento que esta obra contribuye a la integridad del sistema que exige la Ley N° 2992 se considera que su costo debe sumarse a la construcción de ambos Corredores toda vez que optimiza su funcionamiento. El gasto devengado al 31/12/13, conforme lo informado por AUSA, asciende a \$ 28.076.589,67³⁴ sobre un total de \$ 129.878.546,86 para la ejecución de la Obra.

Por último, con la finalidad de estimar el gasto total que representó la puesta en funcionamiento del Sistema Metrobús Corredor Sur y Corredor 9 de Julio, se procedió a realizar la sumatoria de los montos calculados en los puntos anteriores. El monto total estimado asciende a \$ 734.992.728,99 y su detalle se describe en el Cuadro 36.

Referencias	Corredor Sur	Corredor 9 de Julio	Sin discriminar por Corredor	Total
Directos de Obra	151.755.488,81	220.355.144,45		372.110.633,26
Otros gastos indirectos imputables a la Obra	2.324.229,50	21.772.255,28	3.988.684,40	28.085.169,18
Gastos realizados por otras Unidades Ejecutoras	91.107.250,99	172.255.275,68	30.867.082,21	294.229.608,88
Gastos AUSA - Túneles			28.076.589,67	28.076.589,67
Revocatoria Concesión Playas Subterráneas		12.490.728,00		12.490.728,00
Totales	245.186.969,30	426.873.403,41	62.932.356,28	734.992.728,99
	33,36%	58,08%	8,56%	100,00%

Cuadro 36 – Fuente: Elaboración propia con los datos informados en el apartado 6.2.3 del presente Informe

³³ Ver apartado 6.3.4.4. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

³⁴ Los detalles del gasto devengado se exponen en el Cuadro 37 del presente Informe.

En el Gráfico 3 se expone la distribución del gasto por su origen.

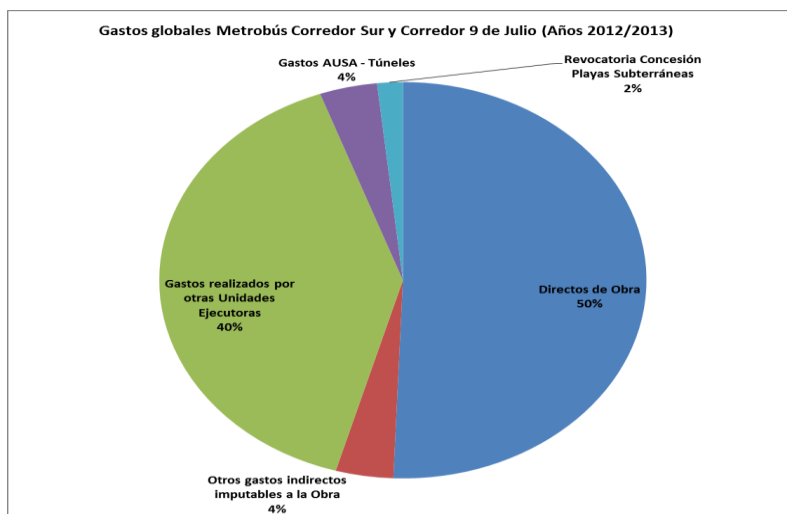


Gráfico 3 – Fuente: Elaboración propia con datos del Cuadro 36 del presente Informe

6.3. Implementación del “Sistema de Tránsito Rápido, Diferenciado y en Red para el Transporte Público Masivo por Automotor de Pasajeros” denominado Metrobús de Buenos Aires (MBA) – Ejercicio año 2012

La implementación del MBA ha comenzado en el año 2008 a partir del desarrollo de un conjunto de aspectos legales, técnicos y financieros que se resumen a continuación:

6.3.1. Marco Normativo

El MBA se enmarca en la Ley N° 2930³⁵ del 13/11/08 que constituye el Plan Urbano Ambiental de la CABA. El Artículo 7° de la Ley, referido a Transporte y Movilidad, promueve un sistema de transporte sustentable y que potencie la intermodalidad mediante:

- La utilización intensiva del transporte ferroviario en los ejes radiales de la aglomeración.
- La maximización del uso del transporte subterráneo y Premetro mediante la continuidad y extensión de la red con sentido de malla y enlace de los centros de trasbordo.
- La racionalización del transporte público automotor con función de complementación de los modos guiados.
- La optimización del funcionamiento de taxis, remises y chárteres.

³⁵ BOCBA 3091.

- La racionalización del uso de los automóviles privados.
- La conformación de un sistema vial.
- La eliminación de los conflictos entre modos mediante la eliminación de los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobre elevación o soterramiento de las vías o calles y avenidas.
- El mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad.
- La promoción de la intermodalidad.
- La integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional.
- La promoción de medios alternativos de transportes menos contaminantes y no motorizados.
- La promoción de formas energéticas menos contaminantes.
- El ordenamiento del sistema de cargas.
- El mejoramiento de la capacidad funcional y calidad ambiental de los equipamientos e infraestructuras del sistema de transporte.

La ley N° 2992³⁶ del 11/12/08 implementó el “Sistema de Tránsito Rápido, Diferenciado y en Red para el Transporte Público Masivo por Automotor de Pasajeros” denominado Metrobús de Buenos Aires (MBA), conocido mundialmente como Bus Rapid Transit (BRT) o Metrobús. Se estableció que formaría parte del Sistema Integrado de Transporte de la CABA “adoptando alternativas tecnológicas apropiadas que permitan atender el interés público, armonizando lo requerimientos de movilidad de la población con la protección del medio ambiente y el incremento de la productividad, en un todo de acuerdo con las políticas adoptadas en materia de ocupación y uso del suelo, de las diversas tipologías del sistema vial y los niveles y características de la demanda”. Se tuvo en cuenta la implementación del Metrobús “en etapas progresivas, tendiendo a la efectiva integración física, operativa y tarifaria de los servicios de transporte público masivo por automotor de pasajeros que integren la red del sistema tanto como con el modo ferroviario, subterráneo y de superficie, en todo el territorio de la ciudad, procurando la debida articulación y complementación de las acciones necesarias para su proyección a escala metropolitana”. Por otra parte, estableció que la traza de la red troncal iría por carriles exclusivos o preferenciales ubicados en el centro de la calzada o adyacentes al cordón derecho o izquierdo de algunas de las avenidas y por carriles preferenciales en las autopistas existentes.

³⁶ BOCBA 3102.

En cuanto a los vehículos a incorporar para la prestación de los servicios en la red troncal se dió preferencia al del tipo articulado o biarticulado, ecológicos, de importante capacidad de transporte, pudiendo combinar su operación con unidades convencionales.

La implementación del Metrobús tiene los siguientes objetivos:

- Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y el Área Metropolitana de Buenos Aires, brindándoles una adecuada accesibilidad, con mayor cantidad de interconexiones y una completa cobertura espacial.
- Reducir los efectos negativos del transporte sobre el medio ambiente.
- Conferir prioridad a la circulación y operación del transporte masivo de pasajeros, reduciendo los tiempos de viaje de los usuarios y desalentando la utilización del automóvil particular.
- Diseñar un sistema de transporte más eficiente optimizando la oferta de la flota y el kilometraje recorrido.
- Favorecer el desarrollo urbano sustentable.

La ley facultó al Poder Ejecutivo del GCABA a realizar la ejecución e implementación progresiva del Metrobús, así como del resto del Sistema Integrado de Transporte aprobado por la Legislatura, incluyendo la infraestructura que ello demande, habilitándolo a llevar adelante la totalidad de los procedimientos administrativos y contrataciones requeridas para su realización. Por otra parte, se creó una Comisión de Evaluación del Sistema, integrada por cuatro (4) representantes del Poder Ejecutivo y por los Diputados integrantes de la Comisión de Tránsito y Transporte de la Legislatura de la Ciudad.

El Artículo 11° de la Ley determinó la creación y operación de un Corredor Modelo, como Primera Etapa del MBA, con el objeto de “generar experiencia valiosa en las acciones de ejecución, gestión, regulación y contralor del futuro sistema”. Estableció que el Corredor Modelo se localizara en el eje de transporte de dirección sudoeste-noreste, que discurre atravesando el territorio de la ciudad, mayoritariamente por la Avenida Juan B. Justo, desde la Avenida General Paz hasta el Río de la Plata. Este Corredor es el denominado “Metrobús Juan B. Justo”³⁷, construido entre los años 2010/12³⁸.

Por otra parte, se previó que, en etapas sucesivas y conforme lo aconsejen las necesidades propias del sistema, el Poder Ejecutivo realice “las intervenciones sobre la infraestructura vial y acciones conducentes a

³⁷ La ejecución de las obras de este Metrobús fue objeto de examen por la AGCBA en el Informe Final N° 1410 (detalles en el apartado 6.4. de las Aclaraciones Previas del presente Informe).

³⁸ El Acta de Inicio de Obras se suscribió el 01/11/10 y la Recepción Definitiva de Obras se realizó el 01/06/12.

implementar las medidas que tipifiquen al Corredor Modelo, referidas a la integración operacional de las prestadoras, implementación y generalización de un modo electrónico de pago, integración tarifaria, alimentación del sistema, generación de puntos y estaciones para la integración y transferencia intra e intermodal de los servicios, empleo de tecnologías de seguridad, monitoreo y comunicación y toda otra que tienda a la consecución de los objetivos trazados”. Además, se lo facultó para “crear las líneas o rutas de transporte masivo de pasajeros, que resulten necesarias para lograr la consolidación del MBA, así como del resto del Sistema; procurando, no obstante, la continuidad operativa de las prestadoras históricas, cuando fuere posible. Para ello se lo autorizó a acordar con las autoridades nacionales la realización de cambios y adecuaciones al parque móvil, recorridos y demás modalidades operativas de los servicios preexistentes.

Por último, la Ley estableció que la explotación de los servicios en las líneas creadas podría efectuarse por gestión propia del Poder Ejecutivo o bien delegarse total o parcialmente al sector privado, mediante la figura de concesión administrativa de servicio público, permiso, gerenciamiento o cualquier otro contrato administrativo que resulte idóneo para garantizar la debida protección de los intereses de la Administración y de los usuarios de los servicios. Los contratos de concesión tendrán una vigencia de hasta veinte (20) años en función de la cuantía de las inversiones requeridas a los particulares, debiendo contar con el acuerdo de la Legislatura cuando fuese mayor de cinco (5) años”.

6.3.2. Convenio de Cooperación Técnica no Reembolsable suscrito entre el GCABA y la Corporación Andina de Fomento (CAF).

La proyección y localización del MBA fue producto de un Informe Técnico elaborado por un grupo de consultoras. La Ley N° 3611³⁹ del 04/11/10 aprobó el Convenio de Cooperación Técnica no Reembolsable suscrito entre el GCABA y Corporación Andina de Fomento (CAF)⁴⁰ con el objeto de “apoyar técnica y financieramente el desarrollo de estudios de conceptualización e implementación de una red de transporte masivo BTR (Bus Rapid Transit)”. El aporte financiero, provisto por la CAF, consistió en el aporte de U\$A 565.000,00 dejándose constancia de que, para el caso de requerirse aportes o contribuciones adicionales para la ejecución del proyecto, el mismo sería cubierto por el GCABA.

³⁹ BOCBA 3560.

⁴⁰ CAF es un banco de desarrollo conformado por 18 países de América Latina, el Caribe y Europa, así como 14 bancos privados de la región. Promueve un modelo de desarrollo sostenible, mediante operaciones de crédito, recursos no reembolsables y apoyo en la estructuración técnica y financiera de proyectos de los sectores público y privado de América Latina. Fuente: www.caf.com.

El Informe Técnico⁴¹, surgido de la ejecución del Convenio, propuso la construcción de los siguientes corredores⁴² y conexiones:

- **Corredor Norte**

- Cabildo- Luis María Campos- Santa Fe - Las Heras- Libertador.
- Conexión del BRT en el AMBA:
 - Conexión Cabildo- Maipú hasta Estación San Isidro.
 - Conexión Cabildo- Gral. Paz- Acceso Norte.
 - Interconexión por Gral. Paz con Corredores Oeste- Sur.

- **Corredor Sur:**

- Corredor Directorio- San Juan.
- Corredor Independencia- Alberdi.
- Corredor Fernández de la Cruz: de oeste a este, comenzará circulando por Gral. Paz permitiendo la conexión con el importante centro de trasbordo de `Provincia: Puente La Noria, Fernández de la Cruz, Chiclana y Garay, pasando por el centro de Transbordo Constitución.
- Conexión BRT en el AMBA:
 - Conexión Alberdi- Rosas (Hasta Camino de Cintura- Estación Isidro Casanova). Posible continuación con intersección Ruta Nº 21.
 - Conexión Fernández de la Cruz- Richieri por Gral. Paz y Av. Pte. Perón hacia el Sur (por Puente de La Noria).
 - Interconexión por Gral. Paz con corredores Norte y Oeste.

- **Corredor Transversal:**

- Corredor Oeste: corredor San Martín.
- Conexión Sáenz- Av. Remedios de Escalada de San Martín (por Puente Alsina) Conexión con Hipólito Irigoyen.
- Conexión La Fuente- 27 de febrero (por Pte. Alsina o Puente de La Noria).
- Corredor Transversal Macrocentro:

⁴¹ Elaborado por las siguientes consultoras: Logit Brasil, GSDPlus de Colombia, ITDP Institute for Transportation & Development Policy de EEUU e IRV Ingeniería en Relevamientos Viales de Argentina.

⁴² Fuente: Informe Final de Auditoría Nº 1410.

- Conexión Vélez Sarsfield- Av. Galicia (por Pte. Victorino la Plaza) - Conexión con Hipólito Irigoyen.
- **Corredor Central:**
 - Conexión 9 de Julio y Alem Paseo Colón.
 - Conexión BRT en el AMBA.
 - Conexión Alte Brown- Au Buenos Aires- La Plata o Pte. Avellaneda – Mitre
- **Corredor Oeste**
 - Coronel Díaz y La Fuente- Nazca - Scalabrini Ortiz
 - Conexión BRT en el AMBA
 - Conexión San Martín- Balbín (Ruta N° 8) Hasta Camino de Cintura Márquez
 - Conexión Rivadavia- Rivadavia (provincia) Hasta Camino de Cintura.
 - Interconexión Gral. Paz.

6.3.3. Financiamiento de las obras de Metrobús con Operaciones de Crédito Público

Mediante la sanción de la Ley N° 4315⁴³ del 27/09/12 se creó el “Programa de Financiamiento en el Mercado Local”, por un importe de hasta dólares estadounidenses cien millones (U\$S 100.000.000.-) o su equivalente en pesos, otra u otras monedas. El Artículo 4° de la Ley autorizó la aplicación del “[...] *producido de la emisión de los Títulos autorizada en el artículo 2° de la presente Ley, a la realización de inversiones en infraestructura vial a efectuarse bajo la órbita de varios Ministerios. [...]*”. De acuerdo con la Versión Taquigráfica de la Sesión Legislativa del 27/09/12, de los Considerandos del Despacho 432/12⁴⁴ surge que “[...] *se propone crear un Programa de Financiamiento por U\$S 100.000.000.-, o su equivalente en pesos u otras monedas, para emprender obras de infraestructura vial, como el Metrobús y la ciclovía. [...]*”.

Cabe destacar que la Ley N° 4315 no detalló las obras a las que se debe afectar el producido de las operaciones de crédito aprobadas ni especificó la competencia de un Ministerio en particular responsable de la ejecución de las

⁴³ BOCBA 4013.

⁴⁴ Despacho de Mayoría.

mismas. Por otra parte, la reglamentación⁴⁵ y las modificaciones⁴⁶ posteriores introducidas a la Ley no estuvieron vinculadas con obras viales o el Metrobús.

6.3.4. Obras Transporte Público Alternativo (Metrobús)

El GCABA, en cumplimiento de la Ley N° 2992 y en uso de las facultades que se le otorgaron, procedió a la ejecución de obras para implementar el Sistema BRT adoptado. En consecuencia, durante el período 2010/13 construyó tres Metrobús cuyo detalle sintético se realiza a continuación:

6.3.4.1. Metrobús Juan B. Justo

Es el primer Metrobús instalado y su ejecución tramitó por la Licitación Pública N° 491/10 “B. R. T. Av. Juan B. Justo – Tramo 1” cuya traza tiene origen en el barrio de Liniers y finaliza en el barrio de Palermo⁴⁷. Los trabajos, adjudicados a Riva SA, se iniciaron el 01/11/10 y la obra se inauguró el 31/05/11. Consistió en la construcción de Estaciones y Paradores de Buses de Tránsito Rápido (un total de 21 sobre una extensión de 12 Km.) en carriles exclusivos ubicados en el centro de la Avenida Juan B. Justo. Siete líneas de colectivo usan los carriles: una en toda su extensión⁴⁸, otra en su mayor parte⁴⁹ y cinco en distintos tramos⁵⁰. En la Figura 1 se expone el recorrido con sus estaciones.



Figura 1 - Fuente: www.buenosaires.gov.ar/Metrobús

Esta AGCBA examinó la ejecución de este Metrobús en el Proyecto de Auditoría 1.12.01 “Ejecución y Rehabilitación de Obras Complementarias – Proyecto 3 Movilidad Sustentable – Período Año 2011”, el cual fue aprobado

⁴⁵ Resolución N° 1518-MHCG-12.

⁴⁶ Leyes N° 4431, 4810, 4885 y 4994.

⁴⁷ Extensión aproximada 12 Km.

⁴⁸ Línea 166.

⁴⁹ Línea 34.

⁵⁰ Líneas 53, 99, 109, 110 y 172.

por el Colegio de Auditores mediante la Resolución AGC N° 443/13 del 09/12/13 (Informe Final N° 1410).

6.3.4.2. Metrobús Corredor Sur

El Metrobús Sur está conformado por los ramales “Coronel Roca” y Fernández de la Cruz” y la extensión de su traza es de 23 Km., aproximadamente. Cruza ocho barrios⁵¹ y por el corredor transitan 18 líneas de colectivos (una en todo su extensión⁵², 1 en casi su totalidad⁵³ y el resto en forma parcial⁵⁴).

Se ejecutó mediante la Licitación Pública N° 1262/12, habiéndose determinado un Presupuesto Oficial de \$ 87.948.037,46. Las obras, se adjudicaron a Bricons SA - Miavasa SA UTE por un monto contractual de \$ 118.544.284,94 y se iniciaron el 17/12/12.

La entrada en vigencia y puesta en marcha de ambos ramales del Metrobús Corredor Sur fue realizada a partir del 14/08/13.

La Figura 2 representa el recorrido total del Metrobús Corredor Sur.



Figura 2 – Fuente: Estudio de Impacto Ambiental Metrobús Corredor Sur

⁵¹ Villa Riachuelo, Villa Soldati, Villa Lugano, Nueva Pompeya, Parque Patricios, Boedo, San Cristóbal y Constitución.

⁵² Línea 143.

⁵³ Línea 91.

⁵⁴ Líneas 4, 6, 23, 28, 36, 46, 47, 76, 97, 101, 114, 115, 117, 141, 150 y 188,

A continuación se describen las características de los ramales que conforman el Corredor:

6.3.4.2.1. Metrobús Corredor Sur - Ramal Coronel Roca

El Ramal Coronel Roca fue implementado mediante la Resolución N° 502-SSTRANS-13⁵⁵ del 12/08/13, constituyendo su traza los carriles centrales de las avenidas Coronel Roca, Intendente Francisco Rabanal, Sáenz, Brasil, Garay y Chiclana. La norma prevé que en esta etapa podrán combinarse vehículos con las características del Metrobús con las unidades convencionales, en los términos del Artículo 5°⁵⁶ de la Ley N° 2992. Se estableció que el corredor funcionaría todos los días, las 24 horas, destinándose sus carriles para circulación exclusiva de las líneas de autotransporte público de pasajeros debidamente autorizadas. No obstante, en algunos tramos, se permitió, con el sólo propósito de realizar el giro a la derecha, la invasión de los carriles exclusivos por otros vehículos una cuadra antes.

Por la misma norma se modificaron los recorridos de algunas líneas de Transporte Público de Pasajeros por Automotor⁵⁷, *ad referendum* de la Secretaría de Transporte de la Nación y/o Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

La norma se complementó con otras disposiciones referidas a velocidades máximas, prohibición de carga y descarga y lugares permitidos para estacionamiento.

Por Disposición N° 81-DGTRANSP-13⁵⁸ del 13/08/13 se fijó como fecha de efectiva vigencia de este ramal el día 14/08/13 a las 10,00 Hs. en razón de que los aspectos operativos del Corredor se encontraban activos y ejecutados.

6.3.4.2.2. Metrobús Corredor Sur - Ramal Fernández de la Cruz

La implementación del Ramal Fernández de la Cruz se aprobó por la Resolución N° 503-SSTRANS-13⁵⁹ del 12/08/13, constituyendo su traza los carriles exclusivos construidos en la franja central de las Avenidas Fernández de la Cruz, Chiclana, Brasil y Garay. Se previó que el corredor funcione todos los días, las 24 horas, destinándose sus carriles para circulación exclusiva de

⁵⁵ BOCBA 4214.

⁵⁶ Ley N° 2992 – Artículo 5° - Vehículos. Los vehículos a incorporar para la prestación de los servicios en la red troncal serán preferentemente del tipo articulado o biarticulado, ecológicos, de importante capacidad de transporte, pudiendo combinar su operación con unidades convencionales.

⁵⁷ Líneas 114 (recorridos A, B y C), 117 (recorridos A y B) y 141 (recorrido B).

⁵⁸ BOCBA 4215.

⁵⁹ BOCBA 4214.

las líneas de autotransporte público de pasajeros debidamente autorizadas, aunque en algunos tramos la circulación es compartida.

En la misma norma se modificó, ad referendum de la Secretaría de Transporte y/o Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), los recorridos de algunas líneas de Transporte Público de Pasajeros por Automotor⁶⁰.

La norma se complementó con otras disposiciones referidas a velocidades máximas, prohibición de carga y descarga y lugares permitidos para estacionamiento.

Por Disposición N° 82-DGTRANSP-13⁶¹ del 13/08/13 se fijó como fecha de efectiva vigencia de este ramal el día 14/08/13 a las 10,00 Hs. en razón de que los aspectos operativos del Corredor se encontraban activos y ejecutados.

Cabe destacar que la traza presenta interrupciones en los que el tráfico regular se entremezcla con el tránsito del Corredor. Se verificó esta situación, por ejemplo, en los siguientes tramos: Avda. Caseros/Avda. Boedo; Sánchez de Loria/La Rioja; Pichincha/Plaza Constitución.⁶²

6.3.4.3. Metrobús Corredor 9 de Julio

El Metrobús Corredor 9 de Julio se ejecutó a través de la Licitación Pública N° 2815/12, previéndose un Presupuesto Oficial de \$ 112.516.508,48. Consiste en una traza de aproximadamente 3 Km. que circula por carriles centrales exclusivos de la Avenida 9 de Julio entre la Avenida San Juan y la calle Arroyo. Posee 17 estaciones y circulan 11 de líneas de colectivos⁶³ que utilizan la traza en forma parcial. En la figura 3 se expone la traza del Corredor.



Figura 3 - Fuente: www.buenosaires.gob.ar/Metrobús

⁶⁰ Líneas 143 (recorrido H) y 101 (recorrido B).

⁶¹ BOCBA 4215.

⁶² Información obtenida de la recorrida de reconocimiento realizada por el equipo auditor el 05/09/14 en ambos ramales.

⁶³ Líneas 9, 10, 17, 45, 59, 67, 70, 91, 98, 100 y 129.

La obra se inauguró el 24/07/13 y fue realizada por la empresa RIVA SAIICIFI que inició los trabajos el 04/03/13, habiéndose adjudicado el contrato por un monto de \$ 114.999.000,00.

La implementación del Metrobús Corredor 9 de Julio se realizó mediante el dictado de la Resolución N° 435-SSTRANS-13⁶⁴ del 18/07/13 y se encuentra constituido por dos calzadas con un separador central configurado en su mayor parte por plataformas que conforman los andenes para la operatoria de ascenso y descenso de pasajeros. Su emplazamiento es en el centro de la Avda. 9 de Julio y separado del tránsito regular por un separador a cada lado, atravesando la Plaza de la República por su lateral este. El sentido de circulación se encuentra invertido respecto del tránsito regular: en el sentido norte-sur, entre Arroyo y Avenida San Juan, circula por la calzada este; en el sentido sur-norte, entre Avenida San Juan y Arenales, lo hace por la calzada oeste. Funciona todos los días, las 24 horas, destinando sus carriles para la circulación exclusiva de las líneas de autotransporte público de pasajeros debidamente autorizadas. Como consecuencia de esta implementación se prohíbe la circulación de vehículos de autotransporte público de pasajeros por determinadas calles.

Se modificaron, *ad referendum* de la Secretaría de Transporte de la Nación y/o Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), los recorridos de las líneas de colectivos afectadas por la implementación del Metrobús Corredor 9 de Julio.

La vigencia del Metrobús Corredor 9 de Julio se estableció para el 24/07/13, a partir de las 14 Hs., conforme la Disposición N° 71-DGTRANSP-13⁶⁵ del 22/07/13.

6.3.4.4. Obra Túneles de Vinculación de Metrobús Bajo Avenida San Juan y Distribuidor 9 de Julio

Esta construcción, actualmente en ejecución, vinculará el Metrobús Corredor 9 de Julio con el Corredor Metrobús Sur. Previo a la realización del mismo se convocó a Audiencia Pública y se aprobó una ampliación de la Declaración de Impacto Ambiental aprobada por la Resolución N° 001-APRA/2013 para el Metrobús Corredor 9 de Julio. El Ministerio de Desarrollo Urbano (MDU) encomendó a la Empresa Autopistas Urbanas SA (AUSA) la construcción de los “Túneles de vinculación de Metrobús bajo Av. San Juan y Distribuidor 9 de Julio como Obra Complementaria al Metrobús Corredor 9 de Julio”, mediante Resolución N° 166-MDUGC-13⁶⁶ del 18/06/13. A tales efectos, AUSA realizó

⁶⁴ BOCBA 4198.

⁶⁵ BOCBA 4200.

⁶⁶ BOCBA 4189.

el llamado a Contratación N° 2013-01-0006-00 para Proyecto Ejecutivo y Ejecución de la obra mencionada.

La Gerencia Auditoria Interna de AUSA, consultada respecto de los gastos incurridos vinculados con las obras de Metrobús (tanto en la etapa de proyecto como de ejecución) ha informado la realización de ejecución de obras y contrataciones que se sintetizan en el Cuadro 37.

Descripción de las obras y contrataciones	Monto de Adjudicación (en pesos)	Monto Devengado al 31/12/13(en pesos)
Proyecto Ejecutivo y Construcción de Túneles de Cruce de Metrobús con el Distribuidor de Av. 9 de Julio y Av. San Juan	127.070.000,00	25.893.592,81
Reubicación de columna de alumbrado	165.000,00	74.450,00
Estudio de factibilidad técnica y anteproyecto ara el cruce del Metrobús con el distribuidor 9 de Julio	1.180.016,57	1.180.016,57
Estudio de factibilidad técnica y anteproyecto para el cruce del Metrobús 9 de Julio con la Av. del Libertador	980.000,00	445.000,00
Contrado de Estudio Técnico de Impacto Ambiental por Proyectos BID para la obra de Túneles de Cruce del Metrobús con el Distribuidor de Av. 9 de Julio y Av. San Juan	115.425,00	115.425,00
Publicidad	368.105,29	368.105,29
Total	129.878.546,86	28.076.589,67

Cuadro 37 – Fuente: Elaboración propias con datos suministrados por la Gerencia Auditoría Interna de AUSA

6.3.5. Desarrollo de la construcción del “Metrobús Corredor Sur”

En el presente Punto se describen y analizan los aspectos técnicos y legales relevantes vinculados con el proceso de llamado a licitación pública y ejecución de las obras del Metrobús Corredor Sur. En el Anexo II del presente Informe, se expone una Línea de Tiempo con los hitos más relevantes de la ejecución de las obras.

6.3.5.1. Estudios de Impacto Ambiental y Certificado de Aptitud Ambiental

En el mes de junio/12⁶⁷ la Unidad de Proyectos Especiales Transporte Masivo de Buses Rápidos solicita a la Agencia de Protección Ambiental (APRA) la categorización del “Proyecto Sistema Transporte Masivo Buses Rápidos (BTR) Metrobús – Corredor Sur CABA” conforme lo requerido por la Ley N° 123 de Protección Ambiental⁶⁸. La presentación incluye una Memoria del Proyecto en el que se señala que el objetivo general del Sistema BTR es “contribuir a la operatoria ordenada del autotransporte ‘público de pasajeros, en el marco de un Plan que tiene a constituir un sistema integrado en red”. El objetivo particular del Metrobús Corredor Sur se presenta “[...] como un medio de integración definitiva de la zona Sur de la Ciudad con el resto de la Ciudad,

⁶⁷ No consta fecha en la presentación.

⁶⁸ La tramitación formó el expediente N° 1195447/12.

y como una oportunidad para su desarrollo, posibilitando la consolidación de sus centros, dinamizando la economía y las actividades urbanas, al beneficiar la movilidad de habitantes y trabajadores. [...]”. Contiene, además, una breve descripción de los ramales y características de los paradores.

Para la prosecución del trámite la Dirección General de Evaluación Técnica (DGET) de la APRA el 13/0712 le solicita a la UPETMBR documentación adicional⁶⁹, otorgándole un plazo de 30 días para su presentación.

El 14/10/12 la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación de la DGET de la APRA, a partir de la evaluación de la documentación aportada por la UPETMBR, elabora un informe concluyendo que “[...] *dado que el proyecto no se encuentra contemplado en el Cuadro de Categorización, Anexo II del Decreto N° 222/12, corresponde que la Autoridad de Aplicación proceda a su categorización.* [...]”. En consecuencia, teniendo en cuenta que los impactos ambientales negativos serán de carácter transitorio, durante el tiempo que demande la ejecución de la obra, y que, por otra parte, el proyecto generará impactos ambientales positivos y permanentes “[...] *se sugiere categorizar al proyecto ‘Corredor Sur del Sistema Metrobús con dos corredores, uno por la Av. Fernández de la Cruz y el otro por la Av. Rabanal Roca que vinculan Plaza Constitución con la Av. Gral. Paz’ como de Impacto Ambiental Sin Relevante Efecto.* [...]”. Por último, condiciona el otorgamiento del Certificado de Aptitud Ambiental al cumplimiento de una serie de condiciones ambientales en la etapa de obra y en la etapa operativa.

La Agencia de Protección Ambiental (APRA), a través del Expediente N° 1195447/12, ha intervenido en la categorización del Proyecto Metrobús Corredor Sur y en la emisión del Certificado de Aptitud Ambiental respectivo. En tal sentido, la Dirección General de Evaluación Técnica de la APRA dictó la Disposición N° 1212-DGETAPRA-12 del 25/10/12, categorizando al “[...] *Proyecto “Corredor Sur del Sistema Metrobús” con dos corredores, uno por la Av. Fernández de la Cruz y el otro por la Av. Rabanal Roca que vinculan el nodo Plaza Constitución con la Avenida General Paz – Puente La Noria, atravesando en dirección este-oeste, los barrios de Constitución, San Cristóbal, Parque Patricios, Nueva Pompeya, Villa Soldati, Villa Lugano y Villa Riachuelo, abarcando una superficie aproximada de 220.000 m2, como de Impacto Ambiental Sin Relevante Efecto.* [...]”.

El Certificado de Aptitud Ambiental N° 17744, se concede a nombre de la UPE-Transporte Masivo de Buses Rápidos, titular del proyecto “Corredor Sur del Sistema Metrobús”, sujeto al cumplimiento de condiciones para la Etapa de Obra y la Etapa Operativa. Para la Etapa Operativa se exigen las siguientes condiciones:

⁶⁹ En el Anexo III del Presente Informe se detalla la documentación solicitada y presentada.

- Cumplir con la Ley N° 1540 y Decreto Reglamentario N° 740/07.
- Contar con la correspondiente autorización de la Dirección General de Tránsito y Transporte, en las cuestiones vinculadas a los temas de su competencia.
- Efectuar el mantenimiento adecuado del sistema de iluminación, a fin de asegurar en el área de intervención el cumplimiento de las normativas y criterios fijados por la Dirección General de Alumbrado del GCABA.
- Efectuar el mantenimiento adecuado de los sistemas de señalización, a fin de cumplir lo requerido por el Código de Tránsito de la CABA y de conformidad con las normas de Vialidad Nacional.
- Cumplir con las condiciones establecidas por el Departamento de Contaminación Acústica respecto de la presentación dentro de los 60 días de un informe técnico comprendiendo monitoreos de los niveles sonoros continuos equivalentes en la región involucrada. Cabe destacar que en el Anexo se hace mención al “Corredor del Metrobús entre la Estación Constitución y la Estación Retiro por la Av. 9 de Julio”, que no es el corredor categorizado ni tampoco es el mencionado en el Informe técnico referido.
- En caso de que con la ejecución del proyecto se verificasen incrementos de significativa magnitud en el nivel de presión sonora respecto de la situación observada en la etapa preoperacional, deberán ejecutarse las medidas de mitigación pertinentes, de manera de minimizar las emisiones sonoras generadas por el flujo vehicular en la región comprometida.

Con relación a las condiciones de la Etapa de Obra las únicas susceptibles de verificación actual son las siguientes⁷⁰:

- En caso de remoción, poda o traslado de especies pertenecientes al arbolado público se deberá dar intervención a la Dirección General de Arbolado (condición 27).
- Cumplir con la Ley N° 3.263 de “Arbolado Público Urbano” en lo que respecta al trasplante de especies arbóreas, según Artículo 14 Inciso c) (condición 28).
- El titular de la actividad deberá tener en cuenta las observaciones realizadas por la Dirección General de Arbolado por Nota N° 1932622-DGARB-12 (condición 30).

⁷⁰ No se aplicaron procedimientos de auditoría sobre estos trabajos dado que fueron ejecutados por otra Jurisdicción que no integra el objeto de auditoría. En los Cuadros 27 y 32 del presente Informe se expone el gasto ejecutado por la DG Espacios Verdes. Cabe señalar que está información fue remitida en forma agregada no pudiéndose determinar si se intervino en la extracción y/o traslado de especies arbóreas.

La nota referida para la condición 30 es un Informe Técnico de la DGARB en respuesta a un requerimiento de la DGET de la APRA. Este Informe es la “Evaluación y Cálculo Compensatorio de las especies afectadas por el Proyecto Construcción del Corredor Sur del Sistema Metrobús”. La estimación realizada arroja que se deberían compensar los 114 ejemplares a talar o extraer con el equivalente a 14.534 unidades de tamaño 12-14 Centímetros Cúbicos, factibles de ser transformadas en unidades de ejemplares de otro tamaño, de acuerdo a las necesidades de la DGARB.

6.3.5.2. Aprobación de los Pliegos de Bases y Condiciones Particulares y de Especificaciones Técnicas y llamado a Licitación Pública de Obra Mayor N° 1262/12

Los Pliegos de Bases y Condiciones Particulares y de Especificaciones Técnicas fueron aprobados mediante Decreto N° 287/12⁷¹ del 13/06/12⁷². El Decreto autorizó a la Jefatura de Gabinete de Ministros (JGM) a realizar el pertinente llamado a Licitación Pública, en el marco de la Ley N° 13064, con un presupuesto oficial de \$ 87.948.037,46⁷³, con acopio de materiales del 15% y anticipo financiero del 10%⁷⁴. A su vez, delegó en la JGM la facultad de emitir aclaraciones y consultas respecto de la documentación licitatoria aprobada, a designar la Comisión Evaluadora de Ofertas y a dictar todos los actos administrativos necesarios para la adjudicación y ejecución del contrato, incluidos los necesarios para la redeterminación de precios. Por último se estableció la imputación del gasto a la partida presupuestaria correspondiente a los Ejercicios 2012 y 2013.

Conforme se desprende del Punto 2.1. “Objeto y Alcance” del Pliego de Condiciones Particulares (PCP), éste “[...] *tiene por objeto completar, aclarar y perfeccionar las estipulaciones del Pliego de Condiciones Generales, para la Licitación Pública de Etapa Única para la ejecución de la Obra denominada: Metro Bus – Corredor Sur. [...]*”. En cuanto a su localización se establece que “[...] *se desarrolla entre General Paz por los ramales Fernández de la Cruz – Chiclana – Garay/Brasil y Gral. Roca – Rabanal – Sáenz – Almafuerte – Garay/Brasil hasta Constitución [...]*”. El objetivo de la obra es “[...] *ordenar y hacer prioritario el transporte público de pasajeros por sobre el resto del tránsito de la avenida; para en un futuro inmediato constituir un sistema integrado de transporte público troncal como Red distribuido por las principales arterias de la Ciudad. [...]*”.

La obra, conforme surge del PCP, “[...] *consiste en la construcción de Estaciones-Parador de Buses de Tránsito Rápido sobre la traza del Corredor*

⁷¹ BOCBA 3935.

⁷² Expediente N° 604062/12.

⁷³ Precios al 15/04/12.

⁷⁴ Punto 2.1.4. – Presupuesto Oficial del PCP.

*Sur de la Ciudad. [...] En el Punto A. "Memoria Descriptiva" del Pliego de Especificaciones Técnicas (PET) se señala que "[...] la obra objeto del presente Pliego es la ejecución de los Refugios para la espera del Metrobús. [...]" En el mismo punto se aclara que "[...] los refugios para la espera del Metrobús son parte de un sistema lineal modular general de espera de transporte público de pasajeros que resuelven su protección y comodidad además de servir como soporte de Información vial. [...]" La documentación del Proyecto "es un subsistema de los Centros de Traslado cuyo anteproyecto fue ganado por concurso en el contexto del Concurso de Mobiliario Urbano y de equipamiento para la CABA"*⁷⁵. El plazo de ejecución de la obra se estableció en seis meses contados a partir de la fecha de comienzo de los trabajos fijados en la Orden de Inicio⁷⁶. A los efectos de la determinación del precio se aplicó el sistema de ejecución por Ajuste Alzado y, a todos sus efectos, se definió la obra como de "Arquitectura y/o Ingeniería o en la especialidad afín de los trabajos que se licitan"⁷⁷.

Las ofertas, conforme el PCP, "serán contratadas por el sistema de ajuste alzado y debe tenerse en cuenta que no debe modificar el listado de tareas y las unidades de medida, caso contrario se desestimará la misma". Se aclara que las cantidades son orientativas y que el cómputo presupuestario es responsabilidad exclusiva del oferente. Por último, señala que "el Contratista tomará a su cargo los riesgos propios de este tipo de obra, sin posibilidad de adicionales, salvo por eventuales modificaciones y/o ampliaciones del proyecto que surjan por parte del GCABA"⁷⁸.

Por Resolución N° 466-MJGGC-12⁷⁹ del 21/06/12 se realizó el llamado a Licitación Pública de Obra Mayor N° 1262-SIGAF-2012 para la construcción del denominado "Metrobús Corredor Sur"⁸⁰, estableciéndose el 16/08/12 como fecha de apertura. En el mismo acto administrativo se designaron a los miembros de la Comisión encargada del estudio y análisis de las ofertas que se presentaren. Por otra parte, se estableció la gratuidad de los Pliegos. El llamado se publicó en el BOCBA N° 3938 del 25/06/12.

6.3.5.3. Intervención de la Procuración General

⁷⁵ La documentación del proyecto fue fiscalizada y aprobada por la Sociedad Central de Arquitectos y evaluada por las siguientes dependencias del GCABA: Secretaría de Producción, Turismo y Desarrollo Sustentable; Subsecretaría de Medio Ambiente; Dirección de Tránsito y Transporte; Dirección General Área de Casco Histórico; Subsecretaría de Comunicación Social; Subsecretaría de Comunicación Social; CoPUA (Consejo Plan Urbano Ambiental); CoPINE (Comisión para la plena Participación e Integración de Personas con Necesidades Especiales). Fuente: Informe Final de Auditoría N° 1410.

⁷⁶ Punto 2.1.5. "Plazo de Ejecución" del PCP.

⁷⁷ Punto 2.3.1. "Sistema de Ejecución y forma de Cotizar" del PCP.

⁷⁸ Punto 2.3.2. "Valores Finales de Cada Ítem" del PCP.

⁷⁹ BOCBA 6940.

⁸⁰ En adelante LP N° 1262/12.

La Procuración General se expidió respecto de los Pliegos de Condiciones Generales, Particulares y Especificaciones Técnicas de la LP N° 1262/12 mediante el dictamen emitido el 30/05/12⁸¹. Al margen de las correcciones de forma y/o de redacción recomendadas, se destacan las realizadas al Pliego de Condiciones Particulares (PCP)⁸², las cuáles no fueron incorporadas en los Pliegos por la JGM:

- Punto 2.3.4. Sobre N° 1 – Punto 34

El Punto establecía que “[...] *se debe dar cumplimiento a lo estipulado en los artículos 5 y 9 de la Ley N° 2809, dejando constancia que es imprescindible para la consideración de las ofertas que todos los oferentes presenten los precios de referencia asociado a cada insumo en los análisis de precio. Asimismo de acuerdo a lo establecido en el artículo 5 de dicha ley, los precios de referencia a utilizar para el procedimiento de redeterminación de precios serán los informados por los organismos mencionados en el citado artículo. Se deja expresa constancia que de no presentarse lo requerido en el Art. 9 de la citada ley, implicará la inmediata descalificación de la oferta correspondiente. [...]*”.

La Procuración General aconsejó “[...] *suprimir el párrafo primero de la leyenda consignada a continuación del punto 34). Ello, a fin de no limitar en su legítimo accionar a la Comisión Evaluadora, permitiendo la subsanación de omisiones insustanciales, de modo de fomentar la concurrencia sin sacrificar el principio de igualdad. [...]*”⁸³.

La no observancia de la recomendación del Dictamen, por parte de la auditada, tiene como consecuencia una limitación a la concurrencia toda vez que se priva del análisis de aquellas ofertas que pudieran contener errores subsanables. Por otra parte, no se explicitaron en el acto administrativo aprobatorio de los Pliegos las razones de hecho y de derecho que fundamentan dicho apartamiento, conforme lo exige el Artículo 12° de la Ley N° 1218.

Por último, se señala que por aplicación de la Circular con Consulta N° 13 del 09/08/12, la documentación exigida en el Punto 34 para el Sobre 1 fue modificada en el sentido de que la misma debería presentarse en el Sobre 2.

- Punto 2.19. Documentos que deben integrar la oferta - Punto a)

El Punto a) de este Punto establecía que “[...] *el oferente deberá presentar para avalar la Capacidad de Financiación un compromiso firme –con fecha de emisión y plazo de vigencia, no inferior al plazo de la obra- de una entidad*

⁸¹ IF-2012-01110333-PG del Expediente N° 604062/12.

⁸² Punto III “Análisis” del Dictamen.

⁸³ La oración que se sugiere suprimir es la que dice: “[...] Se deja expresa constancia que de no presentarse lo requerido en el Art. 9 de la citada ley, implicará la inmediata descalificación de la oferta correspondiente. [...]”.

bancaria o financiera por el 40% del importe total del Presupuesto Oficial, para el cumplimiento de la obra objeto de la presente Licitación. Como alternativa a ésta, el Oferente podrá presentar una certificación contable por Contador Público, con su firma autenticada por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas que corresponda, de la facturación mensual efectuada en los últimos doce meses, cuya antigüedad no sea mayor de dos meses con respecto al mes de la fecha de apertura de ofertas. Del promedio mensual de la referenciada certificación, deberá surgir que el oferente realiza operaciones habituales por un importe igual o superior al equivalente a una certificación mensual del Presupuesto Oficial, calculada como el resultante de dividir el Presupuesto Oficial por el plazo, en meses, de la obra, es decir igual o superior a la suma de pesos treinta y cinco millones ciento setenta y nueve mil doscientos quince (\$ 35.179.215). [...]”.

La Procuración expresa que “[...] por razones de sintaxis y a fin de favorecer la comprensión del texto se aconseja reformular la última oración, es decir, la que comienza diciendo ‘del promedio mensual de la referencia certificación...’. [...]”.

Se entiende que la Procuración requiere mejorar la sintaxis dado que, si se aplica la fórmula propuesta de dividir el Presupuesto Oficial (\$ 87.948.037,46) por el plazo en meses de la Obra (6) da como resultado \$ 14.658.006,24 lo cual no es coincidente con el monto de \$ 35.179.215,00 indicado.

Por último, observó que debía acreditarse en el expediente que se hubiera dado la intervención prevista en la Ley N° 12384 a los organismos pertinentes. Asimismo, señaló que debían adoptarse los recaudos necesarios para dar cumplimiento a los términos de la Ley N° 1747⁸⁵.

6.3.5.4. Circulares aclaratorias de la LP N° 1262/12

Entre el 16/07/12 y el 08/08/12 se emitieron 18 Circulares Aclaratorias con Consulta y 5 Circulares Aclaratorias sin Consulta, conforme surge de la documentación puesta a disposición.

Las Circulares con Consulta estuvieron referidas, principalmente, a los requisitos exigidos para demostrar “Capacidad de Ejecución”; precisiones respecto de la ubicación y tipología de las estaciones del Corredor; visita a obra; requisitos para demostrar “Antecedentes Económicos Financieros”; características y forma de cotización de los ítems de equipos, equipamiento e instalaciones en general de los paradores; características de los materiales a

⁸⁴ Ley de Impacto Ambiental (BOCBA 662).

⁸⁵ Esta Ley modifica el Artículo 2.1.2.7. del Código de Edificación de la CABA estableciendo la documentación exigida respecto de la realización de obras gubernamentales, de representaciones diplomáticas extranjeras y organismos gubernamentales internacionales.

utilizar e implantación de los paradores. Las más relevantes son las siguientes:

- N° 2 – Se informa la cantidad de paradores y las tipologías correspondientes a cada uno ante las diversas aclaraciones realizadas por las empresas participantes. En el Anexo V del presente Informe se transcribe el Anexo de la Circular.
- N° 3 – Aclara que el relevamiento y los cateos necesarios solicitados por la Inspección de Obra, serán realizados por la Contratista en forma previa al inicio de la obra y a su entero costo.
- N° 11 – Ante consultas respecto del Punto 2.3.1. del PCP “Sistema de Ejecución y Forma de Cotizar” se responde que “[...] *el Oferente, en su oferta, deberá presentar sus propios cómputos, los que formarán parte de la documentación contractual y se utilizarán como base para las certificaciones parciales.*”
- N° 17 – Se consultó respecto de la Circular con Consulta N° 4 y se respondió que “[...] *la cotización de las 60 (sesenta) columnas con su respectiva cubierta debe presentarse como un precio diferenciado del resto de la Oferta. No deben considerarse las modificaciones en hormigones, contrapisos o pisos. La cotización de este módulo NO debe ser incluida en la planilla del cómputo y presupuesto que integra la oferta.* [...]”.

Entre las Circulares sin Consulta emitidas se destacan:

- N° 1 – Indica que la Contratista deberá proveer, a su costo, una oficina técnica independiente a disposición de la Inspección de Obra. Asimismo, se solicita la provisión de equipamiento informático⁸⁶, el cual quedará en poder de la Subsecretaría de Transporte del GCABA, luego de la firma de la recepción provisoria de la obra.
- N° 2 – Realiza una aclaración respecto del Punto 2.19 a) del PCP reemplazando la última oración con el siguiente texto: “[...] *Del promedio mensual de la referenciada certificación, deberá surgir que el oferente realiza operaciones habituales por un importe igual o superior al equivalente a una certificación mensual del Presupuesto Oficial, calculada como el resultante de dividir el Presupuesto Oficial por el plazo, en meses, de la obra, es decir igual o superior a la suma de pesos catorce millones seiscientos cincuenta y ocho mil seis con veinticuatro centavos (\$ 14.658.006,24).* [...]”. Cabe destacar que la

⁸⁶ Una impresora HP Office Jet 7500 o equivalente; un Plotter Design Jet HP 500-42 modelo 42; dos repuestos de cartuchos de impresión; memoria extendida a 160 Mb., con sus correspondientes garantías.

Procuración General recomendó aclarar la oración modificada, circunstancia que no fue acogida oportunamente⁸⁷.

La nueva redacción del Punto a) del Punto 2.19 que impone esta Circular, produce una falta de coherencia entre el aval bancario del 40% del Presupuesto Oficial (\$ 35.179.215,00), exigido en primer lugar, con respecto a la alternativa de un promedio de facturación de \$ 14.658.006,24. Esta diferencia en los montos exigidos para cada caso desnaturaliza la “capacidad de financiación” que se pretende establecer para la correcta ejecución de la obra.

Por otra parte, con la aclaración del Punto 2.19 se modifica sustancialmente el mismo al cambiarse los requisitos para que los oferentes avalen su capacidad de financiación. La JGM no estaba facultada para realizar dicha modificación, toda vez que el Artículo 3° del Decreto N° 287/12 le otorgó solamente la facultad de emitir aclaraciones y consultas respecto de la documentación licitatoria aprobada. Por lo tanto, esta modificación debió ser avalada con un nuevo acto administrativo por la Jefatura de Gobierno o, en su caso, haber emitido la correspondiente fe de erratas.

- N° 3 – Con relación a la aplicación del Punto 2.24 “Proyecto Definitivo” del PCP⁸⁸ y del Punto 3.1.2. “Relevamiento planialtimétrico y cateos” del PET⁸⁹ “[...] aclara que vale lo establecido en el PCP. Asimismo se encuentra incluido en el FORMULARIO N° 7. Modelo de itemizado del Presupuesto Oficial. Por lo tanto, el relevamiento y los cateos necesarios solicitados por la Inspección de Obra, serán realizados por la Contratista en forma previa al inicio de la obra, y a su entero costo. [...]”.
- N° 4 - Se solicita la cotización de un “Modelo de Refugio de Medida Reducida”, conforme plano que se adjunta⁹⁰, considerando la provisión e instalación de un mínimo de 60 módulos.

⁸⁷ Ver apartado 6.3.5.3. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

⁸⁸ PCP - Punto 2.24 “Proyecto Definitivo”: El Contratista realizará el relevamiento planialtimétrico y cateos si así fuera requerido por la Inspección de Obra del organismo que el Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros indique, como así también la documentación técnica completa del proyecto ejecutivo, que deberá ser presentada para su aprobación ante la Inspección de Obra, de acuerdo a lo especificado en el artículo 2.6.3., que rige la presente obra. El costo de ambas operaciones deberá estar incluido en el precio ofertado.

⁸⁹ PET - Punto 3.1.2. “Relevamiento planialtimétrico y cateos” - El GCBA entregará al Contratista un Relevamiento Planialtimétrico de todos los sectores donde se ejecutará la obra y los cateos necesarios, debiendo la empresa cotejar dicha información, debiendo estos trabajos ser realizados por una Empresa y/o profesionales especialistas en la materia reconocidos y aceptados previamente por la Inspección de Obra. Al término de los ensayos y estudio del terreno, el Contratista presentará una memoria técnica e informe que deberá cumplir con detalles y datos exigidos. En base a estos y aceptados por la Inspección de Obra, el Contratista elaborará el proyecto definitivo de las fundaciones que deberá ser presentado para su aprobación por la Inspección de Obra.

⁹⁰ La modificación consiste en la eliminación de un módulo del techo del parador y la reducción del largo de la columna.

6.3.5.5. Adjudicación de la LP N° 1262/12

El Acto de Apertura se realizó en la fecha prevista y se presentaron las siguientes ofertas:

- Oferta N° 1 – RIVA SA – Monto propuesto: \$ 127.498.000,00
- Oferta N° 2 – ESUCO SA y HELPORT SA UTE – Monto propuesto: \$ 118.998.187,74
- Oferta N° 3 – BRICONS SA y MIAVASA SA UTE – Monto propuesto: \$ 118.544.284,94
- Oferta N° 4 – PETERSEN, THIELE Y CRUZ SA – Monto propuesto: \$ 86.245.045,37

En el Cuadro 38 se muestran las diferencias de cotización por ítem de cada una de las ofertas respecto del Presupuesto Oficial.

Item - Descripción		Presupuesto Oficial		Oferta 1 - Riva SA		Oferta 2 - Esuco SA - Helport SA		Oferta 3 - Bricons SA - Miavasa SA		Oferta 4 - Petersen, Thiele y Cruz SA	
1	Trabajos Preliminares	792.000,00	0,90%	2.789.457,66	2,19%	1.095.233,85	0,92%	366.187,85	0,31%	682.389,23	0,79%
2	Movimiento de Tierra/Demoliciones	1.263.976,36	1,44%	1.516.151,10	1,19%	702.867,93	0,59%	1.368.095,96	1,15%	1.149.134,08	1,33%
3	Hormigón Armado	10.247.016,81	11,65%	16.832.044,81	13,20%	9.510.009,80	7,99%	15.384.757,42	12,98%	8.155.891,50	9,46%
4	Contrapisos	524.462,07	0,60%	2.065.157,75	1,62%	1.555.391,64	1,31%	876.890,16	0,74%	513.103,59	0,59%
5	Pisos y Pavimentos	4.902.286,06	5,57%	8.915.995,51	6,99%	3.068.394,59	2,58%	8.440.805,92	7,12%	7.066.958,52	8,19%
6	Equipamiento	7.670.746,00	8,72%	15.450.618,55	12,12%	13.000.453,55	10,92%	12.516.710,50	10,56%	11.903.393,75	13,80%
7	Estructura Parador	41.659.683,43	47,37%	62.531.441,68	49,05%	67.978.795,93	57,13%	60.246.418,47	50,82%	36.125.120,28	41,89%
8	Instalación Eléctrica y Cartelería ITS	4.842.998,45	5,51%	6.863.043,55	5,38%	6.944.408,72	5,84%	6.284.855,42	5,30%	9.277.968,54	10,76%
9	Pintura	3.420.000,00	3,89%	5.385.132,05	4,22%	1.358.991,55	1,14%	6.495.478,07	5,48%	2.156.481,98	2,50%
10	Carpintería Metálica	6.489.600,00	7,38%	3.126.535,91	2,45%	7.091.252,85	5,96%	4.529.782,40	3,82%	7.443.404,80	8,63%
11	Parquización	616.857,60	0,70%	896.581,56	0,70%	1.260.656,36	1,06%	826.584,01	0,70%	543.437,26	0,63%
12	Instalación Hidráulica	280.960,00	0,32%	64.163,91	0,05%	236.118,50	0,20%	541.521,45	0,46%	79.067,81	0,09%
13	Varios	5.237.450,68	5,96%	1.061.675,96	0,83%	5.195.612,47	4,37%	666.197,31	0,56%	1.148.694,05	1,33%
Total		87.948.037,46	100,00%	127.498.000,00	44,97%	118.998.187,74	35,31%	118.544.284,94	34,79%	86.245.045,38	-1,94%

Cuadro 38 - Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de las respectivas ofertas

La Comisión Evaluadora analizó las ofertas presentadas y emitió el Dictamen de Evaluación de Ofertas del 04/09/12⁹¹. En el Cuadro 39 se exponen

⁹¹ Publicado en la Sección Licitaciones del BOCBA 3991.

sintéticamente las conclusiones de la Comisión respecto del cumplimiento de los requisitos exigidos por parte de las Oferentes.

Cláusula 2.3.4 PCP	Punto	Oferta N° 1 - Riva SA	Oferta N° 2 -Esuco Helpport UTE	Oferta N° 3 - Bricons Miavasa UTE	Oferta N° 4 - Petersen, Thiele y Cruz SA
Sobre 1	1	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	2	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	3	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	4	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	5	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	6	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	7	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	8	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	9	No aplica (UTE)	Cumple	Cumple	No aplica (UTE)
	10	No aplica (UTE)	Cumple	Cumple	No aplica (UTE)
	11	No aplica (UTE)	Cumple	Cumple	No aplica (UTE)
	12	Cumple Parcialmente	Cumple	Cumple	Cumple
	13	No Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	14	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	15	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	16	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple Parcialmente
	17	Se encuentra omitido en el PCP			
	18	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple Parcialmente
	19	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	20	Cumple	Cumple	Cumple (subsano)	Cumple
	21	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	22	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	23	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	24	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	25	Cumple	Cumple	Cumple (subsano)	Cumple
	26	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	27	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	28	Cumple Parcialmente	Cumple	Cumple	Cumple
	29	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	30	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	31	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	32	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	33	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	34	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
Sobre 2	1	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	2	Cumple	Cumple Parcialmente	Cumple	Cumple
	3	Cumple	Cumple Parcialmente	Cumple	No Cumple
	4	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
	5	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
Monto Ofertado (en pesos)		127.498.000,00	118.998.187,74	118.544.284,94	86.245.045,37

Cuadro 39 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Dictamen de Evaluación de Ofertas de la LP N° 1262/12

La Oferta N° 4 no cumplió con los requisitos del Punto 3 para el Sobre 2 del Punto 2.3.4. del PCP, tema sobre el cual se había expedido la Procuración General recomendando su modificación “a fin de no limitar el accionar de la Comisión Evaluadora, permitiendo la subsanación de omisiones insustanciales para fomentar la concurrencia sin sacrificar el principio de igualdad”, posición no considerada al momento de aprobarse los Pliegos. En consecuencia, se desestimó dicha oferta por incumplimiento en la

presentación de los “precios de referencia asociados a cada análisis de precios”.

El Dictamen propuso preadjudicar la Licitación Pública N° 1262/12 a la Oferta N° 3 presentada por BRICONS SA y MIAVASA SA UTE por un monto de \$ 118.544.284,94⁹² sin expresarse el criterio de selección de la oferta preadjudicada ni de la exclusión de las otras dos⁹³.

Por Resolución N° 940-MJGGC-12 del 29/11/12 se aprueba la Licitación Pública Mayor N° 1262/12 “Metrobús Corredor Sur” y se adjudica la misma a la firma BRICONS – MIAVASA UTE por un monto total de \$ 118.544.284,94, imputándose el gasto a la partida presupuestaria correspondiente a los ejercicios 2012 y 2013⁹⁴. Cabe destacar que la Resolución citada no fue publicada en el BOCBA, aunque se la menciona en la Sección Licitaciones del Boletín N° 4046 del 30/11/12 por la SSTRANS.

En el mismo acto administrativo se designa a la Subsecretaría de Transporte (SSTRANS) como Organismo encargado de la Inspección de Obra. No obstante, las designaciones del Director de Obra y del Inspector de Obras ya habían sido realizadas a través del dictado de la Resolución N° 536-SSTRANS-12⁹⁵ del 03/10/12, es decir, con anterioridad a la delegación de la facultad respectiva, establecida por la Resolución N° 940-MJGGC-12.

6.3.5.6. Acopio de Materiales

El PCP en el Punto 2.18. “Régimen de Acopio” establece las condiciones generales⁹⁶, entre otras, a las que los oferentes “deben someterse indefectiblemente”:

- El Contratista deberá presentar junto a su oferta una declaración por la que se compromete a acopiar en obra el 15% del monto de su oferta.
- El acopio definitivo, integrado por las cantidades, las unidades, los precios unitarios y los precios totales de los materiales a acopiar serán de acuerdo al listado de materiales indicados en el Anexo V del PCP⁹⁷ y será realizado y aprobado al momento de la firma del Contrato.
- El Contratista preparará un Plan de Acopio ajustado a las necesidades que surjan del Plan de Trabajos y de Inversiones.

⁹² La Planilla de Cómputo y Presupuesto presentada por Bricons SA – Miavasa SA se expone en el Anexo III del presente Informe

⁹³ No obstante, la Procuración General, en su dictamen N° 1995415/12 del 17/09/12, considera que las ofertas de Riva SA y Esuco SA Helpport SA UTE fueron desestimadas por precio inconveniente.

⁹⁴ No se encuentran justificadas las razones del incremento del Presupuesto Oficial hasta la suma adjudicada, no obstante, se hicieron las reservas presupuestarias pertinentes.

⁹⁵ BOCBA 4010.

⁹⁶ Punto 2.18.1. PCP Lic. Púb. N° 1262/12.

⁹⁷ En el Anexo VI del presente Informe se transcribe el Anexo V del PCP de la Lic. Púb. N° 1262/12.

El adjudicatario presentó una nota el 30/11/12, recibida por el Inspector de Obra, mediante la cual solicitó “[...] *ampliar la Planilla de materiales a acopiar (Anexo N° V) indicados en PCP; los insumos que deseamos anexar a la mencionada planilla se adjuntan a la presente. [...]*”. La ampliación solicitada representó un cambio total de los materiales establecidos en el Anexo V del PCP⁹⁸, dado que no se incluyó ninguno de los materiales previstos.

El 13/12/12 la Contratista presentó a la SSTRANS la Planilla de Acopio, con los materiales solicitados en la ampliación del 30/11/12, y el Certificado de Acopio por \$ 17.781.642,74 y la garantía respectiva. Los nuevos materiales incluidos fueron los que se exponen en el Cuadro 40.

Orden	Descripción	Cantidad	Unidad de Medida	Monto Total en pesos c/IVA
1	Columna Inclínada Frontal	3.870	Kg	78.763,01
2	Chapón de Fijación a fundaciones de 30 x 30 cms de espesor 12.7 mm sin pintura	9.640	Kg	191.996,02
3	Pernos de Anclaje de Columnas	15.640	Unidad	136.932,31
4	Columna Soporte de Cubierta	354.750	Kg	7.219.942,95
5	Chapa Acero 3/8" extremo frontal columna	87.032	Kg	1.926.096,49
6	Chapa Acero 3/8" extremo posterior columna	137.170	Kg	3.035.695,55
7	Estructura de Vidrio posterior bastidor FCO1	68.355	Kg	941.234,68
8	Estructura de Vidrio Posterior bastidor FCO2	48.510	Kg	728.431,01
9	Pintura 40mic. Epoxi soldable base zinc	1	Global	1.106.538,95
10	Pintura 20mic. Zinc rich+30mic e imprimación	1	Global	1.206.261,10
11	Pintura 120mic. Poliuretano anti graffiti			1.206.261,10
12	Hormigón Elaborado H 17 Canto Rodado	5.06	M3	3.489,56
Total				17.781.642,73

Cuadro 40 – Fuente: elaboración propia con datos del Certificado de Acopio presentado por la Contratista

La Inspección de Obra eleva a la SSTRANS una nota, fechada 14/12/12, respecto “[...] *de la presentación de la UTE BRICONS – MIAVASA del día 10 de diciembre de 2012, referente a la tramitación del Acopio de la obra del motivo. En la misma la UTE adjunta una nota de fecha 21/11/12, recibida por el Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros, en la que solicita una ampliación del listado de materiales a acopiar contemplado en el Anexo N° V del PCP de la licitación de la referencia. [...] Respecto de la ampliación propuesta, y teniendo en cuenta que en la misma se consideran materiales que fueron incluidos en los análisis de precios de la oferta oportunamente*

⁹⁸ Ver el Anexo VI del presente Informe con la transcripción del Anexo V del PCP de la Lic. Púb. N° 1262/12.

presentada por la UTE, esta Inspección de Obra no presenta objeciones a la solicitud de ampliación del listado y propone su aprobación. [...]”. Cabe destacar que las notas del 10/12/12 y del 21/11/12, mencionadas por la Inspección, no constan en la documentación relevada⁹⁹. La SSTRANS emite la Resolución N° 287-SSTRANS-12¹⁰⁰ del 18/12/12 mediante la cual se aprueba el acopio de materiales solicitado por un monto de \$ 17.781.642,74, representativos del 15% del monto adjudicado sin hacer referencia al cambio de la totalidad de los materiales de acopio previstos en el PCP.

Cabe señalar que, más allá de la justificación técnica del cambio de los materiales de acopio del Anexo V del PCP, la Subsecretaría de Transporte no tenía facultades para realizar esta modificación dado que se trató de la alteración de una de las condiciones del PCP; atribución que correspondía a la JGM conforme la delegación de facultades dispuesta en el Artículo 3° del Decreto N° 287/12.

Las cantidades del Ítem 7.3. “Columna Soporte de Cubierta” estaban medidas en “unidades”, en tanto que los materiales acopiados para dicho ítem lo fueron en Kilogramos. En consecuencia, se realizó un análisis del cómputo de los materiales y de los componentes de los pórticos metálicos que fueron acopiados, correspondientes al rubro Estructura de Soporte de las Cubiertas (Ítem 7.3.) presente en todos los módulos de los paradores ejecutados. A partir del Análisis de Precios (Formulario N° 8 de la Oferta), la Memoria de Cálculo, los planos de detalle de las “Tipologías de columnas – Columnas refugio” y tablas técnicas del peso por unidad de medida, se confrontaron las cantidades sin que se verificaran diferencias sustanciales¹⁰¹. No obstante, cabe señalar que, si bien el Ítem 7.3. “Columnas soporte cubierta” constituye una “unidad”, el mismo se encuentra compuesto por 6 materiales, de acuerdo con el “Análisis de Precios” de la Contratista, de los cuales 5 fueron acopiados¹⁰². La comparación entre los materiales ofertados¹⁰³ y acopiados se expone en el Cuadro 41.

⁹⁹ Expediente N° 604062/12 (tramitación de la Lic. Púb. N° 1262/12) y Expediente N° 2753761/12, por el cual tramitó el pago del certificado de acopio.

¹⁰⁰ No publicada en el BOCBA.

¹⁰¹ Las diferencias detectadas son atribuibles al costo por recortes y desperdicios, no incorporado en el cálculo del equipo auditor.

¹⁰² No se acopió el Chapón Base Columna 30 x 30 Especial de 15,9 mm.

¹⁰³ Conforme el Análisis de Precios - Formulario N° 8 de la Oferta.

Orden	Material Acopiado	Unidad	Cantidad Unitaria Oferta [a]	Cantidad Total (946 columnas) Oferta [b]	Certificado de Acopio [c]	Diferencia (c - a)	
1	Chapón fijac. a fund. 30x30 esp 12,7mm	Kg	10,00	9.460,00	9.460,00	0,00	0,00%
2	Pernos de anclaje columnas	Un.	16,00	15.136,00	15.460,00	324,00	2,14%
3	Columna soporte de cubierta	Kg	375,00	354.750,00	354.750,00	0,00	0,00%
4	Chapa acero 3/8 L extremo front. col	Kg	92,00	87.032,00	87.032,00	0,00	0,00%
5	Chapa acero 3/8 L extremo post. col	Kg	145,00	137.170,00	137.170,00	0,00	0,00%

Cuadro 41 – Fuente: Elaboración a partir de cálculos propios con datos de la documentación técnica relevada

Como puede apreciarse se acopió la totalidad del material requerido para la ejecución del Ítem 7.3 “Columna soporte cubierta”.

6.3.5.7. Ejecución de los trabajos – Certificación y adicionales de obra

La Contrata se suscribió el 06/12/12 y el Acta de Inicio de los trabajos el 10/12/12. El 12/12/12 se presentó el Certificado de Anticipo Financiero por un monto de \$ 11.854.428,49¹⁰⁴, equivalente al 10% del monto adjudicado, conforme lo establecido en el Punto 2.1.4. del PCP. El Certificado de Acopio se presentó el 14/12/12 por un monto de \$ 17.781.642,74¹⁰⁵, equivalente al 15% del monto adjudicado. Los certificados de avance de obra básica se expidieron desde el mes de diciembre/12 hasta septiembre/13¹⁰⁶. En el Cuadro 42 se expone la evolución de la certificación básica.

¹⁰⁴ El pago se realizó el 16/01/13.

¹⁰⁵ El pago se realizó el 18/01/13.

¹⁰⁶ Sobre el tema del acopio ver apartado 6.3.5.6. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

LP N° 1262/12 "Metrobus Corredor Sur" - Certificación Básica en Pesos - Resolución N° 940-MJGGC-12	Monto Adjudicado (a)			118.544.284,94
	Certificado Mensual (b)	Descuento Anticipo Financiero (c)	Desacopio (d)	Saldo (a-b+c+d)
Certificado de Anticipo Financiero	11.854.428,49			106.689.856,45
Certificado de Acopio	17.781.642,74			88.908.213,71
Certificación Diciembre/12	2.580.514,68	258.051,47	0,00	86.585.750,50
Certificación Enero/13	3.623.573,54	362.357,36	0,00	83.324.534,32
Certificación Febrero/13	9.423.439,17	942.343,92	2.696.525,67	77.539.964,74
Certificación Marzo/13	14.523.526,48	1.452.352,65	1.828.734,43	66.297.525,34
Certificación Abril/13	22.743.534,25	2.274.353,42	3.410.860,64	49.239.205,15
Certificación Mayo/13	28.370.408,97	2.837.040,90	4.254.726,21	27.960.563,29
Certificación Junio/13	24.894.568,62	2.489.456,86	3.733.452,48	9.288.904,01
Certificación Julio/13	11.986.517,60	1.198.651,80	1.797.624,85	298.663,06
Certificación Agosto/13	32.299,04	3.229,90	2.421,95	272.015,87
Certificación Sept./13	365.902,14	36.590,21	57.296,50	0,44

Cuadro 42 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Certificación Mensual Básica de la LP N° 1262/12

Cabe destacar que en la documentación técnica relevada, referida al Certificado de Avance de Obra N° 1, consta un Certificado de Desacopio por \$ 6.246,53 aunque no fue descontado del certificado mencionado.

En el Gráfico 4 se comparan las Curvas de Inversión presentadas con la Oferta y al Inicio de los trabajos con la Curva de Inversión Real. Se puede apreciar una desaceleración de la inversión prevista originalmente respecto de la final, influenciada por los adicionales de obra aprobados y la extensión del plazo de obra en, aproximadamente, 90 días lo que habilitó la emisión de Certificados de Obra Básica hasta el mes de Septiembre/13.

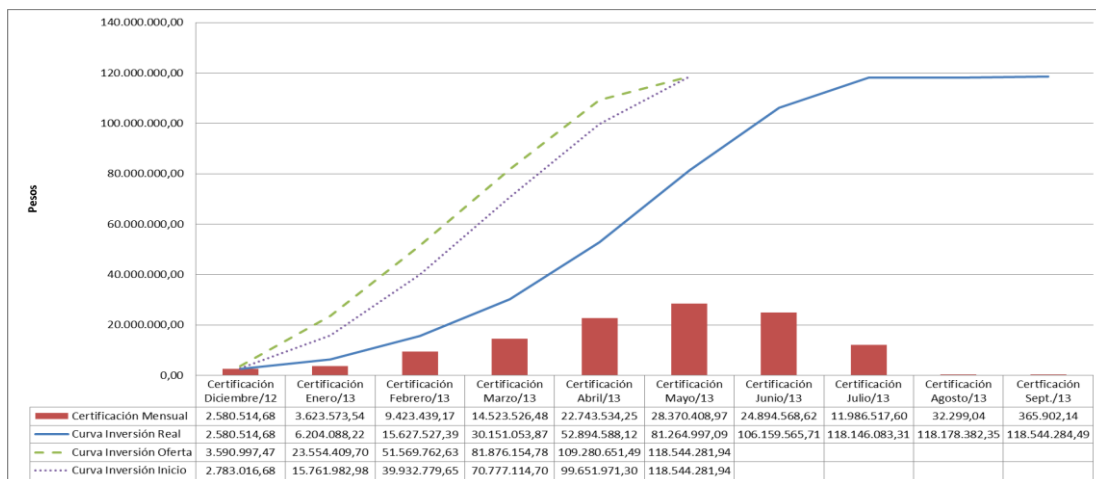


Gráfico 4 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la documentación licitatoria y de la Certificación Mensual Básica de la LP N° 1262/12

La ejecución de los trabajos, además de la ampliación de plazo mencionada, tuvo la inclusión de dos adicionales de obra. Por otra parte, se aplicó la redeterminación de precios en dos oportunidades. En el Anexo VII del presente Informe se expone un Gráfico conteniendo los montos acumulados de los certificados mensuales de avance de obra básica y de los adicionales I y II.

A continuación se realiza el análisis de la aprobación y ejecución de los adicionales 1 y 2 de la Lic. Púb. N° 1262/12.

6.3.5.7.1. Adicional de Obra 1 – Lic. Púb. N° 1262/12

El adicional, se aprobó por Resolución N° 457-MJGGC-13¹⁰⁷ del 13/06/13 y los trabajos ordenados tuvieron como objeto la:

- Provisión de cordón recto de 35 cm de ancho por 60 cm de longitud y 17 cm de altura máxima, con rebaje hasta 2 cm en su altura menor, o cordón rebajado de terminación para inicios y fines de cuerdas, así como interrupciones por accesos vehiculares.
- Provisión y colocación de anclaje químico de 12,7 mm sobre pavimento de hormigón o asfáltico.
- Colocación Tipo I (sin fresado sobre hormigón o sobre asfalto).
- Colocación Tipo II (con fresado sobre asfalto).

Estos trabajos son complementarios de la obra básica pero no son parte del objeto de la obra original que fue la instalación de paradores.

El adicional, encuadrado en el Artículo 30 de la Ley N° 13.064, se aprobó por un monto de \$ 13.975.584,00 (11,79% del monto adjudicado). Por otra parte, se aprobó un anticipo del 30% del adicional aprobado (\$ 4.192.675,02) y se otorgó una ampliación del plazo de ejecución de 60 días, siendo la nueva fecha de finalización de los trabajos el 08/08/13. En el Cuadro 43 se expone la certificación mensual del adicional.

Lic. Púb. N° 1262/12 - Metrobus del Sur - Certificación Adicional I (en pesos) - Resolución N° 457-MJGGC-13	Monto Total Adicional	Certificado de Anticipo Financiero	Certificación Junio/13	Certificación Julio/13	Certificación Agosto/13	Certificación Sept./13	Saldo
	13.975.584,00	4.192.675,02					
Avance Certificado Adicional (a)			5.376.732,16	7.201.293,44	0,00	1.397.558,40	0,00
Descuento Anticipo (b)			-1.613.019,65	-2.160.388,03	0,00	-419.267,52	-0,18
Certificación Adicional Neta (a+b)			3.763.712,51	5.040.905,41	0,00	978.290,88	-0,18

Cuadro 43 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Certificación Mensual del Adicional I

¹⁰⁷ BOCBA 4195.

Conforme surge del Expediente N° 1363839/13 “Adicional de obra Metrobus Sur”, la UPETMBR consideró imperiosa la colocación de estos cordones, dejando constancia de que estos trabajos no fueron incorporados en los Pliegos de la LP N° 1262/12 dado que se encontraban pendientes una serie de estudios técnicos referidos al hormigón, el pavimento y los adoquines existentes a lo largo de la traza de todo el corredor. Se consultó a la UPETMBR con relación a estos estudios pendientes informando que, se había realizado una contratación¹⁰⁸, en el marco del Decreto N° 556/10 y sus modificatorios, cuyo objeto fue “[...] *realizar una evaluación funcional y una evaluación estructural de los pavimentos que componen el recorrido sur de un nuevo proyecto de Metrobús en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el objetivo de definir intervenciones de mantenimiento y rehabilitación de los mismos con vistas a su nueva función. [...]*”¹⁰⁹. En consecuencia, “[...] *con el fin de evaluar el estado estructural del pavimento y poder definir estrategias de rehabilitación adecuadas a las nuevas condiciones de tránsito rápido de buses se deben programar y ejecutar las siguientes tareas de campo [...]*”¹¹⁰. Para realizar estos trabajos se estableció que los tiempos para la medición, análisis y elaboración de datos debían acordarse con el Ente de Mantenimiento Urbano Integral (EMUI) y para la entrega del informe se dispondría de 20 días. Los trabajos, para poder ser certificados, debían contar con la aprobación del EMUI.

Para la realización de estos estudios, el 30/07/12, se invita a cotizar las empresas Siproma Argentina SA, Sarsy SA e Ingeniería Argentina SA cuyas ofertas fueron de \$ 540.000,00; \$567.500,00 y \$552.100,00, respectivamente. La tarea es asignada a Siproma Argentina SA, conforme surge de un informe técnico (sin fecha) suscripto por la UPE, invocando el criterio de oferta más conveniente.

En el Expediente relevado consta un Remito del 16/09/12, emitido por Siproma Argentina SA, por el cual se hizo entrega de un estudio de rehabilitación de pavimentos de carriles del Metrobús Sur. Por Resolución N° 599-SSTRANS-12¹¹¹ del 23/10/12 se aprueba el gasto por la suma total de \$ 540.000,00 a favor de Siproma Argentina SA por la prestación del servicio mencionado, encuadrado en los términos del Decreto N° 556/10 y sus modificatorios.

¹⁰⁸ Tramitó por Expediente N° 1377889/12.

¹⁰⁹ Pliego de Especificaciones Técnicas del contrato de “Evaluación de Pavimentos y Estudio de la Capacidad Estructural Metrobús Sur”.

¹¹⁰ Las tareas de campo mencionadas corresponden a registro fílmico de alta resolución de estado superficial de carril en estudio; registro fílmico de estado y de interferencias en carriles contiguos al estudio; evaluación superficial y cómputo métrico de la totalidad de las fallas en todo el ancho de pavimento; evaluación de capacidad estructural mediante ensayos no destructivos; proyecto de pavimento nuevo para el Metrobús pasante por la zona central de ramblas de Avenida Rabanal; etc.

¹¹¹ No se encuentra publicado en el BOCBA.

El estudio realizado por SIPROMA consistió en un relevamiento previo, conforme fue informado por la UPETMBR, para que el EMUI elaborara un informe para la ejecución de calzadas. En cuanto a ésta intervención, el EMUI informó que no realizó “[...] estudios y/o informes técnicos de la evaluación de pavimentos y capacidad estructural de la traza del Metrobus Corredor Sur o Metrobus Corredor 9 de julio. [...]”¹¹².

De lo expuesto surge que el Comitente llamó a licitación pública y adjudicó una obra central para alcanzar la fluidez del transporte público de pasajeros, cuando aún no contaba con la totalidad de los estudios técnicos necesarios, incumpliendo lo establecido por el artículo 4 de la ley de Obras Públicas, toda vez que “la responsabilidad del proyecto y de los estudios que le han servido de base, caen sobre el organismo que los realizó”. Las características de los cordones a colocar, cuya función es la de separar el tránsito general del carril exclusivo del Metrobús, eran similares a los utilizados en el Metrobús Corredor Av. Juan B. Justo, por lo que no se puede desconocer la relevancia del ítem de obra que no se licitó y que constituía un elemento necesario e indispensable para la puesta en marcha del Metrobús Corredor Sur.

Por otra parte, teniendo en cuenta que el objeto del contrato fue la instalación de refugios para la espera del Metrobús, sin perjuicio de lo señalado respecto a la imprevisión de proyecto, el adicional de obra que aprueba la provisión y la colocación de cordones separadores del tránsito general de los carriles exclusivos de Metrobus, no fue correctamente encuadrado por el comitente en las previsiones establecidas en la Ley N° 13064. El adicional analizado debió encuadrarse en los términos del art. 9, inc. b) de la Ley N° 13064 toda vez que la naturaleza del mismo no configura una modificación al objeto de la licitación, más bien configura una obra distinta y disociada de la originalmente contratada. Como consecuencia de lo antedicho, al no incluirse la provisión y colocación de cordones separadores en la Lic. Púb. N° 1262/12, el Comitente no logró la compulsa de precios a los fines de pactar el justiprecio de la obra.

6.3.5.7.2. Adicional de Obra 2 – Lic. Púb. N° 1262/12

El adicional, aprobado por la Resolución N° 546-MJGGC-13¹¹³ del 10/07/13, incluyó la realización de los siguientes trabajos¹¹⁴:

1. Trabajos de canalización telefónica en Av. Cruz – Estación Laguna/Av. Roca y S. de la Frontera.
2. Trabajos de retiro, traslado y recolocación juegos estaciones con reposición y reparación de rejas existentes.

¹¹² De acuerdo con respuesta a nota N° 2078-AGCBA-14 y su prórroga N° 2177-AGCBA-14.

¹¹³ BOCBA 4195.

¹¹⁴ Anexo I de la Resolución N° 546-MJGGC-13.

3. Trabajos de demolición y reposición fuera de la traza del Metrobús de un mástil de mampostería.
4. Obras de desmonte de cordones doble montante Av. Garay correspondientes a bicisendas para poder pavimentar el área ensanchando el sector de circulación vehicular.
5. Muro de gaviones¹¹⁵ para generar un divisor entre los carriles exclusivos de Metrobús y el boulevard.
6. Trabajos de remodelación Glorieta Av. Cruz, a la altura del Parador Pola. Este trabajo surge de un acuerdo con el CGP N° 8 para poner en valor la glorieta que se encontraba deteriorada por el paso del tiempo y la falta de mantenimiento¹¹⁶.
7. Dado que en el sector comprendido por la Av. Rabanal entre las calles Pergamino y Carlos Berg las calzadas tenían capacidad insuficiente surgió la necesidad de intervenir el boulevard de la Av. Rabanal. Dada la situación se realizaron reuniones con vecinos de la zona y se tomó la "decisión conjunta de poner en valor el espacio del boulevard con la incorporación de mobiliario urbano, juegos de vanguardia¹¹⁷, patio de juegos, postas aeróbicas, además de la puesta en valor de la ciclovía".

La justificación de los trabajos encomendados se fundamentó en la necesidad de liberar la traza de recorrido del sistema Metrobús.

El monto aprobado fue de \$ 8.457.977,51 (7,13% del monto adjudicado) y se autorizó un pago especial, a cuenta del precio total de la obra, de \$ 2.537.393,25, equivalente al 30% del adicional autorizado. El plazo previsto de obra se estableció en tres meses, iniciándose los trabajos en junio/13 y concluyendo en agosto/13. En el Cuadro 44 se expone la certificación mensual del adicional.

Lic. Púb. N° 1262/12 - Metrobus del Sur - Certificación Adicional II (en pesos) - Resolución N° 546-MJGGC-13	Monto Total Adicional	Certificado de Anticipo Financiero	Certificación Julio/13	Certificación Agosto/13	Certificación Sept./13	Certificación Octubre/13	Saldo
	8.457.977,51	2.537.393,25					
Avance Certificado Adicional			2.910.943,63	1.972.082,72	2.730.429,66	844.521,50	0,00
Descuento Anticipo			-873.283,09	-591.624,82	-819.128,90	-253.356,45	-0,01
Certificación Adicional Neta			3.784.226,72	2.563.707,54	3.549.558,56	1.097.877,95	-0,01

Cuadro 44 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Certificación Mensual del Adicional I

¹¹⁵ Pieza conformada por adoquines y alambre sostenedor. En la foto 5 del Anexo X se muestra uno de los gaviones construidos.

¹¹⁶ Cabe destacar que no se pudo constatar la ubicación de la Glorieta por no encontrarse el plano respectivo en la documentación integrante del expediente que tramitó el adicional.

¹¹⁷ Juegos para niños diseñados para ejercitar la destreza, el equilibrio y posibilidad de juegos en equipo. En la foto 6 del Anexo X se muestra uno de los juegos de vanguardia.

Cabe destacar que los trabajos indicados, más arriba, en los puntos 1) a 4) resultaron necesarios para la continuidad de la traza e implantación de los paradores y correspondió su encuadre legal en el Artículo 30 de la Ley N° 13064, toda vez que se trata de una alteración necesaria para el buen funcionamiento y mejoramiento del Proyecto, conforme lo justifica el Comitente. Los correspondientes a los puntos 5) a 7) no fueron parte del objeto de la obra y no resultaban necesarias ni indispensables para la ejecución del contrato configurando una obra distinta y disociada de la originalmente contratada.

6.3.5.8. Recepción de la Obra

El Metrobús Corredor Sur fue inaugurado y puesto en funcionamiento el 14/08/13¹¹⁸. Cabe destacar que ello fue realizado con anterioridad a la Recepción Provisoria de las obras. De acuerdo con el relevamiento de la documentación puesta a disposición surgen las siguientes recepciones de obra:

- Recepción Provisoria Parcial de la Obra Básica y el Adicional de Obra N° 1, fechada 02/09/13, “cuyos trabajos se encuentran finalizados y liberados al uso público a partir de la fecha mencionada”. Se incluye un Anexo conteniendo las observaciones realizadas por la Inspección de Obra, comprometiéndose la UTE a cumplimentar las mismas en un plazo no mayor a 36 días, conforme el Punto 2.15 del PCP.
- Recepción Provisoria del Adicional de Obra N° 2, fechada 29/11/13, cuyos trabajos se encuentran finalizados y liberados al uso público a partir de la fecha mencionada”.
- El 30/04/14 se realiza la Recepción Definitiva de la Obra Básica y del Adicional de Obra N° 1.
- El 29/05/14 se realiza la Recepción Definitiva del Adicional de Obra N° 2.

El PCP no consideró la posibilidad de Recepciones Parciales toda vez que no estableció un tratamiento separado de diversas partes de la obra y, por ende, plazos individuales de ejecución y garantía. Por otra parte, como ya se señaló, la puesta en funcionamiento de la obra fue anterior a la recepción provisoria no resultando preciso el momento en que comienza a cumplirse con el plazo de garantía de obra.

Conforme lo establece el Punto 2.15 “Aprobación, Plazos de Garantía y Recepción de Obra”, apartado 1, tercer párrafo del PCP, “[...] *el plazo de garantía de obra será de seis (6) meses y comenzará a correr desde la*

¹¹⁸ Ver Punto 6.3.4.2. del presente Informe.

aprobación por la autoridad competente de la recepción provisoria total de la obra hasta la recepción definitiva total de la obra aprobada por la autoridad administrativa competente del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. [...], en consecuencia, resulta complejo determinar la vigencia del plazo de garantía, a partir de lo actuado por la Inspección de Obra. Aceptando, *a priori*, que el plazo de garantía tendría vigencia a partir del 02/09/13, surge que entre el 14/08/13 y esa fecha el GCABA quedó expuesto frente a la eventualidad de la ocurrencia de hechos que dieran lugar a indemnización por caso fortuito o de fuerza mayor como consecuencia de la puesta en marcha del Metrobús Corredor Sur.

Como se menciona más arriba hubo dos Recepciones Definitivas Obra, aunque ninguna fue “total”. Dado que, aunque con las falencias mencionadas, la Recepción Definitiva se había concretado, se solicitó a la SSTRANS informara respecto de la Liquidación Final y Devolución de Garantía previstos en el Punto 2.15, Inciso 3) del PCP. Se informó que se había iniciado la tramitación respectiva mediante Expediente N° 7780241/14 y que se encontraba, al momento del cierre de las tareas de campo, pendiente de suscripción el acto administrativo aprobando la liquidación final.

Del relevamiento del Expediente N° 7780241/14, durante las tareas de campo, surge que el monto de la liquidación final asciende a \$ 151.755.489,22¹¹⁹ el cual incluye la Certificación de Obra Básica, la Certificación de los Adicionales de Obra N° 1 y N° 2 y las Redeterminaciones Provisorias de Precio¹²⁰. Cabe destacar que, no obstante la menor cantidad de obra ejecutada y la incorporación de paradores no previstos originalmente, cuestiones tratadas en los apartados 6.3.5.10.2 a 6.3.5.10.5 de las Aclaraciones Previas del presente Informe, no consta la realización de un balance de economías y demasías¹²¹.

Por otra parte, el Punto 3.0.2.9. “Informe Final” del PET exige que “[...] *antes que se realice la Recepción Definitiva de las obras y como requisito indispensable para ésta, el Contratista deberá entregar un informe final que incluya planos conforme a obra que reflejen las tareas realizadas. Se entregará este informe final a la Inspección de Obra [...].* Se le exige a la Contratista que, conjuntamente con los planos conforme a obra, presente a la Inspección de Obra la siguiente documentación:

- a. Memoria de los técnicos, materiales y equipos empleados con la totalidad de sus características y marcas.

¹¹⁹ Ver el Punto 6. “Aclaraciones Previas”, apartado 6.3.5.12. del presente Informe en el que se analiza la Liquidación Final presentada en el Descargo de la auditada.

¹²⁰ En el Cuadro 24 del presente Informe se exhiben los importes detallados.

¹²¹ Ver el Punto 6. “Aclaraciones Previas”, apartado 6.3.5.12. del presente Informe en el que se analiza la Liquidación Final presentada en el Descargo de la auditada.

- b. Listado de los subcontratistas que hubieran efectuado trabajos en la obra.
- c. Quince fotografías de la obra antes del inicio de los trabajos y otras tantas al finalizar los mismos. Estas obligaciones constituyen una de las prestaciones del Contratista. Su incumplimiento dejará el contrato inconcluso, impidiendo la recepción definitiva y la liquidación final de la obra.
- d. Documentación completa, planos y puntos a, b y c) en formato digital (2 copias), dibujos en Autocad 14.

De la documentación puesta a disposición del equipo auditor surge que el Informe Final, fechado 25/06/14, se encontraba incompleto dado que no incluyó los Planos Conforme a Obra, la cantidad de fotos de inicio de obras exigidas y no estaba suscripto por la Empresa ni por la Inspección de Obra. Por otra parte, resultó extemporáneo al ser presentado con posterioridad a la Recepción Definitiva de Obra (30/04/14 y 29/05/14).

6.3.5.9. Redeterminación de Precios

Del relevamiento realizado surge que para la LP N° 1262/12 se han aprobado las Redeterminaciones de Precio que se indican en el Cuadro 45.

Acto Administrativo	Monto (en pesos)
Res. N° 1041-MHGC-13	2.591.725,41
	4.657.604,36
Res. N° 1042-MHGC-13	3.528.313,22
Total	10.777.642,99

Cuadro 45 - Fuente: Elaboración propia con datos provisorios obtenidos del SIGAF

Se procedió a verificar el procedimiento y utilización de los índices aplicados. Para la Redeterminación Provisoria de Precios N° 1¹²² la compulsa arrojó resultados que se exponen en el Cuadro 46.

¹²² Resolución N° 1041-MJGGC-13.

Rubro	Punto 25 - PCP		Según DGRP			Según AGCBA		
	% Incidencia	Fuente Información	Julio/12 (b)	Abril/13 (c)	Variación (c÷bxa) (I)	Julio/12 (d)	Abril/13 (e)	Variación (e÷dxa) (II)
Mano de Obra	0,32	Dec. 1295 Art. 15 Inc. a) Evol. Costo Salarial GCBA*	1537,20	1583,40	0,3296	822,50	771,70	0,3002
Mosaico granítico	0,18	Cód. 37540-11	326,20	355,80	0,1963	326,20	355,80	0,1963
Hormigón elaborado	0,25	Cód. 37510-11	432,70	503,30	0,2908	432,70	503,30	0,2908
Artefactos iluminación y cableado	0,07	Dec. 1295 Art. 15 Inc. g)	537,80	584,80	0,0761	537,80	584,80	0,0761
Equipos/Amortización equipos	0,03	Dec. 1295 Art. 15 Inc. j)	310,03	335,58	0,0325	310,03	335,58	0,0325
Hierros redondos	0,02	IPIB Cód 2710/41242-1	664,95	723,81	0,0218	664,95	723,81	0,0218
Costo Financiero	0,03	Dec. 1295 Art. 15 Inc. o)	18,85	18,85	0,0300	606,10	689,00	0,0341
Gastos Generales	0,10	Dec. 1295 Art. 15 Inc. p)	606,10	688,90	0,1137	18,85	18,85	0,1000
Total	1,00				1,0908			1,0518
Variación a reconocer (90%)					8,17%			4,66%

Cuadro 46 – Fuente: Elaboración propia obtenida de la documentación respaldatoria aportada por la auditada

Respecto de la Redeterminación Provisoria N° 2¹²³, se obtuvieron los resultados del Cuadro 47.

Rubro	Punto 25 - PCP		Según DGRP			Según AGCBA		
	% Incidencia	Fuente Información	Abril/13 (b)	Junio/13 (c)	Variación (c÷bxa) (I)	Abril/13 (d)	Junio/13 (e)	Variación (e÷dxa) (II)
Mano de Obra	0,32	Dec. 1295 Art. 15 Inc. a) Evol. Costo Salarial GCBA*	1583,40	1859,40	0,3758	820,50	914,70	0,3567
Mosaico granítico	0,18	Cód. 37540-11	355,80	364,50	0,1844	355,80	364,50	0,1844
Hormigón elaborado	0,25	Cód. 37510-11	583,30	613,50	0,2629	583,30	613,50	0,2629
Artefactos iluminación y cableado	0,07	Dec. 1295 Art. 15 Inc. g)	584,80	629,20	0,0753	584,80	629,20	0,0753
Equipos/Amortización equipos	0,03	Dec. 1295 Art. 15 Inc. j)	342,30	335,59	0,0294	342,30	335,59	0,0294
Hierros redondos	0,02	IPIB Cód 2710/41242-1	723,81	762,08	0,0211	723,81	762,08	0,0211
Costo Financiero	0,03	Dec. 1295 Art. 15 Inc. o)	18,85	18,85	0,0300	18,85	18,85	0,0300
Gastos Generales	0,10	Dec. 1295 Art. 15 Inc. p)	688,90	739,40	0,1073	688,90	739,40	0,1073
Total	1,00				1,0862			1,0672
Variación a reconocer (90%)					7,76%			6,05%

Cuadro 47 – Fuente: Elaboración propia obtenida de la documentación respaldatoria aportada por la auditada

Las diferencias, entre lo calculado por la Dirección General de Redeterminación de Precios y los realizados por el Equipo Auditor, son producto de la utilización, por parte de la unidad redeterminadora, de un índice no contemplado en el PCP. El Punto 2.25 “Redeterminación de Precios” del PCP determina que los precios de la LP N° 1262/12 serán redeterminados conforme la Ley N° 2809 y su normativa reglamentaria y conforme a la Tabla que indica los Rubros, % de Incidencia y Fuente de Información Indec para realizar los cálculos respectivos. En el Cuadro 48 se expone la tabla mencionada.

¹²³ Resolución N° 1042-MHGC-13

RUBROS	% DE INCIDENCIA	FUENTE DE INFORMACION INDEC
MANO DE OBRA	0,32	S/DECRETO 1295/2002 ANEXO ART. 15 INC. a)
MOSAICO GRANITICO	0,18	CAP MATERIALES INDICES ELEMENTALES-COD. 37540-11
HORMIGON ELABORADO	0,25	CAP MATERIALES INDICES ELEMENTALES-COD 37510-11
ARTEFACTOS ILUMINACION Y CABLEADO	0,07	S/DECRETO 1295/2002 ANEXO ART. 15 INC. g)
EQUIPOS / AMORTIZACION EQUIPOS	0,03	S/DECRETO 1295/2002 ANEXO ART. 15 INC j)
HIERROS REDONDOS	0,02	S/ PRECIOS INT BASICOS POR MAYOR - IPIB-COD. 2710/41242-1
COSTO FINANCIERO	0,03	S/DECRETO 1295/2002 ANEXO ART. 15 INC o)
GASTOS GENERALES	0,10	S/DECRETO 1295/2002 ANEXO ART. 15 INC p)
TOTAL	1,00	

Cuadro 48 – Fuente: Punto 2.25 del PCP

Como puede apreciarse, para el Rubro Mano de Obra, la Tabla indica que se deberá ponderar con los índices del Decreto PEN N° 1295/2002 Anexo Art. 15 Inc. a) y, la DGRP, utilizó como índice la Evolución del Costo Salarial GCBA. No consta en la documentación respaldatoria relevada ni en la documentación licitatoria y/o circulares con o sin consulta que se haya modificado el parámetro de medición.

6.3.5.10. Aspectos Técnicos de la ejecución de la LP N° 1262/12

La cantidad, tipología y denominación de las estaciones y paradores previstos en la LP N° 1262/12 experimentaron una serie de modificaciones desde el llamado a Licitación hasta la Recepción Definitiva de la obra.

El proyecto presentado en la documentación licitatoria es un “subsistema de los Centros de Transbordo” cuyo anteproyecto es el ganador del “Concurso de Mobiliario Urbano y de Equipamiento para la Ciudad de Buenos Aires”. El PET describe que “[...] *los refugios para la espera de Metrobús son parte de un sistema lineal modular general de espera de transporte público de pasajeros. [...]*”¹²⁴.

¹²⁴ PET –Memoria Descriptiva – Refugio para espera de Metrobús (Documentación Genérica) Punto “A”.

Los paradores propuestos poseen una sola vista frontal, es decir, un solo frente de arrime vehicular, organizados de a tramos del tipo dársena con una altura¹²⁵ de 40 cm sobre el nivel del asfalto. Conforme el proyecto, existen 8 tipologías¹²⁶ o unidades funcionales de parador¹²⁷, las que se describen a continuación:

- A1: Cabecera Ascenso
- A2: Cabecera Descenso
- B: Centro de Transbordo
- C: Mixta
- D: Mixta Cerrada
- E: Metrobús Abierta
- F: Metrobús Cerrada
- G: Metrobús Alta Densidad

Para cada una de estas tipologías se detalla la longitud (en metros y cantidad de módulos); tipo (parada inicial o intermedia); ubicación (vereda o isla en avenida); ingreso (simple o doble); cerramiento (cerrada o abierta), molinetes (posee o no) y se las identifica en el plano de detalle. Se accede a todas por medio de una rampa peatonal situada en una punta del parador o por dos rampas en cada punta del mismo, previéndose el ingreso desde el lado posterior del refugio en los casos en los que las plataformas se ubiquen sobre las aceras. A su vez, existe una categoría de parador antivandálico aplicable a todas las tipologías.

La unidad funcional de los paradores se organizó mediante módulos estructurales cada 3,3 metros. Las diferentes tipologías dependen de la secuencia modular prevista para cada una de ellas, en función de la cantidad, ubicación y combinación de los módulos. Dichos módulos abarcan la totalidad de los elementos constitutivos de cada parador (por ejemplo, Módulo B: barandas; Módulo AA: asientos altos; Módulo T01: tablero eléctrico; Módulo Cr: columnas refugio; etc.).

Este esquema modular facilita el cómputo de los elementos constitutivos de cada parador. Así, por ejemplo, tomando el Módulo Cr “Columnas Refugio”¹²⁸, sabiendo que cada módulo está compuesto por una de ellas (entre otros elementos), al multiplicar por el número de módulos y sumarle la columna de

¹²⁵ Compatible con la altura del piso de los buses que se prevé transiten por el corredor.

¹²⁶ El PET establece una serie de subtipologías para cada tipología en función de características propias de cada una de ellas (tipo de asiento, solados, tipo de baranda, módulos para publicidad, cenefas, tipo de rampa, etc.)

¹²⁷ Según Punto “D” del PET “Memoria Técnica”.

¹²⁸ Corresponde al Ítem 7.3. - “Columna Soporte Cubierta” de la Planilla de Cómputo y Presupuesto del PCP y, consecuentemente, integrante de la Oferta.

cierre, se obtiene el total de columnas correspondientes a cada tipología de parador. En el Anexo VI del presente Informe se muestra la modulación, vista y planta de un parador Tipo C.

Para el caso del Metrobús Corredor Sur, según lo indicado en el PET, no se construirían todas las tipologías sino las siguientes:

- Tipología A1 - Cabecera Ascenso: Longitud 56,1 mts (17 módulos). Parada inicial de recorrido. Puede estar ubicada sobre la acera o en forma de isla en el carril central de la avenida. Puede ser cerrado completa (variante A1.1) o abierta con cenefa transiluminada (variante A1.2). Posee ingreso doble y dos molinetes de doble vía con dos puertas de acceso.
- Tipología A2 - Cabecera Descenso: Longitud 42,9 mts (13 módulos). Parada final de recorrido. Puede estar ubicada sobre la acera o en forma de isla en el carril central de la avenida. Es abierta (por no ser descenso no posee ningún tipo de cerramiento. El equipamiento de descanso es reducido. Posee ingreso doble sin molinetes.
- Tipología C – Abierta Mixta: Longitud 49,5 mts (15 módulos). Es abierta no posee cerramiento frontal. Los primeros módulos se utilizan para ascenso y descenso de pasajeros de las líneas comunes. Posee ingreso simple y no posee molinetes.
- Tipología E - Metrobús Abierta: Longitud 29,7 mts (9 módulos). El frente en principio no poseerá ningún tipo de cerramiento frontal, pero deberá preverse la incorporación del mismo en un futuro. Posee ingreso simple.
- Tipología genérica Metrobús Antivandálica: Aplicable a cualquier tipología de parador. Los cristales del cerramiento posterior se reemplazan por paños de cerramiento metálico; los pasamanos son caños de acero F24; tipo de pintura y color especificado; etc.

El PET detalla la denominación, tipología y cantidad de paradores por estación y presenta una serie de croquis con la traza del recorrido del Metrobús y el lugar en que se implantarían las estaciones. No obstante este detalle, las empresas adquirentes del pliego realizaron una serie de consultas respecto a la denominación, cantidad y tipología de las estaciones a ejecutar, las cuales fueron respondidas por la JGM a través de las Circulares Aclaratorias Con Consulta N° 2, 6, 8 y 12¹²⁹. La Circular con Consulta N° 2 es la que determina la cantidad de estaciones y paradores a construir en ambos

¹²⁹ Todas se encuentran publicadas en el BOCBA.

ramales del Metrobús Corredor Sur indicando sus respectivas tipologías¹³⁰. En el Cuadro 49 se presenta la misma información resumida.

Conforme Anexo de la Circular Con Consulta N° 2	Cantidad de Estaciones	Cantidad de Paradores por Tipología				
		A1	A1.2	C	E	Total
Ramal F. de la Cruz	14	-	-	20	7	27
Ramal Avda. Roca	19	-	-	32	-	32
Compartidas	12	1	1	2	8	12
Total	45	1	1	54	15	71

Cuadro 49 – Fuente: Elaboración propia con información obtenida de la Circular Con Consulta N° 2

6.3.5.10.1. Verificación de la obra ejecutada

Se relevó y analizó la documentación técnica puesta a disposición del equipo auditor: Pliegos, Circulares Aclaratoria, Libros de Órdenes de Servicio, Libros de Notas de Pedido y planos (ejecutivos y conforme a obra), como así también, los expedientes por los cuales tramitaron la Lic. Púb. N° 1262/12 y los adicionales de obra aprobados.

Para verificar la cantidad de estaciones y paradores previstos en la Circular Con Consulta N° 2 se procedió a cotejarla con las estaciones y paradores finalmente construidos en toda la traza. Para ello se comparó el Anexo de la Circular mencionada con los Planos Conforme a Obra puestos a disposición del equipo auditor¹³¹. De esta compulsas surgieron diferencias respecto de la cantidad, denominación y tipología de las estaciones que se previó construir. En particular, se verificó la cantidad de “Columnas Soporte Cubierta”¹³² ejecutadas respecto de las ofertadas.

La compulsas realizada arrojó diferencias en la cantidad y nomenclatura de las estaciones, en la cantidad de columnas y en la cantidad de paradores ejecutados, las cuales se reflejan en el Cuadro Comparativo del Anexo IX del presente Informe. Por otra parte, de los Planos Conforme a Obra se incluyeron subtipologías no previstas originalmente (C1, C2, C3, C4, C5, C6, E1, E2, E3, E4 y E5), algunas de las cuales modificaron la cantidad de módulos del parador¹³³.

En el Cuadro 50 se resume la información referida a la cantidad de estaciones y de paradores conforme el relevamiento realizado.

¹³⁰ En el Anexo V del presente Informe se suministra el detalle de las estaciones y tipología de los paradores

¹³¹ La cantidad de estaciones y paradores también se verificó *in situ* mediante una visita al recorrido del Metrobús Corredor Sur (donde además se verificó la correspondencia de los nombres de las estaciones) realizada con personal de la UPETMBR el 05/09/14.

¹³² Ítem 7.3. de la Planilla de Cómputo y Presupuesto del PCP.

¹³³ Ver en el Anexo IX del presente Informe las diferencias mencionadas.

Conforme relevamiento <i>in situ</i> y Planos Conforme a Obra	Cantidad de Estaciones	Cantidad de Paradores por Tipología				
		A1	A1.2	C	E	Total
Ramal F. de la Cruz	14	-	-	17	9	26
Ramal Avda. Roca	15	-	-	22	6	28
Compartidas	8	1	-	2	5	8
Total	37	1	-	41	20	62

Cuadro 50 – Fuente: Elaboración propia con información obtenida del relevamiento realizado *in situ* y de los Planos Conforme a Obra

Las diferencias entre los datos del Cuadro 50 respecto del Cuadro 49, ambos del presente Informe, se exponen en el Cuadro 51.

Diferencia Circular con Consulta N° 2 Vs. Relevamiento	Cantidad de Estaciones	Cantidad de Paradores por Tipología				
		A1	A1.2	C	E	Total
Ramal F. de la Cruz	-	-	-	-3	2	-1
Ramal Avda. Roca	-4	-	-	-10	6	-4
Compartidas	-4	-	-1	-	-3	-4
Total	-8	-	-1	-13	5	-9

Cuadro 51 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los Cuadros 49 y 50 del presente Informe

Se aprecia una disminución del 18%, aproximadamente, en la cantidad de estaciones, y del 13%, en la cantidad de paradores, respecto de lo previsto con lo ejecutado.

Cabe señalar que los cambios de nombre y de tipología de las distintas estaciones no figuran en los Libros de Obra. Conforme lo relevado, los cambios de nombre se debieron a corrimientos en la implantación de los paradores, quedando estos en otras intersecciones de calles, por lo cual se consideró conveniente modificar la denominación según su nueva ubicación.

Por último, en cuanto al estado de mantenimiento general de las estaciones en ambos ramales, a la fecha de realizada la recorrida de reconocimiento, se observó:

- Falta de mantenimiento, en general, de las instalaciones.
- Rotura y falta de apoya brazos en la mayoría de los asientos perteneciente a los paradores de tipo antivandálico (Ver foto N° 1 del Anexo X del presente Informe).
- Roturas y falta de conservación de la totalidad de los botazos de ambos bordes de los paradores (Ver foto N° 2 del Anexo X del presente Informe).

- Rotura de vidrios de los paneles verticales de cerramiento perteneciente a los paradores estándar (Ver foto N° 3 del Anexo X del presente Informe).
- Pintadas y *graffitis* en la mayoría de las instalaciones de los paradores (Ver foto N° 4 del Anexo X del presente Informe).

6.3.5.10.2. Ejecución de Columnas Soporte de Cubierta (Ítem 7.3.)

Respecto de la cantidad de "Columnas Soporte Cubierta" se verificó que se colocaron 816 unidades, es decir, 130 unidades menos que las cotizadas (946 unidades) por la Contratista, lo cual representa, aproximadamente, un 14% menos de obra. Para estimar, según su tipología, cuantos paradores representaron la cantidad de columnas no construidas se realizó el Cuadro 52, al sólo fin informativo.

Tipología Parador conforme Punto D "Memoria Descriptiva" del PET	Cantidad Módulos (a)	Cantidad Columnas ((ax1)+1) (b)	Cantidad de Paradores estimados (130/b)
A1 - Cabecera Ascenso	17	18	7
A2 - Cabecera Descenso	13	14	9
C - Mixta Abierta	15	16	8
E - Metrobús Abierta	9	10	13

Cuadro 52 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del relevamiento realizado y del PET de la LP N° 1262/12

Este ítem fue certificado en su totalidad, no obstante el faltante de obra ejecutada. La Contratista cotizó la unidad del Ítem 7.3. "Columnas Soporte de Cubierta" en \$ 21.517,81; en consecuencia, las 130 columnas no ejecutadas representan \$ 2.797.315,30, aproximadamente, que fueron certificadas y pagadas.

El Ítem 7.3 forma parte del Ítem 7."Estructura Parador" tuvo una cotización total de \$ 60.246.418,47; en consecuencia, conforme el cálculo estimado en el Cuadro 51, los 9 paradores de menos ejecutados representan \$ 7.636.869,95¹³⁴.

No obstante, el cálculo realizado en el párrafo anterior no incluye el resto de los trabajos requeridos para la instalación de los paradores (contrapisos, solados, instalación eléctrica, cartelería, pintura, etc.). Dado que los paradores tienen una configuración modular distinta según sea su tipología, no puede

¹³⁴ El valor surge de dividir los \$ 60.246.418,47 por 71 (cantidad original de paradores; ver Cuadro 49) y multiplicarlos por 9.

realizarse un cálculo exacto de la cuantía de la obra ejecutada en menos. Por lo tanto, con carácter de cómputo estimativo y aproximado, se realizó el cálculo respectivo dividiendo el monto contractual (\$ 118.544.284,94) por la cantidad prevista de ejecución de paradores (71), multiplicándolo por la cantidad en menos de paradores ejecutados (9), el cual arrojó un monto de \$ 15.026.740,34.

Cabe destacar que, al momento de cierre de las tareas de campo, no se ha verificado ni constatado la realización del balance de economías y demasías para determinar el impacto de esta disminución en la cantidad de obra ejecutada.

Los materiales para construir las columnas del Ítem 7.3. fueron acopiados en un 100%, conforme se verifica en el Cuadro 42 del presente Informe. No obstante haberse ejecutado 130 columnas menos, se realizó el desacopio del 100% del material destinado a la construcción de las mismas no constando que se haya realizado la economía respectiva¹³⁵ o que los materiales hubieren quedado en poder del GCABA. De acuerdo con los datos del Cuadro 40 del presente Informe, el acopio total de los materiales necesarios para la ejecución de las columnas fue de \$ 12.510.663,32¹³⁶, en consecuencia, puede estimarse que el desacopio realizado en demasía asciende a \$ 1.705.482,27¹³⁷.

Sobre la metodología de desacopio utilizada surge que, en razón de no haberse detectado en el desacopio la menor cantidad de materiales utilizados, el mismo no se ha realizado por avance físico. En consecuencia, no se tuvo cuenta lo establecido en el Punto 2.18.13.1. del PCP que indica que “[...] *al producirse la incorporación a la obra de los materiales y/o elementos acopiados, se producirá el certificado de obra básica, haciendo abstracción del acopio realizado oportunamente y de acuerdo a la aprobación del Comitente. [...] ni en el Punto 2.18.1.3.2. que establece que “[...] el desacopio se efectuará mensualmente de acuerdo a los materiales realmente incorporados a la obra. [...]”*

Por último, conforme el descargo presentado oportunamente por el auditado, en el Punto 6.3.5.12 “Liquidación Final obra Metrobus Corredor Sur” del presente Informe

¹³⁵ Cabe señalar que no debería existir material en poder del Comitente, por devolución de la Contratista, porque se lo utilizó en el 100%.

¹³⁶ Sumatoria del monto total de los materiales indicados en el orden 2 a 6, ambos inclusive.

¹³⁷ Valor estimado de los materiales correspondientes a 130 columnas.

6.3.5.10.3. Modelo de Refugio de Medida Reducida

El modelo de Refugio de Medida Reducida no estuvo contemplado en los pliegos sino que fue definido en la Circular sin Consulta N° 4, en la que se solicitó la cotización de un mínimo de 60 módulos¹³⁸.

Este tipo de refugio, ítem no contemplado en la Planilla de Cómputo y Presupuesto¹³⁹ previsto en el PCP de la LP N° 1262/12 pero ofertado por separado, no fue adjudicado a Bricons SA – Miavasa SA UTE¹⁴⁰ en la Resolución N° 940-MJGGC-12. No obstante, del análisis de los Planos Conforme a Obra, se detectó la ejecución de 20 paradores correspondientes a este modelo (aproximadamente el 32% de los paradores construidos). Los Refugios de Medida Reducida no se encuentran medidos ni certificados ni indicados en los Libros de Obra.

6.3.5.10.4. Columna de Cerramiento Frontal

El Punto D “Memoria Técnica – Tipología de Columna – Módulo CF - Columna de Cerramiento Frontal” del PET de la LP 1262/12, define a este módulo como “el soporte de la cenefa transiluminada, las puertas automáticas y los límites metálicos”, aplicable a las tipologías A1, B, D y F. Para la obra del Metrobús Corredor Sur se había previsto una sola estación¹⁴¹ con esta Tipología. La Circular con Consulta N° 5 responde respecto de la cotización de estas columnas expresando “que se debían cotizar la provisión e instalación de las columnas de cerramiento frontal y cenefas”¹⁴². En la Figura 4 se exhibe el croquis de la Columna de Cerramiento Frontal.

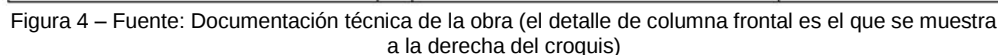
¹³⁸ Ver apartado 6.3.5.4. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

¹³⁹ Ver Anexo IV del presente Informe.

¹⁴⁰ La UTE presentó la cotización, conforme lo indicaba la Circular sin Consulta N° 4, separado de la Planilla de Cómputo y Presupuesto.

¹⁴¹ Estación Constitución del Ramal Fernández de la Cruz.

¹⁴² La pregunta realizada fue la siguiente: “[...] Según circular 2, el parador Constitución es tipo A1.2 con frente abierto, ¿Se debe considerar la provisión y cotización de columnas inclinadas frontales y cenefas? ¿Se deben dejar los insertos para futura colocación en este parador o en algún otro/s? [...]”.



A.G.C.B.A.

La ejecución de estas columnas fue cotizada en \$ 322.990,38 y se acopiaron materiales por \$ 78.763,01¹⁴³, los cuales fueron desacopiados en un 100%.

6.3.5.10.5. Estación Mariano Acosta

La Inspección de Obra, por Orden de Servicio N° 127 del 19/08/13, solicita a la Contratista la construcción de dos paradores sobre Fernández de la Cruz y Pergamino indicándole que “[...] *dado que el corredor se encuentra habilitado se solicita a la contratista extremar los plazos de ejecución.* [...]”. La Contratista, como consecuencia de esta orden solicita una ampliación del plazo contractual de 60 días¹⁴⁴.

Cabe destacar que el Metrobús fue inaugurado el 14/08/13 y la Recepción Provisoria Parcial de la obra se realizó el 02/09/13¹⁴⁵. Los planos de este parador fueron aprobados por la Inspección de Obra mediante Orden de Servicio N° 132 del 09/09/13 y, por su parte, la UPETMBR informó que la estación fue concluida el 10/09/13. Por Orden de Servicio N° 139 del 07/10/13 se solicita a la Contratista “acelerar los detalles pendientes en el nuevo parador Mariano Acosta para proceder a la liberación de uso”.

Con motivo de la ejecución de estos dos nuevos paradores se emitió la Resolución N° 795-MJG-13¹⁴⁶ del 18/09/13 ampliando el plazo de obra en 60 días a partir del 08/08/13, concluyendo el nuevo plazo el 07/10/13. No obstante, con posterioridad a esa fecha se continuó realizando trabajos según consta por la emisión de órdenes de servicio solicitando finalizar trabajos¹⁴⁷.

Se solicitó a la UPETMBR que informara sobre la certificación y la recepción provisoria y definitiva del parador. En respuesta al requerimiento informó que “[...] *el sistema de contratación establecido en la Obra es el denominado ‘Ajuste Alzado’, por el monto total de la misma, incluyendo todas las tareas que comprenden su realización, y en un plazo determinado.* [...] *Por lo tanto, no existe la medición y certificación de ningún parador en forma discriminada.* [...]” En cuanto a la recepción informó que “[...] *las Actas de recepción, tanto Provisoria como definitiva, son abarcativas de la totalidad de la Obra, no realizándose recepciones de paradores en forma específica* [...]”.

¹⁴³ Ver Cuadro N° 40 del presente Informe, Orden 1.

¹⁴⁴ Nota de Pedido N° 127 del 22/08/13. Por Resolución N° 795-MJGGC-13 del 18/09/13 se autoriza la ampliación del plazo contractual hasta el 07/10/13.

¹⁴⁵ Ver apartado 6.3.5.8. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

¹⁴⁶ BOCBA 4242.

¹⁴⁷ Órdenes de servicio N° 141 y 143 del 31/10/13 y 21/11/13, respectivamente.

6.3.5.11. Presentaciones judiciales Metrobús Corredor Sur

Se consultó a la Procuración General de la CABA respecto de la existencia de demandas judiciales relacionadas con las obras del Metrobús Corredor Sur. Se informó que en el Juzgado N° 12 Secretaría N° 24 tramitaba el Expediente N° A353-2013/0 caratulado “MARINARO NIDIA NOEMI y otros CONTRA GCBA SOBRE AMPARO”. La acción de amparo se promueve con el fin “[...] de que se declare la nulidad del Decreto N°287/12 y de los permisos de obras y/o autorizaciones que surgen de los Pliegos de Bases y Condiciones Particulares y de Especificaciones Técnicas para la Licitación Pública referida al “Metrobús Corredor Sur” (Expte. N°604.062/12, Licitación Pública N°1262-SIGAF/2012) y que se detengan, en consecuencia, las obras licitadas y en trance de ejecución. [...]”. La presentación argumenta que “[...] el acto administrativo cuya nulidad plantean fue dictado mediante el Decreto 287/12, y que incumple los requisitos que surgen del art. 80, inc. 1 y 2, art. 81, inc. 4 y 8 y concordantes de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires. Consideran que es inconstitucional, pues se omitió la imprescindible intervención de la Legislatura porteña, y también que en función de lo dispuesto por el art. 89 de la CCABA, debió darse al decreto aludido el tratamiento de doble lectura. [...]”. De la documentación relevada surge que la Fiscal dictaminó “[...] que la obra cuyos pliegos fueron aprobados por el acto impugnado ya se encuentra concluida, y que las líneas de colectivos afectadas al proyecto se encuentran operando y en funcionamiento, por lo cual resulta evidente que el objeto principal de este proceso habría devenido abstracto y, en consecuencia, entendió inoficioso expedirse sobre el planteo de inconstitucionalidad articulado. [...]”. En consecuencia, en el mes Julio/14 se emitió Fallo declarando abstracto el objeto de la acción de amparo.

6.3.5.12. Liquidación Final obra Metrobus Corredor Sur

El auditado, en su descargo¹⁴⁸ del Informe Preliminar del presente Proyecto, informó que había concluido la liquidación final de la obra auditada, la cual tramitó por EE 7780241/14.

Con relación a la tramitación del EE N° 7780241/14 cabe exponer previamente la cronología de los requerimientos por parte del Equipo Auditor, para poner de manifiesto la demora (9 meses, 26 días) incurrida en el trámite de Liquidación Final, teniendo en cuenta las deficiencias en la medición de la obra durante el desarrollo de la misma y el perjuicio económico de \$ 1.200.422,55 para el GCBA, subsanado tardíamente:

- El 05/06/14 se solicita a la Subsecretaría de Transporte (SSTRANS) la remisión, entre otra documentación, del Informe Final de la Contratista

¹⁴⁸ Recibido el 05/06/15.

y la Liquidación Final de la obra, dado que el 30/04/14 se había realizado la Recepción Definitiva de la obra “Metrobús – Corredor Sur” incluyendo la Obra Básica y el Balance de Economías y Demasías N° 1 (Adicional 1).

- El 19/06/14 la SSTRANS solicita una prórroga para la entrega del Informe Final y de la Liquidación Final dado que deben recibirlo de la Contratista, la cual es otorgada por nota el 23/06/14.
- El 01/07/14 se recibe de la SSTRANS nota del 26/06/14 poniendo a disposición el Informe Final e informando que la Liquidación Final tramita por EE N° 2014-07780241-MGEYA-SSTRANS.
- Dado que al tratarse de un Expediente Electrónico y carecerse de clave de acceso para relevarlo a través del Sistema SADE, se solicitó a la SSTRANS remitiera copia digitalizada del mismo el 05/08/14.
- El 12/08/14 la SSTRANS solicita prórroga para remitir la copia digitalizada, la cual se otorga el 19/08/14.
- El 21/08/14 se recibe la copia digitalizada.

La copia digitalizada, caratulada como “S/Liquidación Final Acto Aprobatorio – EX2014-07780241-MGEYA-SSTRANS, contenía la elevación de la UPE Transporte Masivo Buses Rápidos (UPETMBR) a la SSTRANS y a la Contaduría General de las Actas Provisorias y Definitiva y la Liquidación Final de la Obra Corredor Sur Metrobús el 27/06/14. Las planillas con la liquidación final constaban de la obra básica, los adicionales 1 y 2, y las redeterminaciones de precio aprobadas por un Monto Liquidado Total de \$ 151.755.489,22. No se registra documentación aportada por la Contratista. El mismo 27/06/14 se produce una serie de pases internos hasta que las actuaciones son enviadas a la Contaduría General por la SSTRANS.

Del EE 2014-07780241-MGEYA-SSTRANS, incorporado como copia en el descargo, surge que el 03/09/14 la Contaduría General remite a la UPETMBR unas planillas con la misma liquidación mencionada en el párrafo anterior, produciéndose una serie de pases internos, de mero trámite dado que no se aportan informes ni se toman decisiones, hasta el 18/09/14. El 28/01/15 la SSTRANS remite las actuaciones a un Asesor Administrativo quien las devuelve el 10/02/15.

El 22/04/15 se remite el Expediente a la UPETMBR quien lo retorna el mismo día a la SSTRANS, incorporándose la siguiente documentación:

- Liquidación Final Obra presentada por Bricons Miavasa UTE sin fecha. Establece el Balance Financiero de la obra como sigue:

Importe Total Final Obra “Metrobús Corredor Sur”: \$ 150.555.066,69

Pagos percibidos hasta la fecha \$ 151.755.489,23



Resultado \$ - 1.200.422,54

- Informe de Liquidación Final del 22/04/15 presentado por la UPETMBR convalidando los valores presentados por la UTE.

No consta en el Expediente el reclamo original a la UTE respecto de la presentación de la liquidación final ni la intimación a que hacen mención las actuaciones.

El 22/04/15 se emite Resolución N° 284-SSTRANS-2015 del 22/04/15 aprobando la Liquidación Final de la obra “Corredor Sur Metrobús”, remitiéndose la misma a la Dirección General de Contaduría para su intervención. El 24/04/15 la Contaduría General remite las actuaciones a la UPETMBR solicitando “[...] se sirva indicar el crédito donde se pueda deducir el importe del resultado negativo de la Liquidación Final de -\$ 1.200.422,55. [...]”. El 28/04/15 la SSTRANS responde a la Contaduría General que “[...] en ese sentido se informa que el Acta Acuerdo de la Redeterminación Definitiva fue aprobada por Resolución N° 358/MJGGC/15 que tramitó por EE N° 5138677/DGRP/2015. Asimismo se informa que en virtud de lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones Particulares, punto 2.12.9, el crédito deberá deducirse del Fondo de Garantía y Reparos, toda vez que en su parte pertinente el punto mencionado establece lo siguiente: “... o cuando la liquidación final de los trabajos resulte en saldo deudor en contra de aquel.” [...]”. El Expediente concluye el 29/04/15 con una remisión a un Asistente Técnico de la DG Contaduría, no constando, si se realizó la deducción respectiva.

Cabe destacar que la Resolución N° 358/MJGGC/15 mencionada no se encuentra publicada, en consecuencia, no se han podido verificar los montos aprobados y su justificación.

6.3.6. Desarrollo de la Obra “Metrobús Corredor 9 de Julio”

En el presente Punto se describen y analizan los aspectos técnicos y legales relevantes vinculados con el proceso de llamado a licitación pública y ejecución de las obras del Metrobús Corredor 9 de Julio. En el Anexo XI del presente Informe, se expone una Línea de Tiempo con los hitos más relevantes de la ejecución de las obras.

6.3.6.1. Estudios de Impacto Ambiental y Certificado de Aptitud Ambiental

El 06/09/12 la SSTRANS inicia el trámite¹⁴⁹, en forma conjunta con el Profesional Especialista interviniente, para solicitar el Certificado de Aptitud

¹⁴⁹ Expediente N° 1921629/12.

Ambiental del Metrobús Corredor 9 de Julio. Se presentó, al inicio y posteriormente a requerimiento de la APRA, el Proyecto Metrobús Corredor 9 de Julio, formulario de Categorización de Impacto, Memoria Descriptiva, planos, estudios técnicos de transporte, Informe de Evaluación de Impacto Acústico, Informe sobre Calidad del Aire, informe técnico sobre la afectación de las especies arbóreas, etc.

El 21/09/12, por Resolución N° 314-APRA-12¹⁵⁰, se convoca a Audiencia Pública, de conformidad con lo establecido en el Artículo 26 de la Ley N° 123 y bajo el régimen de la Ley N° 6 y sus modificatorias, para el día 30/10/12 con el objeto de analizar el proyecto “Corredor del Metrobús entre la Estación Constitución y la Estación Retiro por la Av. 9 de Julio”. La Audiencia tiene carácter obligatorio dado que del expediente por el que se tramita la Declaración de Impacto Ambiental y el Certificado de Aptitud Ambiental surge que la obra a realizar ha sido categorizada con Impacto Ambiental con Relevante Efecto.

Por Disposición N° 163-DGTALAPRA-12¹⁵¹ del 27/09/12 se modifica la Resolución N° 314-APRA-12 convocando la Audiencia Pública para el 06/11/12. Esta Disposición fue ratificada mediante Resolución N° 334-APRA-12¹⁵² del 05/10/12. La Audiencia se realizó el 06/11/12, tal como estaba previsto. De su lectura y análisis surgen las siguientes conclusiones:

- De las exposiciones de los participantes, queda claro que la mayoría de los mismos concurren a la Audiencia Pública sin disponer en tiempo y forma de la información necesaria e imprescindible para abordar adecuadamente sus respectivas intervenciones.
- Algunos de los participantes, por la propia actividad que desempeñaban, pudieron llegar al encuentro conociendo bases del proyecto.
- Las Audiencias Públicas, tal como se realizan, carecen de relevancia. Su implementación, está lejos de cumplir con los objetivos previstos en la Ley N° 6/98 de la Ciudad de Buenos Aires y exigido por la Ley 123 para todas las actividades, proyectos, programas y emprendimientos Con Relevante Efecto Ambiental.
- Algunos de los expositores, pusieron en relieve ciertos aspectos como son los inconvenientes que ocasionaban las combis en la zona céntrica de la Ciudad, y, sobre las playas de estacionamiento debajo de la Plaza de la República en la Avenida 9 de Julio y, que a la vista del proyecto ya construido, fuera asumido por el Titular del Proyecto.

¹⁵⁰ BOCBA 4004.

¹⁵¹ BOCBA 4004.

¹⁵² BOCBA 4011.

La Dirección General de Evaluación Técnica de la APRA requiere a distintos organismos competentes una serie de informes sobre diversos aspectos (tránsito, ruido, aire, emisión gases invernadero, espacios verdes, monumentos y lugares históricos, planeamiento urbano, playas estacionamiento, etc.).

El 20/12/12 la Dirección General de Evaluación Técnica eleva a la DGTAL de la APRA un Informe en la que señala que “[...] *con la ratificación de este nivel a todo lo actuado, se remite el presente a fin de elaborar el proyecto de resolución de otorgamiento del CAA para su posterior elevación a la presidencia de la APRA (...).*” En este Informe se ratifica la categorización como de Impacto Ambiental con Relevante Efecto y se propone incorporar, a las condiciones ya previstas, la que establece que “para todo movimiento de monumentos, esculturas, fuentes, etc. Se deberá contar con la autorización de los organismos competentes.

El 03/01/13 se suscribe la Resolución N° 1-APRA-13 mediante la cual se otorga la Declaración de Impacto Ambiental en los términos del inciso c) del Artículo 28 de la Ley N° 123¹⁵³ al proyecto “Corredor del Metrobús entre la Estación Constitución y la Estación Retiro por la Av. 9 de Julio” y se le otorga, por el plazo de 4 años, el Certificado de Aptitud Ambiental N° 17911, previsto en el Artículo 9° de la Ley N° 123, a nombre de la Subsecretaría de Transporte del GCABA. Además, se aprueban las condiciones a cumplir por el titular del emprendimiento, con el objeto de evitar y mitigar los potenciales impactos negativos de la actividad. Estas condiciones se establecen para la Etapa de Obra y para la Etapa Operativa. Respecto de esta última, las condiciones más relevantes, entre otras referidas al cumplimiento de la Ley N° 1540, iluminación, señalización, seguridad vial, etc., son:

- Cumplir con las condiciones establecidas por el Departamento de Contaminación Acústica, respecto de presentar dentro de los 60 días un Informe Técnico comprendiendo monitores de los niveles sonoros de la región involucrada. En caso que los estudios arrojen incrementos significativos deberán ejecutarse las medidas de mitigación adecuadas.
- Efectuar un Plan de Monitoreo de Calidad del Aire en la traza del proyecto.
- Asegurar el acceso a las playas de estacionamiento existentes a los largo de la traza del proyecto.

¹⁵³ Art. 8° - Se consideran actividades, proyectos, programas o emprendimientos, sujetos obligatoriamente al Procedimiento Técnico-Administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental a: [...] c) Aquéllos para los que la ciudadanía lo solicite en el marco de los derechos conferidos por el Artículo 26 de la Constitución de la Ciudad, de acuerdo con la reglamentación.

- Efectuar un Plan de Monitoreo del Balance de Emisiones de Gases Efecto Invernadero (FEI).

El 11/10/13 se inicia el trámite para la rectificación del Certificado de Aptitud Ambiental N° 17911 en razón de la ampliación de la obra Metrobús Corredor 9 de Julio con la construcción de “Túneles de cruce del Metrobús con el Distribuidor Av. 9 de Julio y Av. San Juan”. Como consecuencia, se dicta la Resolución N° 383-APRA-2012 con el objeto de analizar el proyecto de túneles mencionado. La Audiencia Pública se celebra el 29/11/13.

El 10/12/13 la Dirección General de Evaluación Técnica eleva su informe técnico y proyecto de resolución. El 13/12/13 se emite la Resolución N° 1388-MAYEPCG-13 mediante la cual se aprueba la ampliación de la Declaración de Impacto Ambiental aprobada por Resolución N° 1-APRA-13 para el Proyecto “Túneles cruce del Metrobús con el Distribuidor 9 de Julio y Av. San Juan” como ampliación de la Obra Metrobús Corredor 9 de Julio, estableciendo una serie de condiciones para las Etapas de Obra y Operativa.

Por último, se señala que la construcción del Centro de Transferencias de Combis¹⁵⁴ no fue sometida a consideración de la APRA. De las constancias obrantes en el Expediente N° 1921629/12 no surge la presentación de estudios de impacto ambiental respecto de esta obra nueva en la traza del Metrobús Corredor 9 de Julio ni que se solicitara ampliación del Certificado de Aptitud Ambiental N° 17911.

6.3.6.2. Aprobación, llamado y adjudicación de la Licitación Pública de Obra Mayor N° 2815/12

El Decreto N° 555/12¹⁵⁵ del 29/11/12 aprobó los pliego de Bases y Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas de la obra pública “Metrobús Corredor 9 de Julio”, con localización a lo largo de la Av. 9 de Julio, desde la Av. San Juan hasta Arroyo. El Proyecto consistió, conforme lo establece el PCP, en la construcción de Estaciones-Parador de Buses de Tránsito Rápido sobre la traza de la Avenida 9 de Julio, destinando sus carriles y plazoletas centrales para este sistema.

Se autorizó a la JGM a realizar el llamado a Licitación Pública, por el régimen de la Ley de Obras Públicas N° 13.064, conforme a la documentación aprobada, con un Presupuesto Oficial de \$ 112.516.508,48¹⁵⁶ con acopio de materiales del 15% y anticipo financiero del 10%. El plazo de ejecución de la obra se estableció en 120 días corridos contados a partir de la fecha de comienzo de los trabajos fijados en la Orden de Inicio.

¹⁵⁴ Ver apartado 6.3.6.4.3. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

¹⁵⁵ BOCBA 4049.

¹⁵⁶ A precios de Octubre/12.

Por otra parte, se le delega la facultad de emitir aclaraciones y consultas, responder a las mismas, designar la Comisión encargada del estudio y análisis de la oferta y dictar todos los actos que sean conducentes para la adjudicación y ejecución del contrato, incluyendo aquellos que sean necesarios para la redeterminación de precios.

El llamado a Licitación Pública de Obra Mayor N° 2815/12 (LP N° 2815/12), cuyo objeto es la construcción del denominado “Metrobús Corredor 9 de Julio”, se estableció para el 11/01/13 mediante Resolución N° 951-MJGGC-12¹⁵⁷ del 04/12/12. En el mismo acto administrativo se designaron a los integrantes de la Comisión evaluadora de las ofertas y se estableció la gratuidad de los pliegos.

En la fecha prevista se presentaron las siguientes ofertas:

- Oferta N° 1 – UTE Rovella Carranza S.A. – Grupo Farallón Desarrollos Inmobiliarios S.A. – Monto de la oferta \$ 108.166.528,04.
- Oferta N° 2 – Riva S.A. – Monto de la oferta \$ 114.999.000,00.
- Oferta N° 3 – Dycasa S.A. – Monto de la oferta \$ 125.330.902,16.
- Oferta N° 4 – UTE Bricons SAICFI – Chediak S. A. – Monto de la Oferta \$ 138.830.973,89.
- Oferta N° 5 – Fontana Nicastro S.A. – Marcalba S.A. – Miavasa S.A. UTE – Monto de la Oferta \$ 150.592.160,00.

El 30/01/13 la Comisión Evaluadora de Ofertas propicia la preadjudicación a favor de la firma Riva S.A. por un monto de \$ 114.999.000,00. Las ofertas N° 1 y 3 fueron desestimadas por no cumplir con los antecedentes técnicos solicitados y por no acompañar los precios de referencia asociados a cada análisis de precios, respectivamente. Respecto de las Ofertas N° 4 y N° 5 no se encuentran desestimadas ni rechazadas.

Por Resolución N° 157-MJGGC-13¹⁵⁸ del 15/02/13 se adjudicó a la firma Riva S.A. el objeto de la LP N° 2815/12 por un monto total de \$ 114.999.000,00. En el mismo acto administrativo se designó a la Subsecretaría de Transporte como Organismo encargo de la Inspección de Obra. Cabe destacar sobre este último aspecto que no consta en la documentación relevada la designación específica del Director de Obra ni del Inspector de Obra.

La Contrata se firmó el 25/02/13 y se iniciaron los trabajos el 04/03/14. Conforme el plazo de obra establecido en el PCP la obra concluiría el

¹⁵⁷ BOCBA 4049.

¹⁵⁸ BOCBA 4104.

04/07/13. No obstante, se aprobaron diversas ampliaciones que extendieron el plazo de obra hasta el 31/12/13¹⁵⁹.

6.3.6.3. Características principales de la obra básica

La cantidad, tipología y nombre de las estaciones y paradores objeto de la LP N° 2815/12 “Metrobús Corredor 9 de Julio”, fue experimentando una serie de transformaciones sustanciales, en el período comprendido entre el llamado a licitación y la Recepción Definitiva de la Obra.

De acuerdo a lo descripto en el PET los refugios para la espera de Metrobús son parte de un sistema lineal modular general de espera de transporte público de pasajeros. El proyecto que representa esta documentación es un subsistema de los Centros de Transbordo cuyo anteproyecto fue ganado por concurso en el contexto del Concurso de Mobiliario Urbano y de equipamiento para la CABA.

Los paradores poseen dos frentes de arrime vehicular. Se organizan de a tramos del tipo dársena alta con una altura sobre el nivel del asfalto de 40 cm. Esta medida es compatible con la altura del piso de los buses que van a transitar por la avenida. Se accede a todas por medio de rampas peatonales situada en las puntas de los mismos. Su atributo de repetición modular permite resolver las necesidades de interacción vehículo/pasajero en toda su longitud.

El PET registra una sola, denominada Tipología “A” cuyas características son:

- Longitud 89,64mts (totalidad de módulos 26) + 2 Módulos Acceso
- Ubicada en forma de isla en el carril central de la avenida. La misma es abierta con cenefa transiluminada. Posee ingreso doble, en cada uno de sus extremos.
- Está compuesta por una unidad estructural denominada pórtico, principal elemento estructural de todo el conjunto, que consta de 3 partes fundamentales: las columnas, el arco central y las vigas. Sobre estos pórticos se apoya una cubierta mixta compuesta de paños de vidrio verde serigrafiados con motivos vegetales sobre las vigas (nave lateral) y un techo de chapa de aluminio de 3 mm de espesor sobre el arco (nave central). En cada extremo del refugio se encuentra un tramo de techo en voladizo denominado Módulo Acceso.

Para la construcción de los paradores se utilizan 5 tipos de pórtico:

- Pórtico A (sin desagüe pluvial): Se ubica en forma alternada con el pórtico B y es el encargado de transportar el agua de lluvia hacia el

¹⁵⁹ Resoluciones N° 490-MJGGC-13, N° 801-MJGGC-13 y N° 1076-MJGGC-13.

mismo, ya que no posee descarga pluvial vertical. Las chapas laterales y el perfil UPN¹⁶⁰ de las columnas poseen orificios pasantes en la parte baja y del lado de las naves laterales para poder recibir el equipamiento de los módulos baranda, asientos con respaldo y apoyabrazos, asientos altos y cestos (estos a ambos lados de la columna).

- Pórtico B (con desagüe pluvial): Recibe las aguas que se recogen de 2 tramos de techo de 3,3 mts. de largo. El agua es llevada por las canaletas correspondientes vierten las aguas en caños pluviales de fundición de hierro que bajan por las columnas y desaguan en la calzada debajo de la línea de botazos. Las chapas laterales y el perfil UPN de las columnas poseerán orificios pasantes en la parte baja y del lado de las naves laterales para poder recibir el equipamiento de los módulos baranda, asientos con respaldo y apoyabrazos, asientos altos y cestos (estos a ambos lados de la columna).
- Pórtico C (pórtico técnico): Es un pórtico especial, más ancho que los otros. En el mismo los UPN se reemplazan por un perfil UPN 12 cortado y suplementado con una chapa de espesor igual a la del UPN. A este pórtico llegan todas las acometidas (eléctricas y de corrientes débiles), cada una con su cámara de pase en el solado.
- Pórtico D (pórtico de acceso sin desagüe pluvial): Estos pórticos finales de serie se ubican en los extremos de los refugios siempre y cuando los pórticos adyacentes sean pórtico con desagüe (Pórticos B).
- Pórtico E (pórtico de acceso con desagüe pluvial): Estos pórticos finales de serie se ubican en los extremos de los refugios siempre y cuando los pórticos adyacentes sean pórtico sin desagüe (Pórticos A).

La unidad funcional de los paradores se organiza mediante módulos estructurales de 3,3 metros lineales. La secuencia modular, cuya cantidad por tipología de parador se encuentra expresada en particular para cada uno, propone los siguientes módulos: módulo libre, módulo baranda a 90cm., módulo de asientos con respaldo, módulo de asientos altos, módulo Infovial y módulo de acceso. Además, contempla un conjunto de accesorios: cestos de residuos, señal de lectura Braille, solados de reconocimiento para no videntes, etc.

La Circular con Consulta N° 1 del 18/12/12, Punto 1, indicó las características que deben cumplir las estaciones del Corredor. Con esta Circular se brindó respuesta al pedido de que “se suministrara un plano general con la ubicación de las diferentes estaciones a lo largo de todo el trayecto entre la calle

¹⁶⁰ Perfil con sección en forma de U del acero laminado estructural cuyas las alas están inclinadas un 8% con respecto al alma.

Posadas y la Av. San Juan, indicando tipología de cada una de ellas, dado que en el Anexo 10 de la licitación hay un croquis donde solo puede verse en forma esquemática las ubicaciones”. En consecuencia, se aclara que:

- La cantidad de estaciones es 14, tal como lo establece el Anexo 10 del PET.
- La única tipología es la “A”, conforme el Anexo I del PET cuya longitud es de 89,64 metros y se compone de 26 módulos más 2 módulos de acceso.
- Se ubican en el carril central de la Avda. 9 de Julio, en forma de isla, y es abierta con cenefa transiluminada.
- Posee ingreso doble en cada uno de los extremos.

6.3.6.4. Ejecución de los trabajos - Certificación y Adicionales de Obra

Durante el desarrollo de la obra se introdujeron modificaciones de proyecto y obra nueva mediante el dictado de los respectivos actos administrativos.

La aclaración realizada por la Circular con Consulta N° 1 y la modificación introducida por el Adicional de Obra N° 2 en la cantidad de estaciones y módulos a instalar¹⁶¹ produjo cambios en las cantidades de obra a ejecutar.

En el Cuadro 53 se realiza la comparación entre la cantidad de estaciones y pórticos a ejecutar, conforme la Oferta presentada por Riva SA, con la cantidad surgida de las modificaciones mencionadas, verificadas en los Planos Conforme a Obra puestos a disposición del equipo.

Estación	Oferta [a]							Modificación Adicional 2 [b]							Diferencia Oferta Vs Adicional 2 (b-a)						
	Cant. Módulo	Pórtico A	Pórtico B	Pórtico C	Pórtico D	Pórtico E	Total Pórtico	Cant. Módulo	Pórtico A	Pórtico B	Pórtico C	Pórtico D	Pórtico E	Total Pórtico	Cant. Módulo	Pórtico A	Pórtico B	Pórtico C	Pórtico D	Pórtico E	Total Pórtico
Estados Unidos	26	11	13	1	0	1	26	26	12	12	1	0	2	27	0	1	-1	0	0	1	1
Independencia	26	11	13	1	0	1	26	12	4	6	1	2	0	13	-14	-7	-7	0	2	-1	-13
Chile	26	11	13	1	0	1	26	22	10	10	1	0	2	23	-4	-1	-3	0	0	1	-3
México	0	0	0	0	0	0	0	28	12	14	1	2	0	29	28	12	14	1	2	0	29
Venezuela	26	11	13	1	0	1	26	23	10	11	1	1	1	24	-3	-1	-2	0	1	0	-2
Belgrano	26	11	13	1	0	1	26	21	9	10	1	1	1	22	-5	-2	-3	0	1	0	-4
Alsina	0	0	0	0	0	0	0	7	2	3	1	1	1	8	7	2	3	1	1	1	8
H. Yrigoyen	26	11	13	1	0	1	26	21	9	10	1	1	1	22	-5	-2	-3	0	1	0	-4
Brme. Mitre	26	11	13	1	0	1	26	20	8	10	1	2	0	21	-6	-3	-3	0	2	-1	-5
J. D. Perón	26	11	13	1	0	1	26	27	12	13	1	1	1	28	1	1	0	0	1	0	2
Obeisco Sur	26	11	13	1	0	1	26	26	12	12	1	0	2	27	0	1	-1	0	0	1	1
Obelisco Norte	26	11	13	1	0	1	26	27	12	13	1	1	1	28	1	1	0	0	1	0	2
Teatro Colón	26	11	13	1	0	1	26	24	10	12	1	2	0	25	-2	-1	-1	0	2	-1	-1
Córdoba	26	11	13	1	0	1	26	22	10	10	1	0	2	23	-4	-1	-3	0	0	1	-3
Paraguay	26	11	13	1	0	1	26	22	10	10	1	0	2	23	-4	-1	-3	0	0	1	-3
M. T. de alvear	0	0	0	0	0	0	0	8	2	4	1	2	0	9	8	2	4	1	2	0	9
Santa Fe	26	11	13	1	0	1	26	27	12	13	1	1	1	28	1	1	0	0	1	0	2
Total	364	154	182	14	0	14	364	363	156	173	17	17	17	380	-1	2	-9	3	17	3	16

Cuadro 53 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Oferta de Riva SA y de los Planos Conforme a Obra

¹⁶¹ Ver Cuadro 54 del presente Informe.

Como puede apreciarse en el Cuadro 53, el agregado de las 3 estaciones no significó mayor cantidad de módulos; se pasó de 364 a 363. En cambio, por la cantidad variable de módulos se modificaron la cantidad de pórticos, en cuanto a cantidad y tipo utilizado. Se aprecia que se ejecutaron 16 pórticos en demasía.

Debe señalarse que en la Oferta no se cotizaron 14 Pórticos D, a pesar de que su instalación estaba prevista en el Presupuesto Oficial dado que, por Proyecto, debía instalarse uno por estación. Cabe destacar que la Comisión Evaluadora de Ofertas no se expidió respecto de esta diferencia fundamental (todas las demás oferentes las cotizaron).

No obstante, puede apreciarse que fueron ejecutados todos los Pórticos D previstos en el proyecto y, además, los 3 que correspondientes a las nuevas estaciones. Por la misma razón se incrementan en 3, respectivamente, los Pórticos C y E. En cuanto a los Pórticos A y B, la diferencia es producto de la cantidad de módulos incorporados por parador. Si, se toma como que hubieren sido cotizados los Pórticos D, la diferencia de Pórticos se reduce a 2.

Las Actas de Medición como los Certificados de Obra no han reflejado las diferencias en la cantidad ejecutada de Pórticos¹⁶². Se certificó el 100% de la obra sin que se hayan modificado las cantidades físicas ejecutadas de los diversos ítems. La documentación técnica relevada no registra la realización de balances de economías y demasías que reflejen los cambios producidos.

En el Cuadro 54 se expone el gasto devengado total de la LP N° 2815/12.

Lic. Púb. N° 2815/12 "Metrobús Corredor 9 de Julio"		Monto Devengado (en pesos)
Certificación Básica		114.999.000,00
Total Adicionales		92.053.812,42
Adicional 1	19.973.378,60	
Adicional 2	18.974.955,57	
Adicional 3	19.888.859,11	
Adicional 4	19.988.837,09	
Adicional 5	13.227.782,05	
Redeterminación de Precios		13.302.331,98
Total		220.355.144,40

Cuadro 54 – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la certificación de obra. El detalle de esta información se exhibe en el Cuadro 29 del presente Informe.

¹⁶² Que a su vez implica distinta ejecución de cubiertas, cenefas, solados, etc.

Los adicionales aprobados representaron el 80,05% de la Certificación Básica. A continuación se describen sintéticamente cada uno de los adicionales aprobados.

La aprobación de los cinco adicionales de obra tratados a continuación, tienen como característica común que la Administración llamó a licitación pública y adjudicó una obra central para alcanzar la fluidez del transporte público de pasajeros, cuando aún no contaba con un proyecto completo y/o estudios técnicos suficientes, incumpléndose con lo establecido por el Artículo 4° de la Ley N° 13064, toda vez que “la responsabilidad del proyecto y de los estudios que le han servido de base, caen sobre el organismo que los realizó”.

6.3.6.4.1. Ampliación de Obra Metrobús Corredor 9 de Julio - Adicional N° 1 “Maceteros” – Expediente N° 1363872/13

La UPETMBR, mediante nota del 10/05/13, informó a la Inspección de Obra que el Proyecto Metrobús Corredor 9 de Julio “[...] incluye además de la construcción de las estaciones para los pasajeros, la incorporación de un bulevar separador de 2,5 mts de ancho separando los flujos de los colectivos de los vehículos particulares, y además sirve como apoyo peatonal para aquellas personas que deben cruzar la avenida. [...]”. Por otra parte, en atención a la documentación presentada ante la APRA para el Estudio de Impacto Ambiental y ante el Juzgado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo y Tributario de la CABA N° 14 Secretaría N° 28¹⁶³, justificó la construcción del boulevard por la incorporación de árboles para compensar los trasplantados para la implementación del proyecto toda vez que el proyecto contempla la incorporación de “maceteros”.

Los separadores son de distinto tipo y se estimó una cantidad de 1.432 unidades. En la figura 6 se muestra un corte de los separadores proyectados.

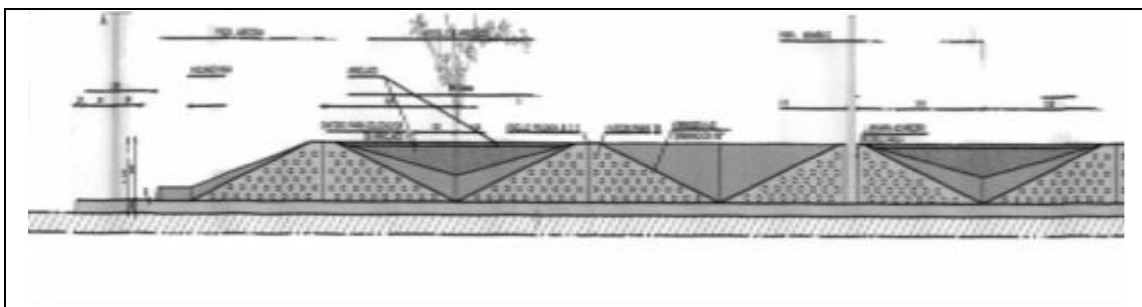


Figura 6 – Fuente: Documentación técnica del Adicional de Obra N° 1

¹⁶³ En el marco de los autos caratulados “DI FILIPPO FACUNDO MARTIN Y OTROS C/GCBA S/AMPARO (Art. 14 CCABA) EXPTE N° A254-2013/0.

En consecuencia, se solicitó la cotización de los materiales y trabajos conforme las especificaciones técnicas elaboradas específicamente¹⁶⁴ y el 17/05/13¹⁶⁵ la Contratista presenta el Balance General de Economías y Demasías el cual asciende a \$ 19.973.383,41 junto con Plan de Trabajos, documentación técnica y nueva Curva de Inversión. Cabe destacar que este Balance contiene solamente demasías con análisis nuevos y precios nuevos a valores contractuales y representa el 17,37% del contrato.

La Inspección de Obra el 21/05/13¹⁶⁶ prestó su no objeción al balance económico presentado por la Contratista y lo elevó para su aprobación a la UPETMBR el 23/05/13. El trámite concluyó con el dictado de la Resolución N° 458-MJGGC-13¹⁶⁷ del 13/06/13 aprobando el Adicional de Obra N° 1 de la LP N° 2815/12 por un monto de \$ 19.973.383,41 y un pago especial a cuenta del precio total de la obra del 30%, equivalente a \$ 5.992.015,02. En los Considerandos de la Resolución se enmarcaron los trabajos aprobados en el Artículo 30 de la Ley N° 13.064.

De la lectura de los argumentos utilizados por el Comitente para justificar la necesidad de cotizar y aprobar el Adicional de Obra N° 1, queda evidenciada aspectos no desarrollados completamente en el proyecto original. Tal como expresa la UPE, que “[...] en el marco del proyecto *Metrobús 9 de Julio*, el mismo incluye además de la construcción de las estaciones de pasajeros, la incorporación de un *bulevar separador*. [...]”, expone que esta construcción, necesaria e indispensable para la obra, no estaba proyectada al momento de realizar el llamado a licitación.

En cuanto al encuadramiento legal del Adicional de Obra N° 1 en el Artículo 30 de la Ley N° 13064, sin perjuicio de lo expresado anteriormente respecto de las falencias del proyecto, resultó procedente. No obstante, al quedar obra elemental por fuera de la licitación, la Administración no logró la compulsa de precios a los fines de pactar el justiprecio de la obra.

Conforme la documentación relevada surge que se ejecutaron 1838 separadores, siendo la diferencia, económicamente irrelevante, producto de ajustes por replanteo de obra (Cuadro 55).

¹⁶⁴ La solicitud a la Contratista se concreta mediante Orden de Servicio N° 48 del 14/05/13.

¹⁶⁵ Nota de Pedido N° 77 del 17/05/13.

¹⁶⁶ Orden de Servicio N° 58.

¹⁶⁷ BOCBA 4195.

Tipo Separador	Adicionales 1 y 2	Plano Conforme a Obra	Diferencia
A	283	314	31
A`-B`	124	90	-34
B	407	310	-97
B`		94	94
C	283	314	31
C`	124	90	-34
D	407	310	-97
D`		94	94
E	72	74	2
F	72	74	2
G	72	74	2
Total	1.844	1.838	-6

Cuadro 55 – Fuente: Elaboración propia con información relevada de la documentación técnica de obra

6.3.6.4.2. Ajuste de Proyecto Obra Metrobús Corredor 9 de Julio - Adicional N° 2 – Expediente N° 2358309/13

Este ajuste de proyecto es producto de varias modificaciones introducidas al mismo, las cuales se describen a continuación:

El 11/03/13, se informa a la Inspección de Obra que se han producido modificaciones en el Proyecto “[...] *a partir del pedido de la Dirección General de Transporte y el área de Proyectos de la Unidad de Proyectos Especiales Transporte Masivo de Buses Rápidos, habida cuenta de los cambios producidos en las cuestiones operativas de los colectivos y de los peatones y pasajeros.*” [...]”. Los cambios del proyecto original consisten en:

1. Aumentar la cantidad de paradores-estaciones del Metrobús de 14 a 17 en total. La documentación contractual había previsto 14 paradores de 90 mts de longitud, compuestos por 26 módulos y dos módulos de acceso cada uno de ellos. Con la modificación queda “[...] *finalmente un total de 17 paradores de longitudes y módulos variables habida cuenta de la necesidad de incorporar más espacio para la detención de colectivos y la espera de los pasajeros, de acuerdo a definiciones de proyecto.* [...]”.

Cabe destacar que, conforme el relevamiento realizado, si bien la cantidad de estaciones aumentó de 14 a 17, la cantidad de módulos finales instalados disminuyó en 1, es decir que de 364 módulos previstos originalmente se pasó a 363¹⁶⁸. Esta circunstancia indicaría la relatividad del aumento en la cantidad de estaciones, respecto del concepto

¹⁶⁸ Ver apartado 6.3.6.4. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

emanado de la UPE acerca de “[...] *la necesidad de incorporar más espacio para la detención de colectivos y la espera de pasajeros, de acuerdo a definiciones de proyecto.* [...]”.

2. Optimizar el sistema introduciendo cambios en la altura y longitud de los paradores. Se consideró un aumento de 20cm de alto en los pórticos metálicos que conforman la cubierta de los paradores por razones de seguridad vial; y de un aumento de 40 cm de altura en los paradores en que se detienen buses de media distancia.

Este cambio denota falencia en el relevamiento de necesidades que debe ser previo a la implementación del proyecto.

3. Potenciar los sectores de cabecera de 9 de los paradores, jerarquizándolo a través de un nuevo sistema de luminarias, modificando así las instalaciones eléctricas establecidas en el proyecto inicial. Si bien la Dirección General de Alumbrado del Ministerio de Ambiente y Espacio Público provee e instala las luminarias, es menester realizar la conexión de energía desde los paradores.
4. El aumento en las longitudes de los paradores, implicó un incremento proporcional en el cómputo de las piezas premoldeadas de los canteros separadores. Para esta nueva etapa se consideró el uso de idénticas tipologías presentadas en el Adicional N° 1 y se estimó una cantidad de 474 unidades de diversos tipos.
5. A requerimiento del área de proyectos de la UPETMBR, para incorporar más elementos de seguridad vial para los peatones, se decidió la colocación de bolardos sobre las sendas de los cruces a los efectos de generar una barrera física y de protección a los peatones de transporte de colectivos.

La demarcación para establecer un límite precautorio y preciso entre una vía de circulación vehicular y una de circulación peatonal es una condición fundamental respecto a la seguridad. Por lo tanto, dada la relevancia de dicha situación, ameritaría que los bolardos hayan sido incorporados a la obra básica y no como obra adicional. La situación planteada no es un imprevisto sino una imprevisión del proyecto que no tuvo en cuenta, en su relevamiento inicial de necesidades y en el proyecto, aspectos imprescindibles referidos a la seguridad peatonal.

6. La Inspección de Obra decidió modificar el proyecto del sistema pluvial de los paradores para optimizar el previsto originalmente que el volcado de agua de lluvia a calzada del Metrobús. El cambio consistió en canalizar las aguas pluviales a través de un conducto central que descarga al sistema de desagüe pluvial-cloacal de AySA, eliminando posibles efectos

de hidroplaneo en el frenado de los buses y posibles impactos y salpicaduras a los pasajeros en espera en la estación¹⁶⁹.

7. En los sectores de implantación de paradores coincidentes con estacionamientos subterráneos existentes, la Inspección solicitó alivianar las losas disminuyendo el peso específico por m3 de las mismas, adoptándose el criterio de ejecución de “losas alivianadas”.

Este trabajo también es consecuencia de la imprevisión de proyecto, dado que los estacionamientos subterráneos eran preexistentes a la elaboración del proyecto del Metrobús Corredor 9 de Julio. Por otra parte, dada la envergadura de la obra los estudios técnicos tendrían que ser previos y no realizados a la par de la ejecución de los trabajos.

Similar situación se dio en la construcción del Metrobus Corredor Avda. Juan B. Justo en la que esta AGCBA observó imprevisión por la omisión del entubamiento del Arroyo Maldonado en el proyecto licitado¹⁷⁰ ni que se hubiera dado intervención a la Unidad de Proyecto Especial del Arroyo Maldonado¹⁷¹.

El 12/06/13¹⁷² la Contratista presenta su Balance de Economía y Demasías N° 2, documentación técnica, Plan de Trabajos y nueva Curva de Inversión para su aprobación por un total de \$ 18.974.955,58 (16,50% del monto contractual), el cual incluye los siguientes rubros:

Rubro A: Aumento cantidad paradores 14 a 17.

Rubro B: Separadores Premoldeados.

Rubro C: Desagües Pluviales.

Rubro D: Losas Alivianadas.

La Inspección de Obra, en la misma fecha comunica¹⁷³ a la Contratista su no objeción al balance presentado y lo eleva a la UPETMBR para su aprobación. El 13/06/13 se eleva la documentación a la SSTRANS para su consideración y continuación del trámite.

Las actuaciones, en el marco del Decreto N° 752/08¹⁷⁴ del 20/06/08, y un proyecto de Resolución aprobatoria de las modificaciones fueron remitidas a la Procuración General, la cual emitió el Dictamen N° IF-2013-02653651-PG

¹⁶⁹ Esto fue posible debido a que la empresa AySA autorizó en el marco de un convenio firmado por el Ministerio de Ambiente y Espacio Público, la descarga pluvial de los paradores a cada desagüe pluvio-cloacal cercano a cada uno de los paradores.

¹⁷⁰ Observación N° 10 del Informe Final N° 1410. Proyecto 1.12.01 – Ejecución y Rehabilitación de Obras Complementarias – Proyecto 3 “Movilidad Sustentable”.

¹⁷¹ Observación N° 10 del Informe Final N° 1410. Proyecto 1.12.01 – Ejecución y Rehabilitación de Obras Complementarias – Proyecto 3 “Movilidad Sustentable”.

¹⁷² Nota de Pedido N° 92.

¹⁷³ Orden de Servicio N° 92.

¹⁷⁴ BOCBA 2961.

del 25/06/13. El Dictamen realiza una serie de observaciones formales subsanables concluyendo que, atendidas las mismas, el proyecto de Resolución puede ser suscripto.

El trámite concluyó con el dictado de la Resolución N° 499-MJGGC-13¹⁷⁵ del 28/06/13 mediante la cual se aprueban el Adicional de Obra N° 2, por un monto de \$ 18.974.955,58 y un pago especial a cuenta del precio total de la obra del 30% equivalente a \$ 5.692.486,67. Por otra parte, se amplía el plazo de obra en 44 días, trasladando la fecha de finalización de la misma al día 15/08/13.

En cuanto al encuadre legal adoptado para la aprobación del adicional, sustentado en el Artículo 30 de la Ley N° 13064, es adecuado dado que se trata de una modificación del proyecto original, contemplado en el ejercicio del *ius variandi* del Comitente.

Cabe destacar que en los Considerandos de la Resolución N° 499-MJGGC-13 se señala “[...] que el artículo 1° del decreto N° 948/08 delega a los/as Ministros/as y Secretarios/as del Poder Ejecutivo de las respectivas Jurisdicciones comitentes la facultad de aprobar modificaciones a los contratos de obras públicas y servicios de mantenimiento regidos por la Ley N° 13.064, cualquiera haya sido el monto de la adjudicación y la autoridad que la hubiera autorizado o aprobado los pliegos respectivos, siempre que impliquen aumentos o disminuciones que no superen el veinte por ciento (20%) del monto total del contrato, conforme lo establecido en el artículo 30 de la antedicha Ley; [...]”. En el adicional bajo análisis, si bien económicamente el mismo representa el 16,50% del monto contractual adjudicado, no debe dejarse de tener en cuenta que ya se encontraba aprobado el Adicional de Obra N° 1 por un 17,37%, sumando ambos el 33,87% del valor total adjudicado.

Se entiende que, como en toda delegación de competencias, ésta debe interpretarse con carácter restrictivo. La competencia delegada por el Jefe de Gobierno, mediante el Decreto N° 948/08, tiene el objetivo de agilizar la gestión de los contratos de obra conservando, para sí, la competencia para las modificaciones que disminuyan o aumenten el 20% del monto del contrato, dado que debe cumplir con la responsabilidad que le acuerda la Constitución de la CABA en la administración del presupuesto general.

La Procuración General, al emitir su Dictamen, se limita a señalar que el adicional está encuadrado en el Artículo 30 de la Ley N° 13064 y que no supera el 20% del monto contractual, sin tener en cuenta la acumulación del Adicional de Obra N° 1.

¹⁷⁵ BOCBA 4195.

6.3.6.4.3. Proyecto Centro de Transferencia de Combis Nodo Obelisco – Adicional N° 3 - Expediente N° 1113654-13

El 08/04/13 la DGTRANSP eleva a la SSTRANS el Proyecto denominado “Centro de Transferencia 9 de Julio Sur” para que se evalúe su instrumentación. Cabe destacar que la problemática de las Combis fue señalada en la Audiencia Pública del 06/11/12 como un tema no considerado por la Administración en la elaboración del Proyecto del Metrobús Corredor 9 de Julio.

El proyecto, titulado “Centro de Transferencia de Combis Nodo Obelisco” en la documentación presentada, informa de la existencia de dos “nodos” que funcionan como los lugares de operación de los Servicios de Combis, con destinos hacia la zona Sur y Oeste del Gran Buenos Aires: el “Nodo Obelisco”, comprendido por la Av. 9 de Julio entre las calles Lavalle y Sarmiento, y el “Nodo Teatro Colón” comprendido por la Av. 9 de Julio entre las calles Lavalle y Córdoba. Esta zona, en las que operan 16 empresas principales, se produce un incremento del “[...] *flujo vehicular sobre las calles Cerrito y Carlos Pellegrini, la reducción de prácticamente dos carriles, invadidas por las combis durante el ascenso de pasajeros y la regulación, muchas de ellas estacionando en doble fila. [...]*”. En consecuencia, el Proyecto tiene “[...] *el propósito de eliminar estos puntos de conflicto mediante el reordenamiento del servicio prestado por las combis con su traslado al sector norte del estacionamiento bajo la Av. 9 de Julio. [...]*”. Para ello se propone:

- Descomprimir la zona del Obelisco, y la zona del Teatro Colón agilizando tanto el flujo vehicular como el peatonal, al eliminar las filas que se generan sobre las veredas.
- Mejorar la prestación del servicio de combis, con un lugar destinado exclusivamente para su funcionamiento, privilegiando también a los usuarios que lo utilizan con un espacio de mayor confort y seguridad.
- Generar en un futuro un centro de transbordo, donde se vincule el servicio de las combis con las líneas B, C y D de la red de subtes y el Metrobús que circulará por la Av. de 9 de Julio.

El Proyecto contiene los datos de dos censos realizados, uno en la zona del Obelisco y, el otro, en la zona próxima al Teatro Colón. El censo tuvo una duración de 10 horas, diferenciado en turno mañana y turno tarde, realizándose observaciones respecto de la cantidad de pasajeros y vehículos involucrados según la franja horaria. Por ejemplo, para el sector Obelisco y el sector Teatro Colón se observó “que la cantidad de pasajeros en espera para tomar las combis va aumentando por la tarde hasta llegar a un pico entre las 18 y 19 Hs.”.

El Proyecto informa que la Playa Subterránea de la Av. 9 de Julio Sur, lugar en la que se propone construir el Centro de Transferencias de Combis (CTC), “[...] *presenta una superficie cubierta de 14.515 m2 total. Una superficie afectada por la sub-usina de 544 m2. Lo que representa una superficie de playa útil de 13.971 m2. Actualmente se utiliza como playa de estacionamiento para particulares y estacionamiento para playa de infractores SEC. Los espacios existentes para estacionamiento de particulares es de 357. Y los espacios para estacionamiento de infractores son de 62. [...]*”. El Proyecto detalla los requisitos de espacios¹⁷⁶ y determina el Programa de Necesidades: de flujos, de señalización/información, de instalaciones y de servicios varios.

La SSTRANS remite las actuaciones a la DG de Tránsito, la cual emite un Informe fechado 09/04/13, con las siguientes consideraciones:

- Considera que con la modificación de los pórticos enviados oportunamente a la DGTANSP podrá ingresar la totalidad de las combis en operación.
- Desde el punto de vista del tránsito, la obstrucción que provocan las combis en los laterales de la Av. 9 de Julio desaparece y beneficia a la circulación general de vehículos que se ve afectada por la construcción del Metrobús.
- Desde el punto de vista peatonal, se entiende que con la adecuación de los medios de salida del estacionamiento subterráneo y las instalaciones mecánicas en estudio, se darán condiciones de seguridad y comodidad a los usuarios y operadores del servicio.
- Las modificaciones de la circulación vehicular en accesos y egresos no perturban el normal funcionamiento de las intersecciones con la calle Sarmiento.

El 29/04/13 la DGTRANSP remite a la SSTRANS, para su aprobación, el Pliego de Especificaciones Técnicas “Playa de Transferencia de Combis a ubicarse en el Estacionamiento Subterráneo de la Avenida 9 de Julio entre Sarmiento y Bartolomé Mitre”.

La ocupación del espacio subterráneo requerido para el CTC se logra a partir de la suscripción del Acta de Entrega y Recepción de Tenencia del 04/04/13 entre la Dirección General de Concesiones dependiente del Ministerio de Desarrollo Económico y la SSTRANS. Esta Acta tiene su origen en el Decreto

¹⁷⁶ Se requiere una cantidad de paradas mínimas de entre 20 a 25 paradas. Y un espacio de espera de pasajeros mínimo de 1800 m2.

N° 85/13 mediante el cual se dispuso la revocación parcial de la concesión de la playa de estacionamiento subterránea denominada 9 de Julio Sur¹⁷⁷.

El 09/05/13 la UPETMBR solicita a la Inspección de Obra “[...] *tenga a bien realizar el pedido de Cotización de la ampliación de obra mencionada, a la empresa RIVA S.A. por tener el conocimiento previo y la experiencia de la ejecución de la obra básica ‘Metrobús corredor 9 de Julio’, por proyecto de Resolución ‘Playa de Estacionamiento Subterránea para combis 9 de Julio Sur’. [...]*”. El pedido se concreta mediante Orden de Servicio N° 47 del 13/05/13, y el 21/05/13¹⁷⁸ la Contratista presenta el adicional solicitado y el análisis de precios nuevos y su correspondiente Plan de Trabajo. El 18/06/13 la Contratista entrega, luego de efectuar una serie de ajustes solicitados por la Inspección de Obra, el Balance de Economía y Demasías N° 3 “Centro de Transferencia de Combis” y solicita, para poder cumplir con los trabajos cotizados, una ampliación del plazo de obra de 16 días corridos. El Balance presentado asciende a \$ 19.888.859,11. La Inspección de Obra, mediante Orden de Servicio N° 79 del 24/06/13 manifiesta su no objeción al balance presentado y lo remite a la UPETMBR para su aprobación el 25/06/13. En la misma fecha la SSTRANS remite las actuaciones a la JGM para su consideración.

La SSTRANS justifica la necesidad de este nuevo adicional en las siguientes circunstancias, las cuales se transcriben textualmente:

“[...] se encuentra ejecutándose la obra pública concerniente a la implementación del ‘Corredor del Metrobús de Buenos Aires entre la Estación Constitución y la Estación Retiro por la Avenida 9 de Julio’.

El citado proyecto prevé que los buses circularán por los carriles exclusivos centrales de la Avenida 9 de Julio, y dejarán de hacerlo sobre las calles adyacentes a la citada avenida.

Es decir que por las calles Cerrito; Lima; Carlos Pellegrini; y Bernardo de Irigoyen no podrán circular los buses y se eliminarán todas las paradas de transporte actualmente habilitadas, incluidas las autorizaciones otorgadas al servicio de oferta libre y/o turístico, a excepción de las paradas que se mantengan y/o se creen para el servicio público de automóviles de alquiler con taxímetro.

Estas restricciones a la operatoria tanto del servicio de autotransporte público de pasajeros, como del servicio de oferta libre y/o turístico, obedece a la necesidad de favorecer la circulación de los vehículos particulares que no podrán circular por los carriles centrales exclusivos afectados al METROBÚS DE BUENOS AIRES.

¹⁷⁷ Ver apartado 6.3.6.6. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

¹⁷⁸ Nota de Pedido N° 80.

Por lo expuesto, resultó necesario establecer lugares específicos para la correcta operatoria del ascenso y descenso del servicio de oferta libre y/o turística, sin que se afecte el normal tránsito vehicular que circula por la avenida 9 de Julio y su área de influencia.

Que la playa subterránea denominada '9 de Julio Sur', actualmente bajo licitación de su explotación, resultaba ser un lugar adecuado para la regulación y operatoria del servicio de oferta libre y/o turístico.

Por ello, devino necesario solicitar la citada Playa a la Dirección General de Concesiones, dependiente del ministerio de Desarrollo Económico, ya que la misma se encontraba concesionada a una Empresa Privada, entregando la tenencia provisoria de la misma, a la Subsecretaría de Transporte recién en fecha 04 de abril del corriente año, cuya copia certificada se encuentra glosada a fs.... [Sic].

Ahora bien, teniendo en cuenta que las obras para el METROBÚS 9 de JULIO, se encuentran próximas a su finalización, se considera oportuno y necesario contratar la ejecución de la obra de mejoras de la Playa Subterránea 9 de Julio Sur, para su inmediata implementación, como centro de transferencia para la Operatoria de Ascenso y Descenso de Pasajeros para el Servicio de Transporte de Oferta Libre y/o Turístico.

En razón de los exiguos plazos existentes para la implementación de los citados proyectos, no resulta posible someter la adjudicación de las obras de mejoras de la mencionada playa subterránea a los procesos ordinarios de contrataciones.

Por ello, y toda vez que la Empresa Constructora RIVA se encuentra trabajando en la totalidad de la zona de influencia desde el inicio del Proyecto Metrobús 9 de Julio, cumpliendo satisfactoriamente con todas las obligaciones del pliego, y dada la premura con la que deben concluirse las obras, correspondería propiciar la ampliación del contrato primigenio adjudicada a la firma Riva, para que esta empresa realice las mejoras en la playa subterránea 9 de Julio Sur. [...]."

El proyecto de Resolución aprobando el adicional y las actuaciones son remitidas a la Procuración General en el marco del Decreto N° 752/08, la cual se expide mediante Dictamen¹⁷⁹ del 12/07/13 favorablemente para la prosecución del trámite.

¹⁷⁹ Dictamen IF-2013-03029591-PGAAPYF.

La Resolución N° 591-MJGGC-13180 del 23/07/13 aprueba el Adicional de Obra N° 3 de la LP N° 2815/12 por un monto de \$ 19.888.859,11, equivalentes al 17,29% del monto contractual, y un pago especial a cuenta del precio total de la obra de \$ 5.966.657,73 (30% del adicional).

Los trabajos encomendados mediante el Adicional de Obra N° 3 consisten en la adecuación de la Playa de Estacionamiento 9 de Julio Sur, modificándole el uso, para su utilización como Centro de Transferencia de Combis. A tal fin, se elabora un Pliego de Especificaciones Técnicas.

El objeto del adicional bajo análisis incorporó contenidos que se apartan del objeto de la Lic. Púb. N° 2815/12, produciendo la desnaturalización de la licitación marco. Por otra parte, la aprobación de este adicional rompe la igualdad entre los oferentes, falsean las bases del acto licitatorio y desvirtúa la eficacia del procedimiento licitatorio como garantía para el interés público. Este nuevo vínculo contractual, se pretende forjar sobre prerrogativas que no están contempladas en el artículo 30 de la Ley N° 13064, toda vez que el Comitente solicita cotizaciones al contratista respecto de trabajos que no tienen sustento en el pliego original, lesionando la igualdad debida a los restantes oferentes e incluso respecto a aquellos que se autoexcluyeron por las condiciones establecidas en la documentación licitatoria.¹⁸¹

Por último, este adicional constituye un elemento más que configura la falta de previsión de proyecto, en particular, y, en general, de planificación al no prever las dificultades que el funcionamiento del Metrobús ocasionaría en el contexto geográfico inmediato.

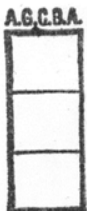
¹⁸⁰ BOCBA 4202.

¹⁸¹ Tal como lo señala Julio Rodolfo Comadira ("La Licitación Pública"; Punto 3.2.1.3.2. "La igualdad y la adaptación de las previsiones del pliego a las exigencias del Contrato"; Ed. De Palma, página 64: "[...] la eventual variabilidad del pliego en circunstancias tales como la magnitud de la operatoria de que se trate o la alta complejidad técnica de la contratación, sin dejar de señalar, con buen criterio, que los límites de los avances y adecuaciones del pliego deben hallarse en la razonabilidad ínsita del accionar administrativo. Esta tesitura de la Procuración responde, ciertamente, a las exigencias de la realidad: no es posible que en el pliego todo esté exactamente previsto, motivo por el cual hay aspectos de la contratación que requieren ineludiblemente, un desarrollo contractual. Ese desarrollo no puede asumir, sin embargo, un contenido innovado; en cierto sentido, se podría trazar un paralelo entre la ley y su reglamentación; ésta puede complementar a aquella, pero escapa a sus posibilidades alterar su espíritu. Por ello [...] las reglas del pliego no pueden ser contractualmente modificadas en su esencia. Las previsiones establecidas en la Ley 13.064 en concordancia con las garantías constitucionales, ponen un límite a las prerrogativas de la Administración, fundadas en el interés público, de modificar unilateralmente el contrato de obra pública. Este límite ampara al contratista y como protección para éste, consisten básicamente en la inalterabilidad de la sustancia misma del contrato y de su ecuación económica financiera en favor del contratante del Estado. Pero cuál es el límite que corresponde oponer a la potestad modificatoria de la Administración, cuando de su ejercicio pueda derivarse no un perjuicio para el contratista, sino un beneficio o ventaja para él. La respuesta debemos encontrarla en la necesidad de respetar las condiciones del pliego, ello es la solución más ajustada a las exigencias de transparencia en la contratación pública. En el mismo sentido, Rodolfo Barra ("Los Actos Administrativos Contractuales: pg. 109; Edición 1989) señala que "[...] la validez de los actos emitidos durante la etapa ejecutoria queda enmarcada por el contenido obligacional esencial establecido en el contrato instrumento, el cual no podrá ser violado por las partes, ni siquiera de común acuerdo, en la medida en que perjudiquen la relación de comparación que la Administración estableció entre todos los oferentes en el momento de la adjudicación. [...]".

6.3.6.4.4. Adecuación de Condiciones de Seguridad del Centro de Transferencias de Combis – Adicional N° 4 – Expediente N° 3118554-13

La Inspección de Obra, mediante Orden de Servicio N° 92 del 03/07/13, solicitó a la Contratista tomar los recaudos necesarios para cumplir con las siguientes recomendaciones realizadas por personal especializado en seguridad de los Bomberos de la Boca:

1. Ejecución de nuevas escaleras para escape según documentación adjunta.
2. Ejecución de muro cortafuego en escalera rampante de acceso Pellegrini.
3. Provisión y colocación del sistema de detección de incendio.
4. Puesta a cero de instalación contra incendio existente; incluye reparación o reposición.
5. Adecuación de instalación eléctrica a normativa.
6. Iluminación de emergencia plena en accesos – 100% de bocas de iluminación.
7. Iluminación de emergencia en dársenas, circulaciones y playas – 1 cada 3 bocas de iluminación.
8. Se deberá tener en cuenta lo observado en cuanto a la disminución de los altos consumos eléctricos, reemplazando el sistema motriz existente de la instalación de aire y la posibilidad de la colocación de un equipo UPS para el sistema de luz de emergencia.
9. Refuerzo y adecuación de señalética de emergencia.
10. Cumplimiento del Código de Edificación, en particular sección 8.9 (instalaciones mecánicas); 8.10 (instalaciones eléctricas y ascensores); 8.11 (instalaciones térmicas); 8.12 (instalaciones para inflamables); 8.14 (instalaciones sanitarias).
11. Cumplimiento de la Ley N° 962 de Accesibilidad Física para Personas con Necesidades Especiales.
12. Cumplimiento de reglamentaciones fijadas por la Asociación Electrotécnica Argentina AEA 90364 –última edición- y en particular, donde corresponda, con las secciones 771 y sección 718.
13. Cumplimentar Ley Nacional N° 19587 de Higiene y Seguridad en el Trabajo y Decretos Reglamentarios.
14. Cumplimentar con las reglamentaciones del Ente Nacional Regulador de la Electricidad (ENRE).



15. Cumplimentar con las reglamentaciones de la Compañía Proveedora de Energía Eléctrica.

16. Cumplimentar con toda normativa vigente aplicable y recomendaciones de la Dirección de Bomberos de Buenos Aires.

La Contratista, en respuesta a la Orden de Servicio mencionada, por Nota de Pedido N° 117 del 12/08/13, presenta el Balance de Economía y Demasías N° 4 por un monto de \$ 19.988.837,10 (17,38% del monto contractual), el Análisis de Precios Nuevos, nuevo Plan de Trabajo y Curva de Inversión; además, solicita una ampliación al plazo de obra de 90 días corridos.

La inspección, mediante nota del 16/08/13, eleva a la SSTRANS para su aprobación el Balance de Economías y Demasías y la documentación técnica presentados por la Contratista. La nota justifica el adicional ante "[...] *la necesidad de adecuar la operatividad del Centro de Transferencia de Combis con las condiciones de seguridad acordes a la importancia de las funciones que se desarrollan en el edificio y cumplimentar con reglamentaciones y normativas vigentes para su habilitación. Es por ello que se ha solicitado a la contratista desarrollar, proveer y realizar las siguientes tareas [...]*". Agrega que "[...] el plan de trabajo presentado para la ejecución de estas obras implica una ampliación de plazo de 90 días corridos, desde el 30 de agosto de 2014 (sic), plaza actualmente vigente. El plazo se considera razonable, teniendo en cuenta las características de algunas de las tareas, tales como la realización de 2 nuevas escaleras de escape, lo cual implica una obra nueva, desde su excavación que permita vincular el subsuelo con el exterior, hasta la ejecución de la estructura de hormigón armado respectivo. [...]"

La SSTRANS remite los actuados a la JGM el 27/08/13 justificando los nuevos trabajos, además de los argumentos utilizados para la aprobación del Adicional N° 3, "[...] *en razón de los exiguos plazos existentes para la implementación de los citados proyectos no resulta posible someter la adjudicación de la adecuación de la operatividad acordes a la seguridad y cumplimentar la normativa y reglamentación vigente mencionada playa subterránea a los procesos ordinarios de contrataciones. [...]*". Requiere, además, una ampliación de plazo de 90 días corridos a partir del 30/08/13 "[...] *habida cuenta que las intervenciones a realizar incluyen obras de infraestructura como la construcción de escaleras de escape y provisión de equipos que no son standard y es necesario un tiempo perentorio para su provisión, instalación y puesta en funcionamiento. [...]*". Dado que la Contratista "[...] se encuentra trabajando en la totalidad de la zona de influencia desde el inicio del Proyecto Metrobús 9 de Julio, cumpliendo satisfactoriamente con todas las obligaciones del pliego, y dada la premura con la que deben concluirse las obras correspondería propiciar la ampliación del contrato primigenio adjudicado a la firma Riva, para que esta empresa realice las mejoras en la playa subterránea 9 de Julio Sur [...]"



El 02/09/13 se remite las actuaciones a la Procuración General para su intervención en los términos del Decreto N° 752/08. Ésta emite Dictamen¹⁸² el 10/09/13, realizando una serie de consideraciones respecto de lo actuado y del Proyecto de Resolución remitido por la DGTAL de la JGM y, en particular, señala que:

“[...] el Decreto 948/GCBA/2008, no le otorga competencias al señor Jefe de Gabinete de Ministros para la firma del presente adicional, pues el mismo, según lo reseñado supera el 20%, que autoriza el memorado decreto. En el presente caso el mismo es de aplicación para el otorgamiento del anticipo financiero que figura en el artículo 2°.

En tal entendimiento, el Decreto N° 481/GCBA/2012, (Anexo II), es el que le otorga las competencias para la presente ampliación de contrato. Por tal motivo, la mención del susodicho decreto deberá agregarse en el Visto del acto administrativo. [...]”.

Por otra parte, realiza algunas observaciones de tipo formal al Proyecto de Resolución, señalando que “[...] liminarmente, el área requirente deberá confirmar que no se produce con el adicional que por estos actuados se propicia una alteración sustancial del objeto del contrato. [...]”. Concluye el Dictamen expresando que, atendidas las observaciones realizadas, podrá aprobarse el adicional propiciado.

El 23/09/13 se dicta la Resolución N° 801-MJGGC-13¹⁸³ aprobando el Adicional de Obra N° 4 de la LP N° 2815/12 “Adecuación de condiciones de seguridad del Centro de Transferencias para Combis” por un monto de \$ 19.988.837 (17,38% del monto adjudicado), un pago especial a cuenta del precio total de la obra del 30% (\$ 5.996.651,13) y extiende el plazo de la obra en 90 días corridos, trasladando la fecha de finalización de la misma al 30/11/13.

Sintéticamente, el Adicional de Obra N° 4 surge como necesario para complementar las falencias del proyecto constructivo del Adicional de Obra N° 3. Este nuevo adicional pone de manifiesto las severas fallas de relevamiento de necesidades previas y de proyecto en sí mismo. Los trabajos requeridos son, en su gran mayoría, para dar cumplimiento con exigencias previstas en el Código de Edificación de la CABA; en la Ley N° 962 de Accesibilidad Física para Personas con Necesidades Especiales; en la Ley de Seguridad e Higiene y Seguridad en el Trabajo; en normas del Ente Nacional Regulador de la Electricidad (ENRE); en las resoluciones técnicas de EDESUR, etc. Es decir, no se trata de situaciones imprevistas, razones de fuerza mayor o caso

¹⁸² Dictamen IF-2013-04324545-PG.

¹⁸³ BOCBA 4245.

fortuito sino del cumplimiento de normas, incluso del propio GCABA, que deben considerarse e incluirse, como mínimo, al desarrollar el proyecto constructivo en razón de su naturaleza.

En cuanto al encuadre legal, corresponden los mismos cuestionamientos que se han realizado para el Adicional de Obra N° 3 en el presente Informe.

Respecto de la competencia para autorizar los adicionales, la Procuración General adopta otro enfoque para los Adicionales de Obra N° 2 y N° 3 señalando que “las sucesivas ampliaciones colisionan con el nivel de competencia delegada por el Jefe de Gobierno a través del Decreto N° 948/08”. No obstante, no exige la intervención de este último sino que le indica al Comitente que para aprobar el Adicional de Obra N° 4 opte por fundar su competencia en el Anexo II del Decreto N° 481/11.

Este Decreto aprueba el Pliego de Bases y Condiciones Generales para Obras Públicas Menores, los procedimientos de selección de contratación directa y de licitación privada de Obras Públicas Menores y establece que el Decreto N° 1254/08 (Pliego de Bases y Condiciones Generales de Obra Mayor) será de aplicación para la contratación de obras públicas superiores a \$ 1.000.000,00¹⁸⁴. Por otra parte, el Anexo II del Decreto N° 481/11 establece para el Jefe de Gobierno, Ministros, Subsecretarios y Directores Generales (o rangos equivalentes) los niveles de decisión para la contratación y la ampliación de obras públicas¹⁸⁵. Conforme este Anexo, el Jefe de Gabinete está facultado a contratar o ampliar obras públicas para montos superiores a \$ 12.000.000,00 y hasta 20.000.000,00. Cabe destacar que lo que aprueba la Resolución 801-MJGCG-13 es un “adicional de obra” y no una “ampliación de contrato” o “contratación.

Por otra parte, la Procuración General, si bien entiende que el Decreto N° 948/08 no le otorga competencia al Jefe de Gabinete para aprobar el adicional, considera que si se la otorga para autorizar el 30% de anticipo financiero.

Por último, respecto a la competencia para autorizar el gasto, para lo cual la Procuración General recomendó al Comitente fundarse en el Anexo II del Decreto N°481/1 porque habilita a los Ministros aprobar ampliaciones de hasta veinte millones de pesos, evidentemente consideró que el Adicional de Obra N° 4 (\$ 19.988.837) no es acumulable con los tres anteriores y, por lo tanto, “encuadra en el Decreto N°481/11”. Cabe destacar que el acumulado de los cuatro adicionales aprobados ascendió a \$ 78.826.030,37, equivalente al 68,54% del monto contractual.

¹⁸⁴ Artículos 1° a 3° del Decreto N° 481/11.

¹⁸⁵ El Decreto reglamenta para el caso de Obra Menor en general; no obstante, el Anexo II con los niveles de decisión no indica a qué tipo de obra se refiere.

Se entiende que la Procuración General debió señalar el límite en la competencia para toda modificación de obra que supere el 20% del monto adjudicado y no proponer la utilización de resquicios normativos contradictorios para eludirlo. Cabe reiterar que esto no fue advertido para los otros adicionales de obra.

Por otra parte, el control de legalidad debe custodiar la observancia del derecho material toda vez que la competencia que el Jefe de Gobierno se reserva para sí (cuando la modificación supera el 20% del monto adjudicado) hace a la seguridad jurídica y económica del contrato. Más aún, cuando la Ley Nacional de Ética Pública N° 25.188¹⁸⁶ determina, entre los deberes y pautas de comportamiento ético de los funcionarios públicos, la observancia de los principios de publicidad, igualdad, concurrencia y razonabilidad¹⁸⁷.

6.3.6.4.5. Ajustes de Proyecto Metrobús y Centro de Transferencia para Combis – Adicional N° 5 – Expediente N° 6726387/13

El 04/11/13 la Inspección de Obra solicita a la SSTRANS la aprobación de un adicional por la realización de una serie de trabajos a realizar en el Metrobús Corredor 9 de Julio y Centro de Transferencias de Combis.

Sintéticamente, los trabajos requeridos son los siguientes:

- Ajustes en el Parador 6 (Estación Belgrano) dada la necesidad de reforzar estructuralmente el estacionamiento subterráneo sobre el que está construido el Parador. La losa de cubierta del estacionamiento “[...] se localiza prácticamente a nivel de la cota de calzada, situación que no fue posible verificar en forma previa al proceso licitatorio [...]”. Por otra parte, los refuerzos son necesarios para vincular las escaleras centrales de ingreso y egreso y las ventilaciones reglamentarias de la playa subterránea. Por otra parte, surge la necesidad de incorporar un nuevo módulo de pórtico con sus respectivas cubiertas para otorgar protección a una de las escaleras que quedaba fuera del parador.
- Impermeabilización de la superficie de apoyo de los premoldeados (maceteros) a lo largo de la traza en aquellos sitios donde existan instalaciones subterráneas (estacionamientos y estaciones de subterráneo)
- Repotenciamiento de la instalación eléctrica ante las modificaciones en la provisión de energía determinadas por Edesur.

¹⁸⁶ Artículo 2° Inciso h).

¹⁸⁷ La Legislatura de la CABA el 09/12/13 aprobó la Ley N° 4895 de Ética Pública (BOCBA 4318) en cuyo Artículo 4° “Obligaciones” Inciso g) exige “[...] Observar en los procedimientos de contrataciones públicas en los que intervengan los principios de publicidad, igualdad, concurrencia y razonabilidad; [...]”.

- Incorporación de bolardos y barandas para seguridad vial a lo largo de la traza en sitios donde inicialmente no estaba previsto que transitaran. Estos trabajos surgen “[...] *a partir de la interacción con especialistas en seguridad vial, se ha concluido en la necesidad de introducir bolardos y bumpers que contribuyan una mayor seguridad peatonal en los apoyos laterales creados para la separación del flujo de vehículos particulares y vehículos de transporte público que circularán en el Metrobús 9 de Julio.* [...]”.
- Instalación de terminales de autoconsulta para brindar información a los usuarios por pedido del área de Atención Ciudadana.
- Readecuación de las instalaciones del Centro de Transferencia de Combis para el funcionamiento de los agentes de tránsito, los bomberos, la playa de infractores y reubicación de la Base Zona Centro del SAME, conforme a solicitudes de distintas áreas del GCABA que tuvieron que reubicarse en este Centro.
- Modificaciones en el Centro de Transferencia de Combis por razones de diseño y para control de las combis, en relación a la normativa vigente.

La presentación contiene nota de la Contratista, fechada 25/10/13, mediante la cual adjunta la cotización y la documentación técnica respectiva para la ejecución de las tareas descriptas anteriormente, la cual asciende a \$ 11.784.215,67¹⁸⁸. Por otra parte, solicita una ampliación al plazo de obra de 15 días corridos.

El 12/01/13 la DGTAL de la JGM eleva al JMG, para su consideración, la autorización de otro adicional de obra de la LP N° 2815/12. La justificación del mismo se sustenta en que dada “[...] *la importancia para el proyecto del Metrobús 9 de Julio la resolución con los servicios de oferta libre, se consideró oportuno y necesario contratar la ejecución de la obra de mejoras de la Playa Subterránea 9 de Julio Sur, para su inmediata implementación, como centro de transferencia para la Operatoria de Ascenso y Descenso de Pasajeros para el Servicio de Transporte de Oferta Libre y/o Turístico.* [...]”. En tal sentido, “[...] *en razón de los exiguos plazos existentes para la implementación de los citados proyectos, no resultó posible someter la adjudicación de las obras de mejoras de la mencionada playa subterránea a los procesos ordinarios de contrataciones [...]*”, en consecuencia, “[...] *se aprobó la ampliación del contrato primigenio adjudicado a la firma Riva, para que esta empresa realice las mejoras en la playa subterránea 9 de Julio Sur.*”

¹⁸⁸ Esta cotización no incluye la Redeterminación de Precios Provisoria N° 1 (12,25%); al tener en cuenta los precios redeterminados, el adicional asciende a \$ 13.227.782,09.

[...]”¹⁸⁹. Los trabajos requeridos surgen a partir de la puesta en marcha del Metrobús Corredor 9 de Julio y del Centro de Transferencia de Combis, momento en que “[...] *viendo la operatoria y uso de los mismos por parte de los usuarios, es necesario realizar ajustes de proyecto, modificaciones, agregados para seguridad vial y comunicación, readecuaciones eléctricas y edilicias y optimización de funcionamiento del mencionado centro. [...]*”.

El 26/12/13 la DGTAL de la JGM elevó las actuaciones y proyecto de Resolución a la Procuración General. Esta se expidió¹⁹⁰ aclarando que el adicional “[...] *asciende a la suma de \$ 11.784.215,67 a valores básicos de contrato, y que el porcentaje de incidencia que el mismo representa en el total del monto contratado originariamente es de un 10,24% sin que se especifique cual es la incidencia acumulada considerando los cuatro adicionales anteriores. [...]*”. Por último, realizó una serie de observaciones formales para que sean subsanadas y dictaminó que podrá aprobarse el adicional.

El 26/12/13 se dicta la Resolución N° 1076-MJGGC-13¹⁹¹ aprobando el Adicional de Obra N° 5 “Centro de Transferencia para Combis” por “un 10,24% del monto total adjudicado que a los precios de la última redeterminación de precios asciende a \$ 13.227.782,02 y que acumulado a los adicionales anteriores alcanza el 85,92% del monto total adjudicado”. Además, se otorga una ampliación del plazo de obra hasta el 31/12/13.

En cuanto al análisis legal corresponde reiterar lo expuesto en los puntos anteriores en que se trataron los distintos adicionales.

No obstante, cabe destacar que la Procuración General al dictaminar sobre la legalidad del Adicional de Obra N° 5 omite señalar que el Decreto N°948/08 no le otorga competencia a la JGM para aprobar adicionales que superen el 20% del contrato, postura que había asumido para el Adicional de Obra N° 4. En cuanto al monto del adicional menciona que “[...] *asciende a la suma de \$ 11.784.215,67 a valores básicos de contrato, y que el porcentaje de incidencia que el mismo representa en el total del monto contratado originariamente es de un 10,24% sin que se especifique cual es la incidencia acumulada considerando los cuatro adicionales anteriores. [...]*”.

Por último, señala que “[...] *Liminarmente, el área requirente deberá confirmar que no se produce con el adicional que por estos actuados se propicia una alteración sustancial del objeto del contrato. [...]*”.

¹⁸⁹ Adicionales N° 3 y N° 4 de la LP N° 2815/12; ver apartados 6.3.6.4.3. y 6.3.6.4.4., respectivamente, de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

¹⁹⁰ No consta número de Dictamen ni fecha de emisión.

¹⁹¹ BOCBA 4308.

6.3.6.5. Recepción de la Obra

El 24/07/13 se realiza la Recepción Provisoria de “Metrobus – Av. 9 de julio” incluyendo la obra básica, la que se encuentra finalizada y es liberada al uso público en el mismo día. Se realizan observaciones que la empresa se compromete a cumplimentar en un plazo de 30 días.

El 23/01/14 se realiza la Recepción Provisoria Total de la obra “Metrobús – Av. 9 de Julio”, aclarándose que quedan pendientes las observaciones que se indican en un anexo y los 5 Adicionales de Obra¹⁹². La contratista se compromete a cumplimentar en un plazo de 30 días las tareas faltantes y a mantener el Plazo de Garantía de 6 meses hasta la Recepción Definitiva.

El 20/08/14 se realiza la Recepción Definitiva de la obra básica del “Metrobús – Av. 9 de Julio” y del Adicional de Obra N° 1. Se deja constancia que la Recepción Definitiva Total de la obra se realizará una vez cumplimentada las tareas pendientes de los Adicionales de Obra N° 2 a N° 5.

Al cierre de las tareas de campo del presente examen, conforme lo informado por la Subsecretaría de Transporte, que la Recepción Definitiva de la obra se encuentra en trámite y que la Liquidación Final y Devolución de Garantía¹⁹³ y el Informe Final de Obra¹⁹⁴ se encuentran supeditados a esta Recepción. Por lo tanto, no puede determinarse si corresponde realizar un ajuste por economías o demasías.

En cuanto a la obra del Centro de Transferencia de Combis, por Resolución N° 444-SSTRANS-13¹⁹⁵ del 23-07-13 se establece que “[...] las empresas prestadoras del Servicio de Oferta Libre y/o Turismo, detalladas en el Anexo I (IF201303211244DGTRANSP), que al efecto forma parte de la presente resolución, deberán efectuar la operatoria de regulación, de ascenso y descenso de pasajeros en la playa subterránea denominada “9 de Julio Sur”, ubicada en el subsuelo de la Avenida 9 de Julio, con entrada por las calles Cerrito y Sarmiento, y por Avenida 9 de Julio y calle Sarmiento, con salida por las calles Carlos Pellegrini y Sarmiento y por la Avenida 9 de Julio y calle Sarmiento. [...]”¹⁹⁶. Se aprueba, además, el Reglamento de Funcionamiento de la Playa Subterránea 9 de Julio Sur¹⁹⁷.

Sobre este particular, debe señalarse que no se ha constado la emisión de acto administrativo habilitando y poniendo en funcionamiento la mencionada playa subterránea, aunque la Resolución N° 444-SSTRANS-13 exige a las empresas prestadoras del Servicio de Oferta Libre y/o Turismo a efectuar su

¹⁹² Ver apartados 6.3.6.4.1. a 6.3.6.4.5. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

¹⁹³ Punto 2.15 Inciso 3) del PCP.

¹⁹⁴ Punto 3.0.2.9. del PET.

¹⁹⁵ BOCBA 4200.

¹⁹⁶ Resolución N° 444-SSTRANS-13; Artículo 1°.

¹⁹⁷ Resolución N° 444-SSTRANS-13; Artículo 5°.

operatoria en dicho lugar a partir del 23/07/13. Cabe destacar que los trabajos referidos al cumplimiento de medidas de seguridad y adaptación de las instalaciones a las normas de edificación vigentes (Adicional de Obra N° 4)¹⁹⁸, cuya cotización fuera presentado por Riva SA el 12/08/13, fueron aprobados el 23/09/13. Por su parte, el Adicional de Obra N° 5¹⁹⁹, que incluía el refuerzo estructural del estacionamiento subterráneo, cuyos trabajos fueron cotizados el 25/10/13, se aprobó el 26/12/13. En el mismo acto administrativo se extendió el plazo de obra hasta el 31/12/13.

6.3.6.6. Revocación de la Concesión de Uso y Explotación de la Playa de Estacionamiento Subterránea de la Avenida 9 de Julio – Expediente N° 2979097-12

Los Adicionales de Obra 3, 4 y 5 de la Lic. Púb. N° 2815/12²⁰⁰ consistieron en la readecuación de la Playa de Estacionamiento Subterránea de la Avenida 9 de Julio, la cual se encontraba Concesionada a la empresa Playas Subterráneas SA, para transformarla en un Centro de Transferencia de Combis. En consecuencia debió procederse a la revocación de la Concesión mencionada.

El 26/12/12²⁰¹ la DGTRANSP solicita a la SSTRANS su intervención, con el fin de poder avanzar en el proyecto Metrobús Corredor 9 de Julio, para obtener la cesión de la playa subterránea Estacionamiento 9 de Julio Sur. Informa que el entorno del Obelisco y el entorno del Teatro Colón son utilizados como lugares de operación de los servicios de combis que movilizan alrededor de 880 vehículos por día hábil. La operatoria de las empresas de combis “[...] provoca la reducción de dos carriles, invadidos por las combis durante el ascenso de pasajeros y la regulación de las unidades, muchas de ellas estacionando en doble fila sobre las calles Cerrito, Carlos Pellegrini y alrededor de la isleta Norte de la Av. 9 de Julio ubicada en Corrientes, Cerrito, 9 de Julio y Sarmiento. Esta reducción de carriles en una zona crítica provoca un estrechamiento de las vías de circulación, hacia ambos sentidos, causando congestionamiento vehicular, y una complicada maniobrabilidad y convivencia con los transportes públicos (colectivos y taxis) que poseen sus paradas en dichas veredas. [...]”.

La playa subterránea requerida, de acuerdo con el Informe de la DGTRANSP, posee “una superficie cubierta de 14.515 m2 total, una superficie afectada por la sub-usina de 544 m2, lo que representa una superficie de playa útil de

¹⁹⁸ Ver apartado 6.3.6.4.4. del presente Informe.

¹⁹⁹ Ver apartado 6.3.6.4.5. del presente Informe.

²⁰⁰ Ver apartados 6.3.6.3.3 a 6.3.6.3.5. de las Aclaraciones Previas del presente Informe

²⁰¹ Cabe destacar que la Audiencia Pública, en la que se mencionó como un problema no contemplado en el Proyecto (Ver apartado 6.3.6.1. de las Aclaraciones Previas del presente Informe) fue realizada el 06/11/12 y la aprobación de los Pliegos de la Lic. Púb. N° 2815/12 se realizó el 29/11/12.

13.971 m²". En cuanto al estacionamiento de particulares y estacionamiento para infractores existente, se prevé que se afectarán 357 cocheras particulares, en tanto que las cocheras para infractores, se incrementaría sus posiciones de 62 a 78. Por otra parte, señala que "con el traslado al estacionamiento subterráneo mencionado se eliminaría este punto de conflicto y se reordenaría el servicio prestado por las combis, se descomprimiría la zona del Obelisco y la zonal del Teatro Colón y se generaría, en un futuro, un centro de transbordo donde se vincule el servicio de las combis con la red de subtes y el Metrobús que circulará por la Av. 9 de Julio".

La Concesión de Uso y Explotación de las Playas Subterráneas de Estacionamiento denominadas "9 de Julio Norte"²⁰² y "9 de Julio Sur"²⁰³ estaba adjudicada²⁰⁴ a Playas Subterráneas S.A. por el término de 5 años y por un canon mensual de \$ 461.410, habiéndose suscripto el respectivo contrato el 13/07/09. El 10/01/13 la Dirección General de Concesiones elabora un informe en el que manifiesta que "[...] de conformidad con las previsiones del Artículo 66° inc. 9) Pliego de bases y Condiciones Generales que rigió la Licitación Pública aprobada por Resolución Conjunta N° 146/MDEGC/MDUGC/2009 el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires se halla facultado para requerir el rescate de la concesión fundado en razones de interés público y el artículo 75° de dicho plexo normativo establece que los Pliegos de Bases y Condiciones Particulares podrán determinar el método de evaluación de daños. Toda vez que tal recaudo no ha sido establecido en el Pliego Particular que rige la concesión corresponde solicitarle a la firma Playas Subterráneas S.A. la presentación de un pormenorizado informe que establezca la compensación estimada por la devolución del espacio concesionado para su posterior remisión a las áreas técnicas de esta Administración a fin que se expidan sobre su pertinencia y razonabilidad. [...]". También aclara que el requerimiento no afecta la concesión de la denominada Playa Obelisco Norte, que continuará vigente.

La concesionaria Playas Subterráneas SA el 15/01/13 presentó una propuesta para ejecutar el rescate de la concesión. Dado que el análisis de la Revocación de la Concesión se encuentra fuera del objeto de esta auditoría, las referencias al mismo es sobre los aspectos que resultan pertinentes y/o relevantes. No obstante, en el Anexo XII del presente Informe se detallan las presentaciones realizadas por la Concesionaria y los trámites e intervenciones posteriores que concluyeron en la Revocación.

²⁰² Ubicada en el Subsuelo de la Av. 9 de Julio, con entrada por las calles Carlos Pellegrini y Lavalle y salida por las calles Cerrito y Lavalle.

²⁰³ Ubicada en el Subsuelo de la Av. 9 de Julio, con entrada por las calles Cerrito y Sarmiento y salida por las calles Carlos Pellegrini y Sarmiento.

²⁰⁴ Resolución Conjunta N° 146-MDEGC-MDUGC-09 del 05/03/09 (BOCBA)

El 17/03/13 se dicta el Decreto N° 85/13²⁰⁵ por el cual se revoca por oportunidad la concesión de uso y explotación de la Playa de Estacionamiento Subterránea ubicada en el subsuelo de la Av. 9 de Julio con entrada por las calles Cerrito y Sarmiento y por la Av. 9 de Julio y calle Sarmiento y con salida por las calles Carlos Pellegrini y Sarmiento y por la Av. 9 de Julio y calle Sarmiento. Además, se faculta al Ministro de Desarrollo Económico, o a quien éste designe²⁰⁶, a formular y suscribir el acuerdo indemnizatorio de cancelación de las obligaciones emergentes de la revocación, a realizar las diligencias para efectivizar la desocupación y a tomar posesión del bien objeto de la concesión revocada.

El 19/03/13 la Gerencia Operativa de Implementación de Políticas de Promoción de la Dirección General Gestión de Inversiones²⁰⁷ emite un Informe Económico Financiero respecto del proyecto de “Acuerdo para el Resarcimiento y Desocupación anticipada del Estacionamiento 9 de Julio Sur”. Señala que las partes han determinado que el perjuicio ocasionado a la concesionaria alcanza la suma de \$ 12.490.728,00 y que la modalidad de resarcimiento será la prórroga de las concesiones de uso y explotación de las playas²⁰⁸ operadas por Playas Subterráneas S.A. Cabe destacar que el monto reclamado por la concesionaria asciende a \$ 12.292.339 sin que surja del Informe que hace la Subsecretaría de Inversiones el valor incluido en el Acuerdo. Sin que se haya profundizado en el análisis, se ha verificado que:

- De la presentación original de la concesionaria no surge la exclusión del lucro cesante de los daños y perjuicios que ésta considera que la afectan²⁰⁹. Ello es así toda vez que las planillas con cálculos presentadas exponen “[...] *la pérdida de un ingreso neto por el período que resta de concesión, más los costos derivados del despido del personal directamente afectado a la atención del estacionamiento objeto del rescate.* [...]”.
- Respecto de la indemnización a los empleados directos no consta que se haya verificado la nómina sujeta a despido²¹⁰ ni que se haya constatado que se hubieran producido los despidos.

²⁰⁵ BOCBA 4109.

²⁰⁶ Por Resolución N° 164-MDEGC-13 del 11/03/13 se designa a la Directora General de Concesiones, dependiente de la Subsecretaría de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Económico, para formular y suscribir el acuerdo indemnizatorio, efectivizar la desocupación y tomar posesión del bien revocado.

²⁰⁷ Cabe señalar que en no figura la firma electrónica del funcionario responsable y que el informe se encuentra rubricado sin sello.

²⁰⁸ Playa Plaza Libertad, Playa Obelisco Norte y Playa Recoleta.

²⁰⁹ No constan presentaciones posteriores de la concesionaria aportando nueva información y/o documentación.

²¹⁰ Solamente consta un cuadro con la denominación de los cargos y el monto indemnizatorio que corresponde sin que se incluyan elementos que permitan verificar su veracidad y/o razonabilidad.

- El cálculo realizado por la Administración incluye a terceros solidarios, concepto que no consta que hubiere sido reclamado por la concesionaria.
- Los costos relacionados con el cierre del establecimiento no se encuentran documentados en el Expediente ni en la presentación original de la concesionaria, por lo tanto, se desconoce sobre qué base fueron calculados.
- En cuanto a la devolución del canon no existen datos ni cálculos respecto al monto que hubiere correspondido. Cabe destacar que la concesionaria había adelantado 24 meses de canon, conforme lo establecía el Contrato, y que al momento de la revocatoria de la concesión restaban 19 meses, aproximadamente, para su finalización; por lo tanto, la devolución debió haber sido proporcional, circunstancia que no puede verificarse al no constar documentación sobre el particular.

De lo expuesto, surge que no se ha probado fehacientemente aquellos gastos en que el contratista ha incurrido ya que en el reclamo presentado el concesionario damnificado al cuantificar el monto indemnizatorio pretendido lo hace en base al cálculo del denominado 'lucro cesante' (ingresos que deja de percibir como consecuencia de la extinción del contrato y el cálculo de los meses de prórroga necesarios para obtener el resarcimiento económico pretendido) y, el monto de la liquidación por despido del personal operativo de la playa en cuestión que en forma imprecisa manifiesta que va a despedir.

El 22/03/13 se suscribe un acuerdo entre Playas Subterráneas SA y la Directora General de Concesiones por la cual se someten a los siguientes términos y condiciones, los cuales se describen sintéticamente a continuación:

- Se determina que el perjuicio ocasionado a Playas Subterráneas S. A. por la revocación de la concesión de la Playa Obelisco Sur alcanza la suma de \$ 12.490.728,00.
- Con la finalidad de resarcir el perjuicio mencionado se acuerda que el GCABA otorgará prórrogas de las concesiones:
 - Playa 9 de Julio Norte por el período que va desde el 19/10/14 al 31/12/18, con un canon mensual de \$ 260.250,00.
 - Playa Plaza Libertad por el período que va desde el 10/04/14 al 30/06/18, con un canon mensual de \$ 264.750,00
 - Playa Recoleta por el período que va desde el 05/02/15 al 23/05/19, con un canon mensual de \$ 223.065,00

Se acuerda para las tres playas, además, que el monto del canon estará sujeto a su redeterminación a efectuarse en forma mensual hasta la conclusión del plazo de la prórroga del plazo contractual, aplicándose para dicha redeterminación el coeficiente que resulte de la variación habida en más o en menos respecto de la tarifa básica²¹¹ por hora sin IVA que percibe la concesionaria.

- La concesionaria se obliga a desocupar el predio, libre de ocupantes y bienes de su pertenencia o terceros, en cualquier momento a partir del 04/04/13.
- La concesionaria reconoce que el resarcimiento acordado posee carácter integral no teniendo nada más que reclamar al GCABA por ningún concepto por la revocación dispuesta.

El 04/04/13 se suscribe el Acta de Entrega y Recepción de Tenencia.

6.4. Auditoría Previas

El Sistema Metrobús Buenos Aires fue auditado en la siguiente oportunidad:

- Informe Final N° 1410. Proyecto 1.12.01 – Ejecución y Rehabilitación de Obras Complementarias – Proyecto 3 “Movilidad Sustentable”. Aprobado por el Colegio de Auditores el 02/12/13. Publicado en www.agcba.gov.ar

7. Observaciones

Para facilitar la lectura y comprensión de este apartado se agrupan las observaciones por Corredor de Metrobús y por orden de relevancia.

Lic. Púb. N° 1262/12 - Metrobús Corredor Sur

7.1. La ejecución de las obras del Metrobús Corredor Sur estuvo afectada por imprevisión en la planificación integral de la obra e, incluso, en el relevamiento de necesidades previo a la realización del proyecto, siendo responsable el Comitente en los términos del Artículo 4 de la Ley N° 13.064 toda vez que “la responsabilidad del proyecto y de los estudios que le han servido de base, caen sobre el organismo que los realizó”.²¹²

Las imprevisiones en la planificación integral de la obra y las deficiencias del relevamiento de necesidades previo hicieron ineficaz el método de contratación utilizado (ajuste alzado), el cual supone la ejecución de un proyecto detallado que no amerita la ejecución de adicionales, toda vez

²¹¹ En todos los casos es de \$ 17,36 sin IVA.

²¹² Ver apartado 6.3.5. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

que hubo que introducir modificaciones al proyecto original que alteraron las cantidades y los precios contratados inicialmente.

En particular, surge del análisis realizado que esta imprevisión se manifestó en las siguientes cuestiones:

- El Pliego de Condiciones Particulares y el de Especificaciones Técnicas no expresaron con claridad la cantidad de estaciones, paradores y tipologías que debían ejecutarse, circunstancia que fue aclarada posteriormente mediante la Circular con Consulta N° 2.
- La cantidad de paradores construidos fue menor que la prevista en la Circular con Consulta N° 2 denotando un proyecto incompleto e impreciso y carente de plan y previsión.
- Los dos adicionales aprobados fueron consecuencia de no haberse tenido en cuenta, al momento del proyecto, la ejecución de trabajos fundamentales para la puesta en funcionamiento del Metrobus Corredor Sur como, por ejemplo, la necesaria separación del tránsito regular del propio Metrobús, corrimiento de instalaciones de servicios públicos, el traslado de los juegos, etc. La consecuencia, es que al no estar incluidos los trabajos en el llamado original no se logró la compulsa de precios a los fines de pactar el justiprecio de la obra.
- Desvío del artículo 48 de la Ley 70. El incremento por modificaciones presupuestarias de un 221,87% en el objeto auditado denota un apartamiento de la determinación de los lineamientos generales de formulación presupuestaria.

7.2. Se ejecutaron 130 “Columnas soporte de cubierta” (ítem 7.3.) menos que la cantidad ofertada por la Contratista y, consecuentemente, 9 paradores menos que lo previsto en la Circular Con Consulta N° 2 de la Lic. Púb.²¹³

La adjudicataria ofertó la ejecución de 946 “Columnas soporte de cubierta” en su Planilla de Cómputo y Presupuesto²¹⁴, en tanto que, conforme surge de la revisión de los Planos Conforme a Obra puesta a disposición del equipo auditor, se ejecutaron 816²¹⁵. Ello implica una economía de \$ 2.797.315,30, aproximadamente.

La menor cantidad de columnas ejecutadas implica que se han realizado 9 paradores menos lo que significa que, en total, no se ejecutó obra por \$ 15.026.740,34, aproximadamente.

²¹³ Ver apartado 6.3.5.10.2. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²¹⁴ Ver Anexo IV del presente Informe.

²¹⁵ Se consideran incluidas las columnas correspondientes al parador Mariano Acosta (Ver apartado 6.3.5.10.5. del presente Informe).

Cabe destacar que el Ítem 7.3. fue certificado en un 100%, no constando la realización de economías de obra ni durante el desarrollo de la obra ni al momento de tramitar la liquidación final de la obra, establecida por el Punto 2.15 Inciso c) del PCP. Las Actas de Medición realizadas por la Inspección de Obra registran como ejecutados todos los trabajos en un 100%.

El auditado en su descargo manifiesta que, conforme el balance de economías y demasías realizado por la Contratista y aprobado por el Comitente, a través de la Resolución N° 284-SSTRANS-2015 del 22/04/15, se construyeron 815 columnas en lugar de las 946 previstas. El saldo del balance global asciende a \$ 1.200.422,55 a favor del GCABA.

7.3. Se ejecutaron 18 “Columnas inclinadas frontales” (Ítem 7.1.) menos que la cantidad ofertada por la Contratista, lo que implica una economía de \$ 322.990,38.²¹⁶

Estas columnas fueron cotizadas por la Contratista en su Planilla de Cómputo y Presupuesto de la oferta aunque no fueron instaladas conforme surge de los Planos Conforme a Obra y de la verificación ocular realizada en la Estación Constitución por el equipo auditor.

Cabe destacar que el Ítem 7.1. fue certificado en un 100%, no constando la realización de economías de obra ni durante el desarrollo de la obra ni al momento de tramitar la liquidación final de la obra, establecida por el Punto 2.15 Inciso c) del PCP. Las Actas de Medición realizadas por la Inspección de Obra registran como ejecutados todos los trabajos en un 100%.

El auditado en su descargo manifiesta que, conforme el balance de economías y demasías realizado por la Contratista y aprobado por el Comitente, a través de la Resolución N° 284-SSTRANS-2015 del 22/04/15, las 18 columnas inclinadas frontales no fueron ejecutadas²¹⁷. El saldo del balance global asciende a \$ 1.200.422,55 a favor del GCABA.

7.4. Se aprobó la construcción de dos nuevos paradores (Estación Mariano Acosta) con posterioridad a la Recepción Provisoria de la Obra Básica.²¹⁸

La Recepción Provisoria de la Obra Básica ocurrió el 02/09/13, en tanto que el 09/02/13 se aprobaron los planos de los paradores para la Estación Mariano Acosta²¹⁹, cuya construcción se había solicitado el 19/08/13²²⁰.

²¹⁶ Ver apartado 6.3.5.10.4. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²¹⁷ En su el descargo el auditado manifiesta que la eliminación de las columnas fue informada a la Contratista mediante Minuta de Reunión del 28/05/15. Cabe destacar que estas Minutas no son el medio de comunicación idóneo entre la Contratista y el Comitente toda vez que el PCP establece que todas las comunicaciones deben ser realizadas a través de los Libros de Obra (Órdenes de Servicios y Nota de Pedido).

²¹⁸ Ver apartado 6.3.5.10.5 de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

Conforme lo informado por la UPETMBR la construcción concluyó el 10/09/13, aunque no hay constancia de su recepción provisoria y/o definitiva. No obstante, la Inspección de Obra el 07/10/13 solicita a la contratista “acelerar los detalles pendientes de los nuevos paradores para proceder a la liberación de uso, retirar escombros, proceder al cercado y a la señalización de uso”. Por otra parte, se continuaron realizando trabajos durante el mes de noviembre/13, conforme surge de la emisión de Órdenes de Servicio.

Cabe destacar que estos trabajos no se encuentran incluidos en ninguna de las Recepciones Provisorias de Obra ni en la Recepción Definitiva de Obra, no fueron medidos y certificados ni constan como demasía en la liquidación final de la obra, establecida por el Punto 2.15 Inciso c) del PCP.

El auditado en su descargo manifiesta que, conforme el balance de economías y demasías realizado por la Contratista y aprobado por el Comitente, a través de la Resolución N° 284-SSTRANS-2015 del 22/04/15, los paradores de la Estación Mariano Acosta se encontrarían incluidos. El saldo del balance global asciende a \$ 1.200.422,55 a favor del GCABA.

7.5. Se ejecutaron 20 paradores de Modelo de Refugio de Medida Reducida, los cuales no fueron adjudicados junto con el contrato, los cuales no constan en las Actas de Medición ni en los Certificados de Avance de Obra.²²¹

7.6. El desacopio de materiales se realizó en un 100% no obstante haberse realizado menor cantidad de trabajos por no haberse ejecutado las 130 “Columnas soporte de cubierta” (equivalente a 9 paradores) y las 18 “Columnas frontales inclinadas” previstas. Ello implica no haber realizado el desacopio por avance físico, conforme lo establecen los Puntos 2.18.3.1 y 2.18.3.2. del PCP.²²²

Cómo fuera observado, los Ítems respectivos fueron certificados en un 100%, no constando la realización de economías de obra ni durante el desarrollo de la obra ni al momento de tramitar la liquidación final de la obra, establecida por el Punto 2.15 Inciso c) del PCP ni consta que los materiales no aplicados en la obra hayan quedado en poder del Comitente.

²¹⁹ Orden de Servicio N° 132.

²²⁰ Orden de Servicio N° 127.

²²¹ Ver apartado 6.3.5.10.3. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²²² Ver apartados 6.3.5.6., 6.3.5.10.2 y 6.3.5.10.4 de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

En el caso particular de las “columnas soporte de cubierta”, el monto estimado de los materiales no utilizados asciende, aproximadamente, a \$ 1.420.113,50.²²³

El auditado en su descargo manifiesta que, conforme el balance de economías y demasías realizado por la Contratista y aprobado por el Comitente, a través de la Resolución N° 284-SSTRANS-2015 del 22/04/15, los materiales acopiados fueron economizados de acuerdo con la ejecución de la obra. No obstante, de la documentación respaldatoria de la Liquidación Final aportada no surge el tipo de material, estado, cantidad, monto ni oportunidad en que se realizó la devolución a la Contratista. El saldo del balance global asciende a \$ 1.200.422,55 a favor del GCABA.

7.7. No se publicó en el Boletín Oficial de la CABA la Resolución N° 940-MJGGC-12 mediante la cual se adjudicó a Bricons SA – Miavasa SA UTE la Licitación Pública, incumpliendo el Artículo 2° del Decreto N° 964/08.²²⁴

De acuerdo con el Artículo 2° del Decreto N° 964/08 es obligatoria la publicación en el Boletín Oficial de leyes, decretos y resoluciones, incluyendo sus respectivos anexos, así como de todo otro acto o documento que disponga la legislación vigente.

7.8. La Subsecretaría de Transporte modificó el Anexo V “Planilla de Materiales a Acopiar” del PCP de la Licitación Pública mediante la Resolución N° 287-SSTRANS-12 sin contar con facultades para ello.²²⁵

Al tratarse de una modificación de la documentación licitatoria, la norma debió ser convalidada por la JGM que tenía delegada dicha facultad por aplicación del Artículo 3° del Decreto N° 287/12. Cabe destacar que no se trata de una modificación sustancial y, por lo tanto, se observa el aspecto formal de la solución adoptada²²⁶.

Como consecuencia, la Planilla de Acopio no cumplió con las especificaciones y características enunciadas en la documentación contractual.

²²³ Exclusivamente de materiales sin impuestos. Ver Punto 6.3.5.10.2. del presente Informe.

²²⁴ Ver apartado 6.3.5.2. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²²⁵ Ver apartado 6.3.5.6. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²²⁶ En su descargo el auditado manifiesta que el cambio de los materiales acopiados impacta únicamente en la fase técnica del desarrollo de la obra e implica una mejora en su ejecución, no existiendo una modificación en los elementos esenciales de la licitación al no modificarse el monto comprometido ni el objeto de la obra. Por otra parte, señala que la Subsecretaría de Transporte entendió que debía ser modificada la Planilla de Acopio de materiales en atención a la presentación efectuada por la Contratista dado que el ítem “Columna Soporte Cubierta” representaba el 33,79% del valor contractual y, en consecuencia, consideró aceptable la solicitud de la Contratista.

7.9. Incumplimiento del Punto 2.18.1.2. del Pliego de Condiciones Particulares de la Licitación Pública.²²⁷

La Planilla de Acopio fue aprobada con posterioridad a la firma de la Contrata (18/12/12), mediante Resolución N° 287-SSTRANS-12, incumpliendo la exigencia de que el acopio definitivo debía ser realizado y aprobado al momento de la firma del Contrato (10/12/12).

7.10. La ejecución de los trabajos correspondientes a los Adicionales N° 1 y N° 2 de la Licitación Pública se produjo con anterioridad a la emisión por autoridad competente de los actos administrativos que los aprobará.²²⁸

Si bien los actos administrativos se emitieron y aprobaron todo lo actuado, al momento de realizarse los trabajos se comprometió presupuesto sin autorización previa, no verificándose, en consecuencia, el cumplimiento del Artículo 7° de la Ley N° 13064²²⁹.

7.11. El Adicional de Obra N° 1 de la Licitación Pública debió encuadrarse en los términos del Artículo 9 inciso b) de la Ley N° 13064 toda vez que la naturaleza del mismo no configura una modificación al objeto de la licitación sino que se trata de una obra distinta y disociada de la originalmente contratada, aunque indispensable para la puesta en funcionamiento del Metrobús Corredor Sur.²³⁰

El Adicional de Obra N° 1 fue encuadrado en el Artículo 30 de la Ley N° 13064 que se prevé para la modificación del objeto de la obra que, para el presente caso, era la instalación de paradores para espera del Metrobús.

7.12. Parte de los trabajos del Adicional de Obra N° 2 estuvieron incorrectamente encuadrados en el Artículo 30 de la Ley N° 13064, habiendo correspondido encuadrarlos en el Artículo 9° Inciso b) de la Ley N° 13064 toda vez que la naturaleza de los mismos no implican una modificación al objeto de la licitación sino que configuran una obra distinta y disociada de la originalmente contratada.²³¹

Los trabajos correspondientes a la construcción del muro de gaviones, la remodelación de la glorieta y la instalación de juegos de vanguardia no implican una modificación al objeto de la licitación, instalación de paradores para espera del Metrobús, sino que se tratan trabajos que si bien resultan indispensables no son parte del proyecto principal.

²²⁷ Ver apartado 6.3.5.6. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²²⁸ Ver apartados 6.3.5.7.1. y 6.3.5.7.2. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²²⁹ Ley N° 13064 - Art. 7° - No podrá llamarse a licitación ni adjudicarse obra alguna, ni efectuarse inversiones que no tengan crédito legal.

²³⁰ Ver apartado 6.3.5.7.1. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²³¹ Ver apartado 6.3.5.7.2. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

7.13. El 14/08/13 se inauguró y puso en funcionamiento el Metrobús Corredor Sur sin haberse realizado la Recepción Provisoria Total de Obra.²³²

La Recepción Provisoria Parcial de Obra se realizó el 02/09/13, momento a partir del cual tiene vigencia el Plazo de Garantía de Obra.

En consecuencia, la Administración entre el 14/08/13 y el 02/09/13 asumió la responsabilidad, con eventual compromiso del erario público, para el caso de la ocurrencia de un hecho que diere lugar a indemnización por caso fortuito o de fuerza mayor.

7.14. Falta de cumplimiento de lo dispuesto en el Punto 1.15 del PCG y del Punto 2.15 del PCP de la Licitación Pública al realizar Recepciones Parciales de Obra y no Recepciones Provisorias Totales.²³³

El PCP no previó el tratamiento separado de diversas partes de la obra ni fijó plazos individuales de ejecución y garantía que habilitara la recepción parcial de las obras. La consecuencia de este incumplimiento es la falta de certeza para la determinación de la vigencia del Plazo de Garantía.

7.15. Treinta Planos del Proyecto Ejecutivo fueron presentados fuera de término, incumpliendo el Punto 2.6.3. “Replanteo de las obras” del PCP de la Lic. Púb.

Del relevamiento realizado de la documentación técnica puesta a disposición, surge que se presentaron en término, es decir, en el período existente entre la suscripción del contrato y el inicio de la obra, solamente 7 de los 37 planos de las estaciones previstas. El Punto 2.6.3. del PCP estableció que “[...] *previo al inicio de los trabajos, y en el período existente entre la suscripción del Contrato y el inicio de la obra, el Contratista deberá efectuar su propio relevamiento planialtimétrico y cateos necesarios, requerido por la inspección de obra, como así también la documentación técnica completa del proyecto ejecutivo de la presente obra. [...]*”.

7.16. Debilidades de control y seguimiento de las obras que se reflejan en la falta de información relevante en los Libros de Obra, particularmente, en cambios o modificaciones de los trabajos ejecutados²³⁴.

²³² Ver apartado 6.3.5.8. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²³³ Ver apartado 6.3.5.8. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²³⁴ En su descargo el auditado manifiesta que “[...] todos los cambios producidos durante la ejecución de la Obra fueron informados y conformados por la Contratista BRICONS-MIAVASA UTE a través de las respectivas Ordenes de Servicios, Notas de Pedido y minutas de las reuniones periódicas realizadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.0.2.6 inciso f) del Pliego. [...]”. Cabe destacar que estas Minutas no son el medio de comunicación idóneo entre la Contratista y el Comitente toda vez que el PCP establece que todas las comunicaciones deben ser

Ello se ha verificado en las siguientes situaciones, a título de ejemplo:

- Si bien por Circular con Consulta N° 2 se determinó que se utilizarían cuatro tipologías de parador (A1, A1.2, C y D), durante la ejecución se agregaron subtipologías (A.1, C1, C2, C3, C4, C5, C6, E1, E2, E3, E4, E5) que no se reflejaron en los Libros de Obra durante la ejecución de los trabajos.
- Se realizaron cambios en los nombres de las Estaciones sin que haya registro escrito de los mismos durante la ejecución de los trabajos.
- Se realizaron cambios de los lugares de implantación de los paradores sin que haya constancia escrita de los mismos durante la etapa de ejecución de los trabajos.
- Se agregaron y suprimieron Estaciones sin que haya constancia escrita de los cambios durante la etapa de ejecución de los trabajos.

7.17. La Subsecretaría de Transporte aceptó el Informe Final de Obra, presentado por la Contratista en cumplimiento del Punto 3.0.2.9 “Informe Final” del PET, no obstante haber sido presentado con posterioridad a la Recepción Definitiva de Obra, no incluir los Planos Conforme a Obra, menor cantidad de fotos de inicio de obras que las exigidas y no estar suscriptos por la Empresa ni por la Inspección de Obra.

A la Dirección General de Redeterminaciones de Precio

7.18. Aplicación errónea de los índices de actualización para la Redeterminación de Precios aprobada por las Resoluciones N° 1041 y 1042MHCG-13.²³⁵

Se utilizó la Evolución del Costo Salarial del GCABA como índice de actualización del rubro Mano de Obra en lugar de aplicar el índice del Decreto PEN N° 1295/2002 Anexo Art. 15 Inc. a), previsto en la estructura de costos del Punto 2.25 “Redeterminación de Precios” del PCP de la Lic. Púb. N° 1262/12. Por lo tanto, no resulta correcto el momento en que la Contratista se encuentra habilitada para iniciar el pedido de Redeterminación de Precios.

A la Agencia de Protección Ambiental

7.19. La categorización de Impacto Ambiental Sin Relevante Efecto no resulta pertinente considerando que el Proyecto, considerado en la totalidad de su traza, responde a una clásica obra de infraestructura

realizadas a través de los Libros de Obra (Órdenes de Servicios y Nota de Pedido), instrumento que no fue utilizado para comunicar aspectos relevantes del desarrollo de la obra, tal como se observa.

²³⁵ Ver apartado 6.3.5.9. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

para la prestación de servicios públicos y construcción de una autovía.

Las dos condiciones están contempladas en el Artículo 13, Incisos a) y k) de la Ley N° 123 y su modificatoria Ley N° 452, que identifican las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos que se presumen como de Impacto Ambiental con Relevante Efecto.

La consecuencia de esta categorización es que se omitió la realización de la Audiencia Pública, garante de la participación y control ciudadano en materia ambiental, de conformidad con el Artículo 30 de la Constitución de la CABA.

- 7.20. Se verificó una mención errónea en la Condición 5 de la Etapa Operativa del Certificado de Aptitud Ambiental N° 17744, el cual expresa “[...] presentar dentro de los sesenta días (60) de haberse denominado Corredor del Metrobús entre la Estación Constitución y la Estación Retiro por la Av. 9 de Julio, un informe técnico comprendiendo monitoreos [...]”.**

Dado que se trata del Metrobús Corredor Sur, la localización mencionada está equivocada. No consta la emisión de ningún acto administrativo rectificando el error²³⁶.

- 7.21. El Certificado de Aptitud Ambiental N° 17744, aprobado por la Resolución N° 1212-DGET-12 del 25/10/12, determina erróneamente en 4 año la validez del mismo siendo lo correcto 6 años.**

Conforme lo determina el Artículo 23 del Decreto N° 222/12²³⁷, el Certificado de Aptitud Ambiental para aquellas actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos que resulten como de Impacto Ambiental Sin Relevante Efecto, será otorgado por un plazo de 6 años.

No consta la emisión de ningún acto administrativo rectificando el error²³⁸.

Lic. Púb. N° 2815/12 – Metrobús Corredor 9 de Julio

- 7.22. La ejecución de las obras del Metrobús Corredor 9 de Julio estuvo afectada por imprevisión en la planificación integral de la obra e, incluso, en el relevamiento de necesidades previo a la realización del proyecto, siendo responsable el Comitente en los términos del Artículo 4 de la Ley N° 13.064 toda vez que “la responsabilidad del**

²³⁶ El auditado manifiesta en su descargo que “[...] por error involuntario se consignó en la condición 5 como nombre del proyecto “Corredor Metrobús entre la Estación Constitución y la Estación Retiro por Av. 9 de Julio.”

²³⁷ BOCBA 3914.

²³⁸ En su descargo el auditado reconoce el error involuntario emitido pero no informa de la emisión de ningún acto administrativo rectificativo.

proyecto y de los estudios que le han servido de base, caen sobre el organismo que los realizó”.

En particular, surge del análisis realizado que esta imprevisión se manifestó en las siguientes cuestiones:

- El Pliego de Condiciones Particulares y el de Especificaciones Técnicas no expresaron con claridad la cantidad de estaciones, paradores y tipologías que debían ejecutarse, circunstancia que fue aclarada posteriormente mediante la Circular con Consulta N° 1.
- La cantidad de paradores construidos fue mayor que la prevista a partir de cambios introducidos con la aprobación del Adicional de Obra N° 2, denotando un proyecto incompleto e impreciso y carente de plan y previsión.
- Incorporación de equipamiento para seguridad vial peatonal no previsto en el proyecto original con el que se llamó a licitación.
- Los trámites para revocar la concesión de la Playa Subterránea 9 de Julio, cuyas instalaciones eran necesarias para construir un Centro de Transferencia de Combis, se inician con posterioridad a la realización de la Audiencia Pública y del llamado a Licitación Pública.
- Los Adicionales 3 a 5, para la construcción del Centro de Transferencia de Combis, surge como una necesidad concurrente a la construcción del Metrobús 9 de Julio aunque se pretendió solucionar un problema previo: el desorden del tránsito en la zona de influencia.
- Los adicionales 4 y 5 fueron para solucionar graves defectos de proyecto del Centro de Transferencia de Combis, dado que no se habían tenido en cuenta en el proyecto normas reglamentarias ineludibles referidas al Código de Edificación, Seguridad e Incendio, personas con discapacidad, instalaciones eléctricas, ventilación, etc. En este aspecto es dónde se observa la debilidad del relevamiento de necesidades previo a la elaboración del proyecto.
- Las modificaciones de proyecto (losas alivianadas) por no haberse considerado en el Proyecto la preexistencia de las playas subterráneas de estacionamiento en la Avda. 9 de Julio.
- Desvío del artículo 48 de la Ley 70. El incremento por modificaciones presupuestarias de un 61,95% en el objeto auditado denota un apartamiento de la determinación de los lineamientos generales de formulación presupuestaria.

7.23. Se vulneró el principio de trato igualitario de los oferentes, el cual debe mantenerse desde el procedimiento de selección, durante la ejecución y hasta la conclusión del contrato, toda vez que la administración modificó indebidamente las bases de la licitación al aprobar los Adicionales de Obra 3, 4 y 5 los cuales correspondían a obra nueva, disociada del objeto del Contrato.²³⁹

7.24. La inspección de obra realizó las Actas de Medición sin tener en cuenta la cantidad de obra real ejecutada.²⁴⁰

Ello se verificó para la cantidad de Pórticos ejecutados, de acuerdo con los Planos Conforme a Obra, respecto de las cantidades ofertadas por la Contratista. Los cambios introducidos en la cantidad de Estaciones implicó la variación en la cantidad de Pórticos a ejecutar, circunstancia que no fue registrada por la Inspección de Obra en sus Actas de Medición. La obra se certificó en un 100%.

En razón de que la Subsecretaría de Transporte no ha realizado aún la Liquidación Final prevista en el Punto 2.15 del PCP²⁴¹, no puede determinarse si corresponde realizar ajustes en función de las eventuales economías y demasías producidas.

7.25. El Centro de Transferencia de Combis (Playa Subterránea 9 de Julio Sur) fue habilitada con anterioridad a la conclusión de los trabajos de adecuación de las instalaciones conforme el Código de Edificación de la CABA; de instalación de sistemas de seguridad (incendio, iluminación, ventilación, etc.) y de la ejecución de los refuerzos estructurales. No consta que las instalaciones hayan sido habilitadas por acto administrativo emitido por autoridad competente.²⁴²

Las tareas de adecuación comenzaron en el mes de agosto/13 y se extendieron hasta el 31/12/13, en tanto, que las instalaciones comenzaron a utilizarse el 23/07/13 y continuó funcionando de manera concurrente con la ejecución de las obras.

7.26. Falta de cumplimiento de lo dispuesto en el Punto 1.15 del PCG y del Punto 2.15 del PCP de la Licitación Pública al realizar Recepciones Parciales de Obra y no Recepciones Provisorias Totales.²⁴³

²³⁹ Ver apartados 6.3.6.4.3. a 6.3.6.4.5. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²⁴⁰ Ver apartado 6.3.6.4. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²⁴¹ Ver apartado 6.3.6.5. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²⁴² Ver apartado 6.3.6.5. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

²⁴³ Ver apartado 6.3.6.5. de las Aclaraciones Previas del presente Informe.

El PCP no previó el tratamiento separado de diversas partes de la obra ni fijó plazos individuales de ejecución y garantía que habilitaran la recepción parcial de las obras. La consecuencia de este incumplimiento es la falta de certeza para la determinación de la vigencia del Plazo de Garantía.

7.27. La Recepción Definitiva del Adicional 1 se dio con antelación a los 6 meses de Garantía de Obra.

Sin perjuicio de la Observación 7.28 del presente Informe, el Adicional 1 tuvo la Recepción Provisoria el 23/01/14 y la Recepción Definitiva con fecha 20/05/14 por lo cual no se cumplió con los 6 meses de Plazo Garantía establecido en el Punto 2.15 Inciso 3) del PCP.

8. Recomendaciones

8.1. Dar cumplimiento al Artículo 4° de la Ley N° 13064 y evitar el llamado a licitación con proyectos incompletos e insuficiente respaldo técnico.

8.2. Efectuar el balance de economías y demasías para determinar el monto correcto del gasto realizado en plazos más acotados para evitar perjuicios económicos.

8.3. Efectuar el balance de economías y demasías para determinar el monto correcto del gasto realizado en plazos más acotados para evitar perjuicios económicos.

8.4. Efectuar el balance de economías y demasías para determinar el monto correcto del gasto realizado en plazos más acotados para evitar perjuicios económicos.

8.5. Efectuar el balance de economías y demasías para determinar el monto correcto del gasto realizado en plazos más acotados para evitar perjuicios económicos.

8.6. Efectuar el balance de economías y demasías para determinar el monto correcto del gasto realizado en plazos más acotados para evitar perjuicios económicos.

- 8.7. Cumplir en el futuro con la exigencia de publicación de las normas en el Boletín Oficial de la CABA conforme lo señala el Artículo 2° del Decreto N° 964/08.**
- 8.8. Tener en cuenta para el futuro que las modificaciones en las cláusulas contractuales previstas en los Pliegos, sustanciales o no, deben ser aprobadas o ratificadas por la autoridad competente.**
- 8.9. Verificar para el futuro que la documentación presentada por las Contratistas se ajusten a la exigida por los pliegos.**
- 8.10. Evitar ordenar la ejecución de trabajos sin la correspondiente autorización y emisión del acto administrativo respectivo.**
- 8.11. Tener en cuenta para el futuro que el encuadramiento de los adicionales o modificaciones de obra deben ajustarse a la normativa vigente.**
- 8.12. Tener en cuenta para el futuro que el encuadramiento de los adicionales o modificaciones de obra deben ajustarse a la normativa vigente.**
- 8.13. Evitar la habilitación de obras sin haberse cumplido todos los requerimientos exigidos por los pliegos respecto de la recepción de obra.**
- 8.14. Cumplir para el futuro todos los requerimientos exigidos por los pliegos respecto de la recepción de obra.**
- 8.15. Cumplir para el futuro todos los requerimientos exigidos por los pliegos respecto de la documentación de obra.**
- 8.16. Fortalecer el control interno para evitar que no se registren en los Libros de Obra toda la actividad y hechos relevantes para el desarrollo de la obra.**
- 8.17. Cumplir para el futuro todos los requerimientos exigidos por los pliegos respecto de la recepción de obra.**

- 8.18. Verificar el procedimiento observado y si los montos aprobados en la Resolución N° 358/MJGGC/15 incluyen los ajustes pertinentes sobre las redeterminaciones de precios provisorias y, en su caso, realizar los ajustes que correspondan.
- 8.19. Verificar la categorización otorgada al Proyecto Metrobús Corredor y proceder según corresponda.
- 8.20. Emitir el acto administrativo pertinente para efectuar la fe de erratas correspondiente para subsanar lo observado.
- 8.21. Emitir el acto administrativo pertinente para efectuar la fe de erratas correspondiente para subsanar lo observado.
- 8.22. Dar cumplimiento al Artículo 4° de la Ley N° 13064 y evitar el llamado a licitación con proyectos incompletos e insuficiente respaldo técnico.
- 8.23. Cumplir en el futuro con la normativa de contrataciones vigente para favorecer el trato igualitario de los oferentes.
- 8.24. Verificar lo observado y realizar los balances de economía y demasías que correspondan.
- 8.25. Emitir los actos administrativos respectivos para la habilitación de las instalaciones del Centro de Transferencia de Combis (Playa Subterránea 9 de Julio Sur).
- 8.26. Cumplir para el futuro todos los requerimientos exigidos por los pliegos respecto de la recepción de obra.
- 8.27. Cumplir para el futuro todos los requerimientos exigidos por los pliegos respecto de la recepción de obra.

9. CONCLUSION

La ejecución de las obras del Metrobús Corredor Sur y del Metrobús Corredor 9 de Julio tiene en común la imprevisibilidad de sus proyectos y la insuficiencia, o elaboración tardía, de estudios técnicos y relevamiento de necesidades previos. No debe dejarse fuera del análisis que, conforme el Presupuesto para el Año 2013 aprobado por la Legislatura, la planificación de

ambas obras abarcaba dos años (Plan Plurianual de Inversiones Año 2013/2015). No surge de la documentación analizada las razones por las cuales se redujo a la cuarta parte el tiempo planificado para el desarrollo de las obras ni cuál fue la urgencia manifiesta para ello.

El objeto de las Licitaciones para ambos Corredores fue “la instalación de paradores para espera del Metrobús”; es decir, las “estaciones”. Por lo tanto, ambas licitaciones constituyeron una parte del Metrobús quedando otros trabajos, esenciales para la puesta en marcha del Metrobús (pavimento, aceras, señalización vertical y horizontal, semaforización, espacios verdes, obras pluviales, etc.), fuera de estas Licitaciones. Para la realización de dichos trabajos se optó por una modalidad que consistió en encomendar a otras Unidades Ejecutoras de otras Jurisdicciones realizar los mismos utilizando contrataciones preexistentes (creando ítems nuevos, ampliando contratos, reconociendo adicionales, etc.). Esta metodología contiene, al menos, dos cuestiones que merecen atención:

- Por un lado, la aplicación del gasto no resultó transparente dado que el mismo no se registró presupuestariamente como afectado a los Corredores del Metrobús²⁴⁴ y, por lo tanto, puede interpretarse erróneamente que el gasto realizado es solamente el de ambas licitaciones para construir los paradores.
- Por otro lado, no ha quedado registro de cuáles programas han sido desfinanciados para aplicar sus fondos al Metrobús. Cabe señalar que el gasto de otras Jurisdicciones aplicados al Metrobús asciende a \$ 291.439.116,34 (1,25 veces el monto contractual adjudicado).

El total del gasto imputable a la puesta en marcha de ambos Corredores del Metrobús (directos, indirectos y de otros Organismos) asciende a un total aproximado de \$ 734.992.728,99. Cabe destacar que esta cifra es aproximada dado que, por lo expuesto anteriormente, no hay certeza de que se encuentren registrados todos los gastos imputables al Metrobús.

De lo expuesto hasta aquí puede concluirse que la Administración licitó la ejecución de una obra (construcción de refugios), que formaría parte de un proyecto integral denominado Metrobus (Corredor Sur y Corredor 9 de Julio) y, en lugar de licitar las demás obras complementarias, incluso con la excepción que habilita el Artículo 9° de la Ley N° 13064, interpretó que lo podría ir completando a través de una suma de adicionales, a los efectos de alcanzar la ejecución del referido proyecto integral. Para ello recurrió a modificaciones del proyecto original con el que se llamó a Licitación y la aprobación de Adicionales de Obra que, sumados para ambos Corredores,

²⁴⁴ La obtención de los datos, que se realizó mediante circularización al MAYEP y al MDU, implicó un trabajo de identificación de los gastos por parte de los Organismos citados, dado que no los tenían clasificados como tales. De hecho, ambos solicitaron prórroga para suministrar la información.

arrojan un importe de \$ 114.487.373,93 que representa un 49% del monto total adjudicado.

Estos Adicionales de Obra, producto de las imprevisiones de proyecto, fueron encuadrados en su totalidad en el Artículo 30° de la Ley N° 13064, con la conformidad de la Procuración General. La mayor parte de estos adicionales tendrían que haber sido realizados por aplicación del Artículo 9° Inciso b) de la Ley 13064 por tratarse de obras, que si bien resultaban indispensables, no eran parte del objeto del contrato principal. Se entiende que haberlos encuadrado en el Artículo 9° Inciso b) de la Ley N° 13064, en lugar del Artículo 30° de la misma Ley, tiende a favorecer la transparencia en las contrataciones, toda vez que dicho artículo implica la celebración de un nuevo contrato, independientemente de que el Contratista sea el mismo que ejecuta la obra principal. En cuanto a los adicionales 3, 4 y 5, que en su mayoría corresponde al Centro de Transferencias de Combis, es un proyecto que debió haberse ejecutado como obra nueva, separado de Metrobus 9 de julio, toda vez que debió planificarse en su totalidad, como una obra integral. Más aún que estuvo dirigida a solucionar un problema de tránsito preexistente al proyecto Metrobus Corredor 9 de julio.

Respecto de la urgencia invocada por el Comitente, utilizada en este caso como causal de excepción a la licitación pública, no debe traer aparejada la exclusión total de la igualdad y la concurrencia. La urgencia se encuentra receptada por la Ley N° 13064 en su Artículo 9° Inciso c)²⁴⁵; no obstante, se forzó una interpretación para la aplicación del Artículo 30 de la misma Ley, interpretando que con la sola aceptación del Contratista por trabajos que superen el 20% del Contrato, cabía dicho encuadre.

La Procuración General, al emitir Dictamen respecto de los Adicionales del Metrobús Corredor 9 de Julio tuvo criterios dispares. Trató a los adicionales siempre como desvinculados unos de otros, excepto en el Adicional 5 que advierte que no le han informado a cuánto asciende el total acumulado de los 5 adicionales. Con relación a la aplicación del Decreto N° 948/08, que ya en el segundo adicional se había superado el límite, no se expidió hasta el Adicional de Obra N° 4 en el que le informa al Comitente que no se encuentra facultado para aprobar los adicionales y le sugiere aplicar otra norma. A partir del Adicional 3, que como sostiene este Informe se trató de una obra distinta a la licitada y se debió haber llamado a licitación pública, la Procuración no se expidió hasta el Adicional de Obra N° 5 en el que señala que “[...] *Liminarmente, el área requirente deberá confirmar que no se produce con el*

²⁴⁵ Ley N° 13064 - Art. 9° - Sólo podrán adjudicarse las obras públicas nacionales en licitación pública. Quedan exceptuadas de la solemnidad de la licitación pública y podrán ser licitadas privadamente o contratadas en forma directa, las obras comprendidas en los siguientes casos: “[...] c) Cuando los trabajos de urgencia reconocida o circunstancias imprevistas demandaren una pronta ejecución que no dé lugar a los trámites de la licitación pública, o para la satisfacción de servicios de orden social de carácter impostergable [...]”.

adicional que por estos actuados se propicia una alteración sustancial del objeto del contrato. [...]”.

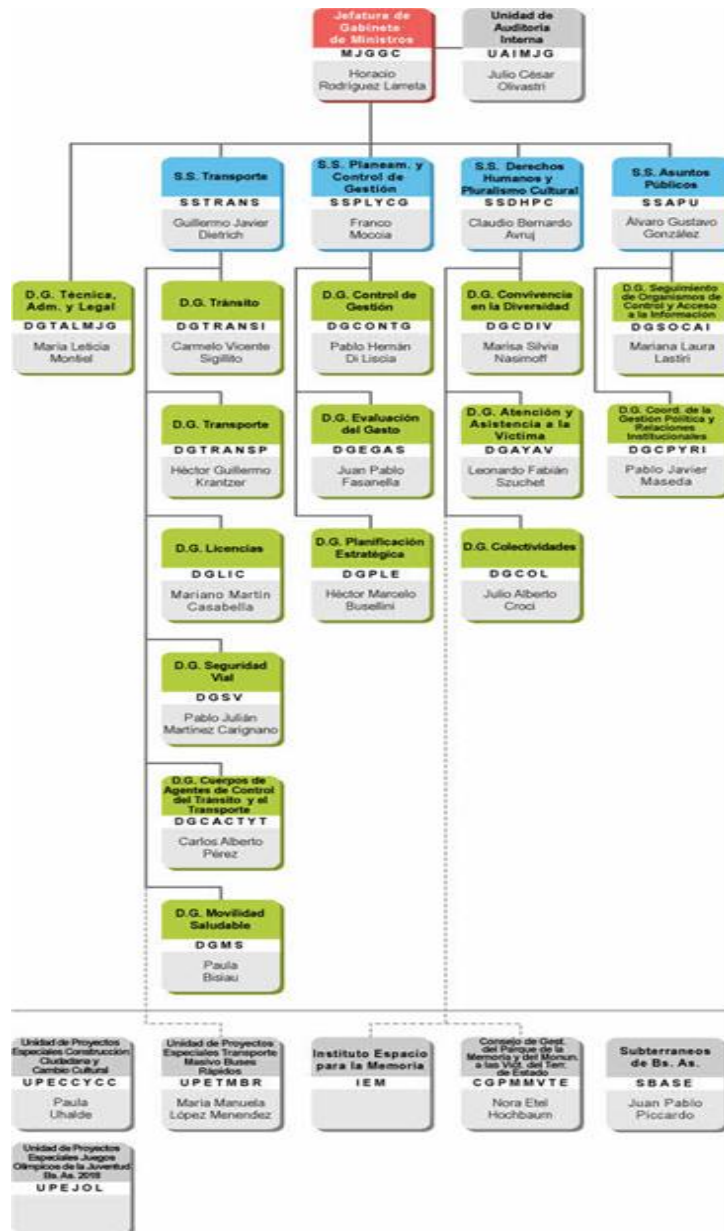
Todo lo expresado hasta aquí tuvo repercusión presupuestaria, dado que tuvieron que realizarse modificaciones presupuestarias para poder dar cumplimiento a los gastos no previstos originalmente en el presupuesto ni en la planificación de obra que, como ya se expresó, estaba proyectada realizarse en dos ejercicios, conforme el Plan Plurianual de Inversiones 2013/2015.

Respecto del control de la ejecución de las obras se ha observado la confección de Actas de Medición y Certificados de Avance de Obra que no reflejan la realidad de la obra. En el Metrobús Corredor Sur se midió y certificó como construida al 100% obra, a pesar de que no fueron construidas 9 paradores y 18 columnas frontales inclinadas. En el Metrobús Corredor 9 de Julio se midió y certificó obra que no coincide con la construida dado que se incorporaron estaciones que implicó cantidades de ítems de obra distintas, no contempladas en las Actas de Medición.

Finalmente, puede sostenerse que pese a que la obra fue ejecutada en la cuarta parte del tiempo prevista en el Presupuesto no resultó eficaz, eficiente ni económica. No resultó eficaz porque si bien se ejecutó la obra, ésta no fue la planificada. No resultó eficiente porque en la relación de insumo/producto no se incluyeron en la ecuación todos los gastos necesarios para el funcionamiento del Metrobús. No resultó económica porque no hay certeza de que se haya utilizado la mejor relación costo/beneficio toda vez que no se cotejaron precios a través del proceso licitatorio.



Anexo I – Organigrama Estructura Orgánica Funcional de la Jefatura de Gabinete de Ministros.



Fuente: Página Oficial del GCABA – www.buenosaires.gob.ar

dic-12	ene-13	feb-13	mar-13	abr-13	may-13	jun-13	jul-13	ago-13	sep-13	oct-13	nov-13	
							8/10 Finalización del plazo de obra					Cronograma aprobado por pliego y
Plazo de obra básica según pliego						8/08						
						Ampl. obra 60 días. Res 457/13		Ampl. obra 60 días. Res 795/13				
						2/09 Recp. Prov. de OB y Adic 1						
						19/08 Solicitud de nuevos paradores						Cronograma real de ejecución de obra
						14/08 Inauguración de Metrobus						
Ejecución de obra básica s/ certificación												
						Adicional 1				2/09 Recp. Prov. Adic 2		
							Adicional 2					Fuera del plazo de obra

Fuente: Elaboración propia con información obtenida de la documentación técnica de obra relevada

Anexo III – Documentación Técnica solicitada por la APRA para la evaluación del Informe de Impacto Ambiental del Metrobús Corredor Sur

Para la prosecución del trámite la Dirección General de Evaluación Técnica (DGET) de la APRA le solicita a la UPE, el 13/07/12, la presentación de la siguiente documentación, otorgándole un plazo de 30 días:

1. Estudio de Impacto Ambiental conforme el Inciso b) de la Disposición N° 117-DGTALAPRA-12.
2. Estudio de Tránsito acorde a las características del proyecto y/o Dictamen favorable de la Dirección General de Tránsito.
3. Estudio de Impacto Acústico conforme a lo establecido por la Ley N° 1540, en caso de corresponder.
4. Plano de ingeniería del proyecto.
5. En caso de intervenir en el arbolado público: relevamiento de especies arbóreas y/o Dictamen favorable de la Dirección General de Arbolado.
6. Dictamen de la Dirección General de Interpretación Urbanística (DGIUR) por intervenir en distritos de zonificación UP (Urbanización Parque) y E4 (Equipamiento Especial).

Con relación a la documentación solicitada consta en el expediente la presentación de la que se detalla a continuación:

1. Dictamen N° 1818-DGIUR-12 del 16/05/12 en el que manifiesta que al tratarse “[...] *del recorrido de un transporte público, se lo considera de interés público, por la cual esta Dirección General no tiene objeciones en la propuesta. [...]*”²⁴⁶. El Dictamen se sustenta en que en los Distritos UP y E4 “[...] *el Gobierno de la Ciudad podrá autorizar obras de exclusiva utilidad pública que complementen y no alteren el carácter de los mismo, como el caso que nos ocupa. [...]*”.
2. Informe de la Dirección General de Tránsito (sin fecha) la cual realizó una modelización del tránsito del Proyecto mediante la utilización de herramientas informáticas²⁴⁷ concluyendo lo siguiente²⁴⁸:
 - a. Corredor Francisco Fernández de la Cruz: Se deduce que “[...] *con la implementación del sistema de Metrobús, este sistema no impactaría en el tránsito general, como tampoco forjaría un impacto ambiental en la zona. [...]*”. En cuanto a la mejora en el tiempo de viaje del transporte público de pasajeros se concluye en que “[...]”

²⁴⁶ Punto 2 del Dictamen.

²⁴⁷ Conforme surge del Informe mencionado la herramienta informática utilizada fue el aplicativo “Suite Paramics”.

²⁴⁸ Se mencionan los aspectos relevantes de las conclusiones.

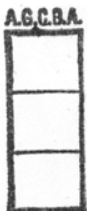
los principales beneficios en este tipo de modo de viaje se visualiza donde hay más concentración vehicular, por lo que haciendo una extensión al análisis de la traza total de recorrido (Puente de la Noria – Constitución) se observa una mejora en el recorrido del Metrobús entre un 9 y 10%. [...]”. Otra mejora que se logra con este sistema es “[...] el ordenamiento de las corrientes circulatorias de dichas vías, con dos carriles para la circulación general y uno exclusivo para el bus rápido evitando entrecruzamientos y maniobras peligrosas, [...] y el mejor servicio que se le brindará al público usuario del transporte masivo de personas, tanto en relación a la frecuencia y comodidad de las unidades, como en la espera para el ascenso y descenso de personas en los lugares destinados para tal fin. [...]”.

b. Corredor Coronel Roca - Int. Francisco Rabanal: Para este corredor se evalúan cuatro proyectos:

- Proyecto 1 - Los vehículos particulares se ven perjudicados entre un 150% a un 155% y el transporte público desmejora su tiempo de viaje entre un 2% y un 15%.
- Proyecto 2 – Los tiempos promedios de viaje de los vehículos particulares y en el transporte público aumentan levemente (particulares alrededor de un 9% y público de 7% a 15%).
- Proyecto 3 – No genera perjuicio en el tránsito general pero perjudica en tiempo de viaje al Metrobús, respecto de los Proyectos 1 y 2.
- Proyecto 4 – Mejora el tiempo de viaje del transporte público (del 15% al 30%) pero en el caso de vehículos generales se perjudica dicho tiempo en un 190%.

El informe concluye expresando que “[...] el Proyecto 2 (1 carril sobre la izquierda exclusivo para el Metrobús y 4 carriles para los vehículos generales y el resto del transporte público) es quizás el más equilibrado de todas las alternativas dado los datos estadísticos que arroja la modelización. [...] este sistema no impactaría en el tránsito general, como tampoco forjaría un impacto ambiental en la zona. [...]”.

3. Informe Técnico sobre “Evaluación y Cálculo Compensatorio de las especies afectadas para el proyecto Construcción del Corredor Sur del Sistema Metrobús”, confeccionado por la Dirección General de Arbolado. El informe señala que en la traza sobre los canteros de la Avda. Rabanal “[...] resultan afectados 107 ejemplares, de los cuales 40 pueden ser recuperados mediante tareas de trasplante, reubicándolos en proximidad de su emplazamiento original, mientras que los 67 restantes deberán ser extraídos y compensados. [...]”. Para



los 67 ejemplares a talar o extraer se calcula una compensación ambiental equivalente a 9.468 unidades compensatorias de tamaño 12-14 c.c., factibles de ser transformadas en unidades de ejemplares de otro tamaño, de acuerdo con las necesidades de la Dirección General de Arbolado.

El 30/08/12 el Departamento de Contaminación Acústica de la DGET, a partir del análisis y evaluación del Informe de Evaluación de Impacto Acústico presentado (IEIA), realiza una serie de observaciones al mismo. En tal sentido, a partir de las conclusiones del Informe respecto de que “[...] *dada la naturaleza del proyecto, se estima una situación acústica estable en las zonas de las trazas.* [...]”, expresa que “[...] *en la presentación efectuada no obran elementos que permitan arribar a tales conclusiones.* [...]”. En consecuencia, le solicita a la UPE lo siguiente, otorgándole un plazo de 30 días:

1. Realizar un análisis comparativo entre el escenario actual y aquél que se espera alcanzar con la ejecución del proyecto, utilizando un *software* de simulación que permita establecer proyecciones en función de los cambios viales y estructurales, confeccionando los respectivos mapas de ruido, tanto para la etapa pre-operacional como para la etapa operacional²⁴⁹.
2. Informe técnico y croquis o planos pertinentes de los puntos de medición seleccionados y planilla de registros entregados por los equipos de medición.
3. Regularizar la situación del instrumental utilizado, presentando certificados de calibración vigentes para decibelímetro y calibrador acústico.
4. El informe debe ser realizado por un profesional debidamente inscripto en el Registro de Profesionales de Impacto Acústico conforme el Decreto N° 470/07 y Resolución N° 44-APRA-08.

En el expediente relevado consta la presentación de dos informes acústicos, fechados 14/09/12 y 09/10/12, respectivamente.

El Departamento de Contaminación Acústica de la DGET realiza un informe, fechado 11/10/12, en el que incluye una serie de medidas de mitigación asociadas a la etapa de obra y a la etapa operativa. Finalmente, para la etapa operacional propone la inclusión de las siguientes condiciones ambientales:

- Presentar dentro de los 60 días de haberse puesto en funcionamiento el Metrobús Corredor Sur un Informe Técnico comprendiendo monitoreos de los niveles sonoros continuados equivalente existentes en la región involucrada, presentando previamente ante la APRA la

²⁴⁹ La exigencia se fundamenta en el Anexo XI del Decreto N° 740/07.

propuesta metodológica a aplicar, de conformidad con la Ley N° 1540 y su Decreto Reglamentario N° 740/07.

- Para el caso de que con la ejecución del proyecto se verificase incrementos de significativa magnitud en el nivel de presión sonora respecto de la situación observada, deberán ejecutarse las medidas de mitigación pertinentes.

Anexo IV – Planilla de Cómputo y Presupuesto de la oferta presentada por Bricons SA – Miavasa SA UTE

Ítem	Descripción de los Trabajos	Oferta Bricons SA - Miavasa SA UTE			
		Unidad	Cantidad	Precio Unitario	Pesos
1	Trabajos Preliminares				366.187,85 0,31%
1.1	Limpieza del Terreno, Replanteo y Nivelación	GL	1,00	44.691,61	44.691,61 12,20%
1.2	Relevamiento Planialtimétrico y cateos	GL	1,00	66.639,56	66.639,56 18,20%
1.3	Documentación Gráfica, Proyecto Ejecutivo	GL	1,00	254.856,68	254.856,68 69,60%
2	Movimiento de Tierra/Demoliciones				1.368.095,96 1,15%
2.1	Desmante de Pavimento	M2	1.234,00	210,63	259.917,42 19,00%
2.2	Desmante de Pavimento para canalizaciones	M2	1.366,00	210,63	287.720,58 21,03%
2.3	Demolición de cordón existente	ML	380,00	116,69	44.342,20 3,24%
2.4	Fresado de Pavimento	M2	14.553,08	53,33	776.115,76 56,73%
3	De Hormigón Armado				15.384.757,42 12,98%
3.1	Plataes de H" A"	M3	1.320,00	3.517,18	4.642.677,60 30,18%
3.2	Vigas de H" A"	M3	587,48	3.613,18	2.122.670,99 13,80%
3.3	Cordón de Hormigón h 0,40	ML	192,00	628,12	120.599,04 0,78%
3.4	Cordón de Hormigón h 0,20	ML	298,20	360,92	107.626,34 0,70%
3.5	Módulos Premoldeados para rampas 1a y 1b	U	132,00	6.039,55	797.220,60 5,18%
3.6	Módulos Premoldeados para rampas 2a y 2b	U	132,00	8.333,24	1.099.987,68 7,15%
3.7	Módulos premoldeados para amortiguación	ML	2.944,00	1.783,17	5.249.652,48 34,12%
3.8	Pilar de H" A" Defensa en Puntos	M2	112,00	3.619,67	405.403,04 2,64%
3.9	Pases desagües	GL	1,00	838.919,65	838.919,65 5,45%
4	Contrapisos				876.890,16 0,74%
4.1	Contrapiso de H" Pobre sobre Platea Espesos 0,17	M2	2.275,00	363,62	827.235,50 94,34%
4.2	Contrapiso de H" H8 bajo losetas	M2	158,00	314,27	49.654,66 5,66%
5	Pisos y Pavimentos				8.440.805,92 7,12%
5.1	Baldosa Guía Medidas 40x40x4 cm Color Peltre	M2	1.125,28	364,08	409.691,94 4,85%
5.2	Baldosa Advertencia Medidas 40x40x4 cm Color Peltre	M2	5.696,64	364,08	2.074.032,69 24,57%
5.3	Baldosa Alerta 40x40x4 cm Color Amarillo texturado	M2	936,64	426,55	399.523,79 4,73%
5.4	Baldosa Alerta Precaución 80x40x4 cm Color Amarillo	M2	564,48	424,74	239.757,24 2,84%
5.5	Baldosa Alerta Acceso 40x40x4 cm Color Amarillo	M2	126,72	422,95	53.596,22 0,63%
5.6	Baldosón Disuador Maldonado	M2	1.900,84	481,82	915.862,73 10,85%
5.7	Baldosón Maldonado Ajuste 19x35	M2	4,32	491,03	2.121,25 0,03%
5.8	Baldosón Maldonado Vertical Liso 165x19	M2	553,00	491,33	271.705,49 3,22%
5.9	Baldosón Maldonado Fuelle o Mod. 7 del Módulo amortiguador	U	64,00	895,84	57.333,76 0,68%
5.10	Piso de Hormigón H21 - Terminado a la llana	M3	450,00	4.529,16	2.038.122,00 24,15%
5.11	Ejecución Pavimento sobre canalizaciones	M2	1.540,00	411,09	633.078,60 7,50%
5.12	Identificación Pavimento Asfáltico	M2	700,00	355,10	248.570,00 2,94%
5.13	Juntas de dilatación	ML	24.214,70	45,32	1.097.410,20 13,00%
6	Equipamiento				12.516.710,50 10,56%
6.1	Provisión y Colocación Cestos	U	228,00	637,76	145.409,28 1,16%
6.2	Provisión y Colocación Botazos Tipo 1	ML	3.200,00	1.802,68	5.768.576,00 46,09%
6.3	Provisión y Colocación Botazos Tipo 2	ML	3.072,00	1.110,65	3.411.916,80 27,26%
6.4	Provisión y Colocación de Bancos	U	655,00	3.071,64	2.011.924,20 16,07%
6.5	Provisión y Colocación Posa Isquiones	U	570,00	1.894,37	1.079.790,90 8,63%
6.6	Provisión y Colocación de Apoya Pies	ML	50,00	1.184,71	59.235,50 0,47%
6.7	Protector Cámara	U	114,00	349,63	39.857,82 0,32%
7	Estructura Metálica Paradores				60.246.418,47 50,82%
7.1	Columna inclinada frontal	U	18,00	17.943,91	322.990,38 0,54%
7.2	Columna soporte cubierta	U	946,00	21.517,81	20.355.848,26 33,79%
7.3	Estructura para vidrio posterior y módulo	U	882,00	2.994,39	2.641.051,98 4,38%
7.4	Cubierta Parador	M2	7.223,58	3.078,15	22.235.262,78 36,91%
7.5	Vidrio Laminado Gráfica Posterior (módulo 3,13x0,374)	M2	1.034,80	1.341,75	1.388.442,90 2,30%
7.6	Vidrio Laminado Cerramiento Vertical Posterior (módulo 3,137x1,621)	M2	2.379,82	1.603,07	3.815.018,05 6,33%
7.7	Vidrio Laminado Cerramiento Vertical Posterior para Publicidad (módulo 3,137x1,621)	M2	579,70	1.013,02	587.247,69 0,97%
7.8	Rejas (módulo de 1,6x3,3)	U	300,00	14.291,31	4.287.393,00 7,12%
7.9	Iluminación Leds Panel Publicidad	ML	1.413,60	274,35	387.821,16 0,64%
7.10	Iluminación Cielorrasos embutido Movilux o equivalente	U	1.764,00	2.346,38	4.139.014,32 6,87%
7.11	Cenefa Transiluminada (vidrio laminado 4+4, tubos de iluminación y gráfica)	GL	1,00	86.327,95	86.327,95 0,14%
8	Instalación Eléctrica y Cartelería ITS				6.284.855,42 5,30%
8.1	Provisión y Conexión Instalación Eléctrica (incluye trámites y pagos de derechos)	GL	1,00	4.103.543,22	4.103.543,22 65,29%
8.2	Canalizaciones (PVC 0,075 mts)	ML	16.250,00	91,28	1.483.300,00 23,60%
8.3	Provisión Tablero Corrientes Débiles	U	65,00	9.581,56	622.801,40 9,91%
8.4	Provisión Cartel ITS en Tablero	U	65,00	1.008,43	65.547,95 1,04%
8.5	Provisión Cartel ITS Colgante	U	15,00	644,19	9.662,85 0,15%
9	Pintura				6.495.478,07 5,48%
9.1	Pintura Estructuras Metálicas (cubierta, cielorraso, estructura metálica, rejas y barandas)	GL	1,00	6.495.478,07	6.495.478,07 100,00%
10	Carpintería Metálica				4.529.782,40 3,82%
10.1	Barandas Rampa de Acceso y Paradores	GL	4.160,00	1.088,89	4.529.782,40 100,00%
11	Parquización				826.584,01 0,70%
11.1	Provisión y colocación tierra negra - incluye compost	M3	824,32	514,54	424.145,61 51,31%
11.2	Provisión y colocación Agaphantus - envase 3lts	U	8.320,00	48,37	402.438,40 48,69%
12	Instalación Hidráulica				541.521,45 0,46%
12.1	Corrimiento de Sumideros	GL	1,00	541.521,45	541.521,45 100,00%
13	Varios				666.197,31 0,56%
13.1	Limpieza Periódica y Final de Obra	GL	1,00	26.141,43	26.141,43 3,92%
13.2	Trámites, derechos y planos conforme a obra	GL	1,00	67.972,29	67.972,29 10,20%
13.3	Levantamiento cercos y seguridad y cuidado zona de obra	GL	1,00	572.083,59	572.083,59 85,87%
Total Pesos					118.544.284,94 100,00%

Fuente: Planilla de Computo y Presupuesto de la documentación licitatoria

Anexo V – Estaciones y tipologías conforme Circular Con Consulta N° 2 LP N° 1262/12

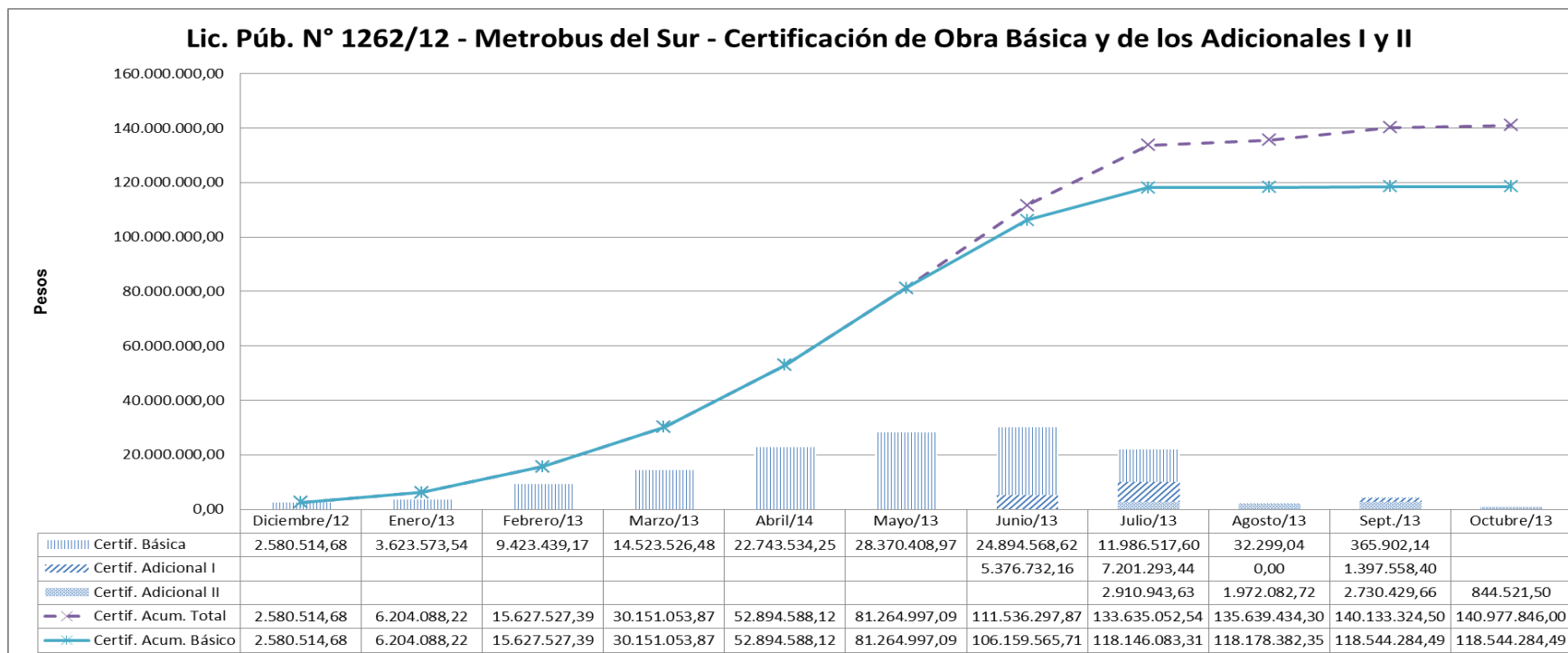
Ramal F. de La Cruz	Tipología	Cantidad Paradores	Ramal Av. Roca	Tipología	Cantidad Paradores
Montiel	Prov. e instal. Por GCBA		Puente La Noria	Prov. e instal. Por GCBA	
Cosquin	E	1	Gral. Paz	C	2
Lisandro de la Torre	E	2	Piedrabuena	C	2
Soldado de la Frontera	E	2	Lisandro de La Torre	C	2
Pola	C	2	Lugano	C	2
Escalada Jumbo	C	2	Larrazabal	C	2
Escalada Hospital	C	2	Estadio Parque Roca	C	2
Laguna	C	2	Parque Roca	C	2
Lafuente	C	2	Soldati	C	2
Varela	C	2	Lafuente	C	2
Polidep. S. Lorenzo	C	2	Varela	C	2
Perito Moreno	C	2	Bonorino	C	2
Del Barco Centenera	E	2	Agustin de Vedia	C	2
Fournier	C	2	Saenz	C	2
Caseros	C	2	Del Tigre	C	1
			Hospitales	C	1
			Caseros s/S. de LORIA	C	1
			Castillo	Prov. e instal. Por GCBA	
			Fatima	C	1
			Ferreya	C	1
			Caseros s/Saenz	C	1
Maza/Chiclana	E	1	Maza/Chiclana	ESTACIONES COINCIDENTES POR LA SUPERPOSICIÓN DE LAS TRAZAS	
Sanchez de Loria/Chicl.	E	1	Sanchez de Loria/Chiclana		
Sanchez de Loria/Brasil	E	1	Sanchez de Loria/Brasil		
La Rioja/Garay	E	1	La Rioja/Garay		
La Rioja/Brasil (Dean Funes)	E	1	La Rioja/Brasil (Dean Funes)		
Jujuy s/Garay	E	1	Jujuy s/Garay		
Jujuy s/Brasil	E	1	Jujuy s/Brasil		
Pichincha s/Garay	E	1	Pichincha s/Garay		
Pichincha s/Brasil	C	1	Pichincha s/Brasil		
Combate de los pozos (Entre Rios s/Brasil)	C	1	Entre Rios s/Brasil		
Constitucion	A1.2	1	Constitucion		
Constitucion	A2	1	Constitucion		

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Circular Con Consulta N° 2

Anexo VI – Listado de Materiales a acopiar conforme Anexo V del PCP de la LP N° 1262/12

 GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES "2012. Año del Bicentenario de la Creación de la Bandera Argentina" Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros Subsecretaría de Transporte	
76 -	
ANEXO N° V. PLANILLA DE MATERIALES A ACOPIAR	
PISOS Baldosa GUIA Medidas 40x40x 4 Color PELTRE Baldosa Advertencia 40X40x4 COLOR PELTRE Baldosa ALERTA: 40 x 40 x 4 cm color "amarillo" texturado Baldosa ALERTA PRECAUCIÓN 80x40x4 cm COLOR AMARILLO Baldosa ALERTA ACCESO 40x40x4 cm COLOR AMARILLO BALDOSON DISUADOR MALDONADO BALDOSON MALDONADO AJUSTE 19 X 35 BALDOSON MALDONADO VERTICAL LISO 165 X 19 Baldosón "Maldonado" fuelle o Mód. 7 de del módulo amortiguador ACEROS MALLA ACERO BARRAS ILUMINACION ILUMINACION LEDS ILUMINACION CIELORRASOS – Embutido Movilux EQUIPAMIENTO CESTOS METALICOS PROV. Y COLOCACION BOTAZOS TIPO 1 PROV. Y COLOCACION BOTAZOS TIPO 2 PROV. Y COLOCACION DE BANCOS PROV. Y COLOCACION POSA ISQUIONES HORMIGON H 8 H 21	

Anexo VII – Gráfico Certificación de Obra Básica y de los Adicionales I y II de la LP N° 1626/12



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Certificación Mensual de la Obra Básica y los Adicionales de Obra de la LP N° 1262/12

Anexo VIII – Vista y Planta Modulaci3n Parador Tipología C



Fuente: Pliego de Especificaciones Técnicas LP N° 1262/12

Anexo IX – Cuadro Comparativo Circular con Consulta N° 2 Vs. Planos Conforme a Obra

Ramales Metrobus Corredor Sur	Conforme Circular Con Consulta N° 2							Conforme Planos Conforme a Obra							Diferencia Paradores (d-a)	Diferencia Columnas (f-c)
	Nomenclatura Estaciones	Tipología Parador				Columna Soporte Cubierta		Nomenclatura Estaciones	Tipología Parador				Columna Soporte Cubierta			
		A	C	E	Total (a)	Cant. s/Tipología (b)	Total ((axb)+1) (c)		A	C	E	Total (d)	Cant. s/Tipología (e)	Total ((axb)+1) (f)		
Ramal Fernandez de la Cruz	Cosquin	-	-	1	1	9	10	Piedrabuena	-	-	1	1	9	10	-	-
Ramal Fernandez de la Cruz	Lisandro de la Torre	-	-	2	2	9	20								-2	-20
Ramal Fernandez de la Cruz	Soldado de la Frontera	-	-	2	2	9	20								-2	-20
Ramal Fernandez de la Cruz	Pola	-	2	-	2	15	32	Pola	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Fernandez de la Cruz	Escalada Jumbo	-	2	-	2	15	32	Escalada	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Fernandez de la Cruz	Escalada Hospital	-	2	-	2	15	32	Cecilia Grierson	-	2	-	2	13	28	-	-4
Ramal Fernandez de la Cruz	Laguna	-	2	-	2	15	32	Laguna	-	-	2	2	9	20	-	-12
Ramal Fernandez de la Cruz								Mariano Acosta	-	-	2	2	7	16	2	16
Ramal Fernandez de la Cruz	Lafuente	-	2	-	2	15	32	Lafuente	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Fernandez de la Cruz	Varela	-	2	-	2	15	32	Varela	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Fernandez de la Cruz	Polideportivo San Lorenzo	-	2	-	2	15	32	Polideportivo San Lorenzo	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Fernandez de la Cruz	Perito Moreno	-	2	-	2	15	32	Perito Moreno	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Fernandez de la Cruz	Del Barco Centenera	-	-	2	2	9	20	Del Barco Centenera	-	-	2	2	9	20	-	-
Ramal Fernandez de la Cruz	Fournier	-	2	-	2	15	32	Av. La Plata	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Fernandez de la Cruz	Caseros	-	2	-	2	15	32	Caseros	-	1	-	1	14	15	-1	-17
Ramal Fernandez de la Cruz	Maza	-	-	1	1	9	10	Boedo	-	-	1	1	9	10	-	-
Ramal Fernandez de la Cruz	Sanchez de Loria	-	-	1	1	9	10	Sanchez de Loria	-	-	1	1	9	10	-	-
Traza compartida	La Rioja (s/Chiclana)	-	-	1	1	9	10	La Rioja (s/Chiclana)	-	-	1	1	9	10	-	-
Traza compartida	Jujuy (s/Garay)	-	-	1	1	9	10	Jujuy (s/Garay)	-	-	1	1	9	10	-	-
Traza compartida	Pichincha (s/Garay)	-	-	1	1	9	10	Pichincha (s/Garay)	-	-	1	1	7	8	-	-2
Traza compartida	Dean Funes	-	-	1	1	9	10	La Rioja (s/Brasil)	-	-	1	1	9	10	-	-
Traza compartida	Jujuy (s/Brasil)	-	-	1	1	9	10	Jujuy (s/Brasil)	-	-	1	1	9	10	-	-
Traza compartida	Pichincha (s/Brasil)	-	1	-	1	15	16	Entre Rios	-	1	-	1	13	14	-	-2
Traza compartida	Combate de los Pozos	-	1	-	1	15	16	Garrahan	-	1	-	1	13	14	-	-2
Ramal Fernandez de la Cruz	Constitución (ascenso)	1	-	-	1	17	18	Constitución	1	-	-	1	10	11	-	-7
Ramal Fernandez de la Cruz	Constitución (descenso)	1	-	-	1	13	14								-1	-14
Ramal Avda. Roca	Gral. Paz	-	2	-	2	15	32								-2	-32
Ramal Avda. Roca	Piedrabuena	-	2	-	2	15	32	Piedrabuena	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca	Lisandro de la Torre	-	2	-	2	15	32	Lisandro de la Torre	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca	Lugano	-	2	-	2	15	32	Soldado de la Frontera	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca	Larrazabal	-	2	-	2	15	32	Larrazabal	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca								Escalada	-	-	2	2	9	20	2	20
Ramal Avda. Roca	Estadio Parque Roca	-	2	-	2	15	32	Estadio Parque Roca	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca	Parque Roca	-	2	-	2	15	32	Parque Roca	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca								Lacarra	-	-	2	2	9	20	2	20
Ramal Avda. Roca	Soldati	-	2	-	2	15	32	Mariano Acosta	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca	Lafuente	-	2	-	2	15	32	Lafuente	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca	Varela	-	2	-	2	15	32	Varela	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca	Bonorino	-	2	-	2	15	32	Berg	-	-	2	2	9	20	-	-12
Ramal Avda. Roca	Agustin Vedia	-	2	-	2	15	32								-2	-32
Ramal Avda. Roca	Saenz	-	2	-	2	15	32	Saenz	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca	Del Tigre	-	2	-	2	15	32	Pompeya	-	2	-	2	14	30	-	-2
Ramal Avda. Roca	Hospitales	-	1	-	1	15	16								-1	-16
Ramal Avda. Roca	Caseros (s/S. de Loria)	-	1	-	1	15	16								-1	-16
Ramal Avda. Roca	Caseros	-	1	-	1	15	16								-1	-16
Ramal Avda. Roca	Ferreya	-	1	-	1	15	16								-1	-16
Ramal Avda. Roca	Famatina	-	1	-	1	15	16								-1	-16
Totales		2	55	14	71		1.052		1	41	20	62		816	-9	-236

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Circular Con Consulta N° 2 y de los Planos Conforme a Obra

Anexo X – Relevamiento fotográfico



Foto N° 1 - Apoya brazos rotos – Metrobús Corredor Sur



Foto N° 2 – Botazos rotos - Metrobús Corredor Sur

Anexo X – Relevamiento fotográfico

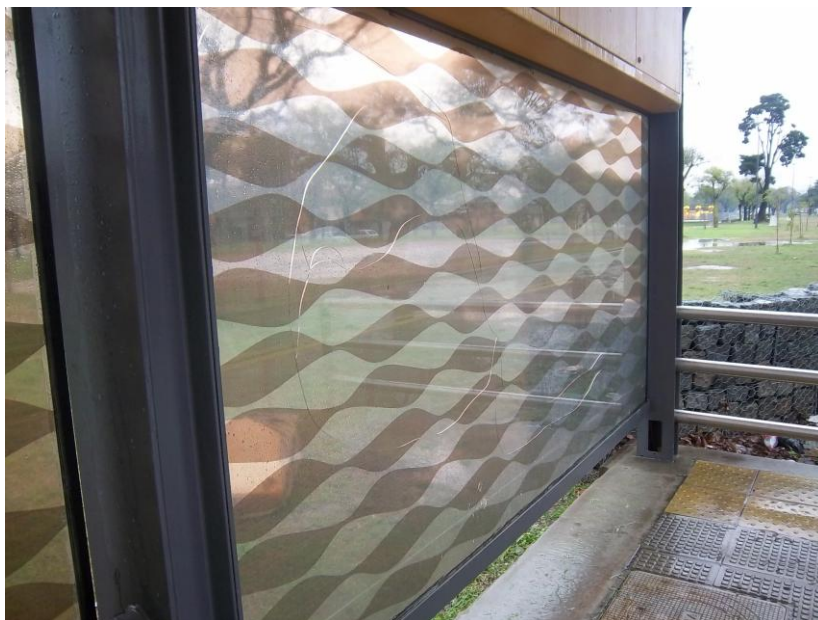


Foto 3 – Rotura de Vidrios – Metrobús Corredor Sur



Foto 4 – Graffitis – Metrobús Corredor Sur

Anexo X – Relevamiento fotográfico

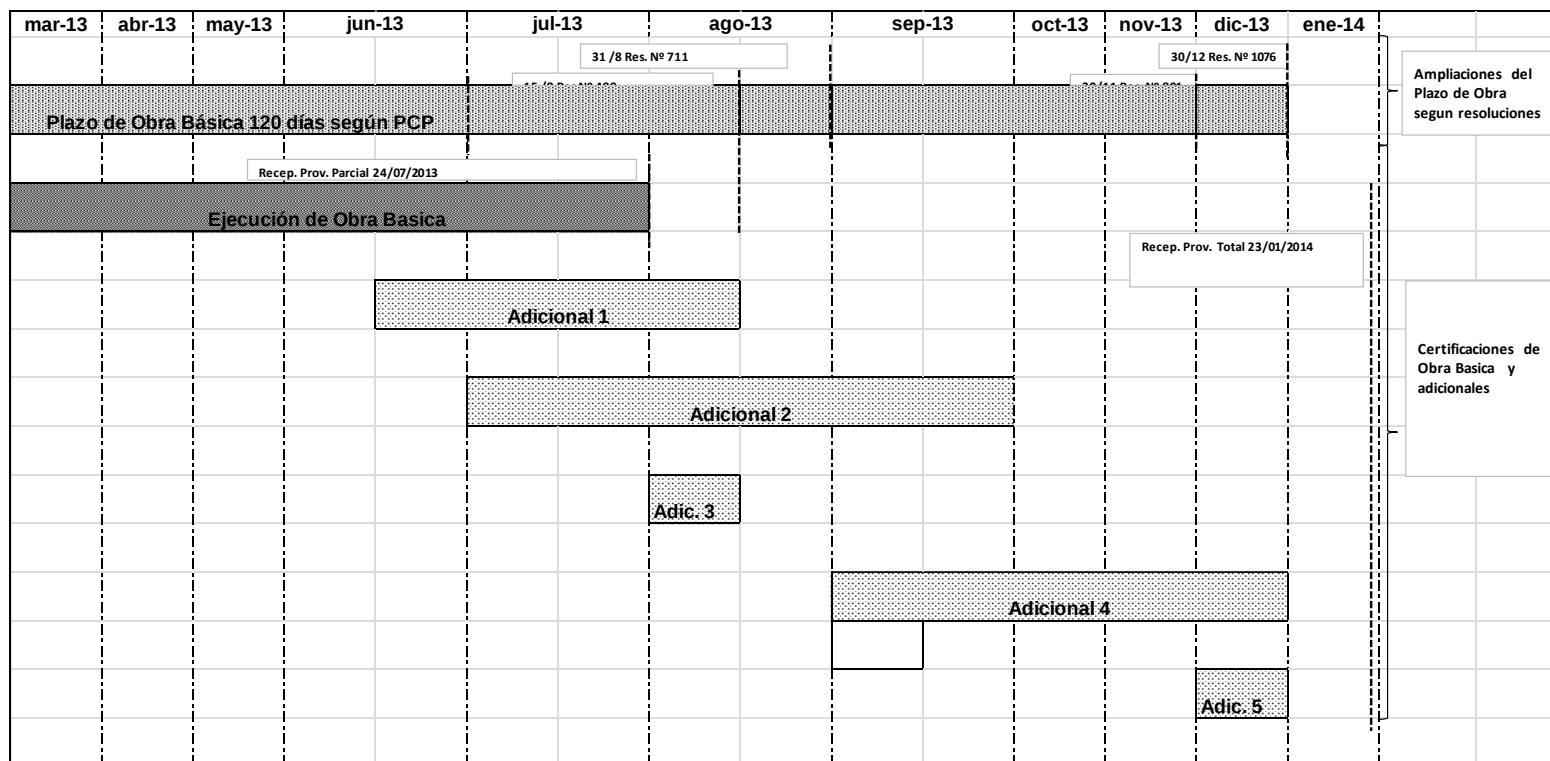


Foto 5 – Muro de Gaviones – Metrobús Corredor Sur



Foto 6 – Juegos de Vanguardia – Metrobús Corredor Sur

Anexo XI – Línea de Tiempo ejecución obras Metrobús Corredor 9 de Julio



Fuente: Elaboración propia con información obtenida de la documentación técnica de obra relevada

Anexo XII – Revocación de la Concesión del Estacionamiento Subterráneo de la Av. 9 de Julio

La concesionaria Playas Subterráneas SA el 15/01/13 presentó una propuesta para ejecutar el rescate de la concesión. A continuación se sintetizan los planteos y propuestas realizados:

- a) Encuadra su posición en el Artículo 66 del Pliego de Bases y Condiciones Generales que rige la concesión, el cual establece que cuando la extinción del contrato ocurriese sin culpa del concesionario, éste será indemnizado por los daños y perjuicios que sufre.
- b) Los Pliegos de Condiciones Particulares de la concesión no establecen el método de evaluación de los daños producto del rescate.
- c) Estima una pérdida de 19 meses y seis días de explotación calculado en función de la fecha de entrega de las instalaciones (28/02/13) y la fecha del vencimiento de la concesión (06/10/14).
- d) Propone como resarcimiento la prórroga sin pago de canon de otras concesiones otorgadas a Playas Subterráneas S.A., la cual no implica erogación alguna a la Concedente.
- e) Considera que el efecto inmediato de la extinción anticipada de la concesión es la pérdida de un ingreso neto por el período que resta de concesión, más los costos derivados del despido del personal afectado a la atención del estacionamiento rescatado.
- f) Su propuesta, dado que explota en calidad de concesionaria otras concesiones similares a la afectada por el rescate, “[...] *permite desarrollar una metodología conceptualmente sencilla para recuperar la pérdida de ingresos antes referida, así como el costo por despido del personal. El mismo consiste básicamente en el recupero de ambos conceptos mediante la percepción de los ingresos por explotación de otros estacionamientos por el plazo que resulte necesario al efecto [...]*”.
- g) Presenta sus propios cálculos para determinar la pérdida, tomando como base la ocupación normal promedio correspondiente al período julio de 2011 a agosto 2012 a la tarifa vigente al mes de agosto de 2012. Determina, además, el costo total por despidos del personal afectado actualmente al Estacionamiento Obelisco Sur.
- h) En función de las pérdidas estimadas y la recaudación de los otros estacionamientos²⁵⁰ de la concesionaria determina el período de

²⁵⁰ Estacionamientos en Plaza Libertad, Obelisco Norte y Recoleta.

extensión de plazos de las otras concesiones para resarcir el rescate del Estacionamiento Obelisco Sur.

Los cálculos, ponderaciones y estimaciones realizadas fueron presentadas mediante Anexos los cuales, conforme expresa la cesionaria, “[...] se encuentran respaldados por los asientos contables de Playas Subterráneas S. A. y auditados y certificados por un profesional independiente en Ciencias Económicas [...]”.

Por otra parte, informa la existencia de un reclamo²⁵¹ tendiente a la recomposición de la ecuación económico financiera de los contratos de concesión afectados por la creación de diversos feriados, con posterioridad a la presentación de las respectivas ofertas, así como la afectación de la exploración debido a la realización de ciertos eventos en las proximidades de algunos de los estacionamientos concesionados. En consecuencia, estima que en las pérdidas por el rescate deben incluirse estos conceptos y, dado que “[...] existe una relación estrecha entre la pretensión ejercida en dichas actuaciones y el monto de la indemnización liquidado de conformidad con lo expresado en la presente, quedando así esta propuesta condicionada al reconocimiento por parte del Gobierno de la Ciudad del derecho reclamado en aquellas” [...]. En consecuencia, solicita se resuelvan de modo conjunto la aprobación del reclamo y la liquidación del rescate, conforme lo propuesto.

Los cálculos²⁵² realizados por la concesionaria con causa en la finalización de la explotación a causa del rescate dispuesto, arrojan una pérdida de ingresos estimada de \$ 12.292.339,00²⁵³. En función de este cálculo y otros respecto de ingresos de las otras playas concesionadas determina el plazo de recupero del monto del rescate conforme se expresa en el Cuadro A.

Playa	Plazo de recupero en meses	Vencimiento Original de la Concesión	Vencimiento considerando reclamo de Feriados y Eventos	Nuevo Vencimiento Concesión
Plaza Libertad	15,05	05/01/2014	05/03/2014	31/05/2015
Obelisco Norte	14,9	13/07/2014	06/10/2014	30/11/2015
Recoleta	14,47	02/11/2014	23/11/2014	14/01/2016

Cuadro A – Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Expediente N° 2979097/12

²⁵¹ Tramitado por Expediente N° 1410825/12.

²⁵² Para el cálculo se tomó la ocupación mensual promedio del Estacionamiento Obelisco Sur para obtener los egresos mensuales.

²⁵³ Valores expresados en moneda de agosto/12.

En la documentación relevada consta un Informe, que habría sido elaborado por la Subsecretaría de Inversiones²⁵⁴, en el que se revisan los cálculos y la propuesta realizada por la concesionaria, el cual concluye que:

“[...] tanto el criterio adoptado como la metodología empleada para arribar al monto de indemnización arriba detallado son adecuados y razonables. Asimismo, también encuentro razonable la modalidad de pago de dicha indemnización y los cálculos efectuados que arrojan la cantidad de meses de prórroga en cada playa de estacionamiento. [...] para la realización del cálculo precedente se supuso que el Concesionario obtendrá una respuesta positiva en su reclamo por la pérdida de ingresos originada por la inclusión de nuevos feriados y días hábiles y por eventos que limitaron el acceso a las playas, por lo que los meses de extensión se adicionará a partir de la extensión obtenida por el reclamo antes mencionado. En caso de que dicho reclamo obtenga una respuesta negativa, el presente cálculo deberá ser revisado. [...]”.

Interviene la Procuración General emitiendo Dictamen²⁵⁵ el 28/01/13 que, luego del análisis de la cuestión, observa que *“[...] para la realización del cálculo de la indemnización se partió del supuesto que el concesionario obtendrá una respuesta favorable al reclamo que tramita por el Exp. N° 1.410.825/12, es mi parecer que con carácter previo a la materialización del rescate y del reconocimiento indemnizatorio que corre por estos obrados, deberá resolverse el reclamo que corre por el Exp. N° 1.410.825/12, [...]”.* La Procuración General concluye manifestando que *“[...] se encontrarían dadas las condiciones de hecho y derecho para proceder al Rescate de la Concesión, en los términos y con los alcances de las normas reseñadas [...] una vez cumplidos los pasos y las exigencias indicadas en el presente. [...]”.*

El 13/02/13 la DGTAL del Ministerio de Desarrollo Económico remite a la Procuración General un proyecto de Decreto por el cual, en función del análisis legal realizado, se dispone la Revocación por Oportunidad de la concesión, por considerar que no es apropiada la figura legal del Rescate propuesta anteriormente, toda vez que ésta implica la continuidad de la actividad por parte del Concedente, situación que no ocurrió dado que se cambió el objeto de la concesión. En su análisis la Procuración General señala²⁵⁶:

- *“[...] al respecto, conviene precisar que el ‘rescate’ implica la revocación del acto con fundamento en razones de oportunidad, mérito*

²⁵⁴ Conforme señala la PG en su Dictamen IF-2013-00362671-PG del 28/01/13, además de destacar que no se encuentra suscripto por funcionario alguno. Posteriormente, se suscribe el informe observado conforme se señala en el Dictamen de la Procuración General (IF-2013-00642791-PG).

²⁵⁵ Dictamen IF-2013-00362671-PG.

²⁵⁶ Dictamen IF-2013-00642791-PG.

y conveniencia y que no existen disposiciones legales que obliguen a la administración a hacer con el bien rescatado otra cosa que aquella que atienda a los intereses públicos, aunque no implique continua con la explotación extinguida.[...]”.

- “[...] *Es esta revocación por razones de oportunidad, mérito o conveniencia, como sea su encuadre, la que habilita el derecho del administrado a recibir una compensación la que, en el caso, ha sido prevista en especie, cuestión sobre la que no cabe expedirse en el presente dictamen. [...]*”.
- “[...] *En cuanto a los efectos económicos de tal rescisión, la doctrina es conteste en señalar que, en este supuesto, corresponderá una indemnización al contratista, y a que la misma ha sido declarada por razones de interés público y no por su culpa. [...]*”.
- “[...] *en cuanto al alcance de dicha indemnización –conforme el encuadre determinado a fs. 115/116- considero que ésta deberá limitarse a aquellos gastos que el contratista probara fehacientemente haber incurrido, y no podrá comprender el denominado ‘lucro cesante’ ya que la Administración actuó teniendo en mira el interés general que beneficia a todos, incluso al propio contratista. El lucro cesante del contratista debe ceder ante la porción del bien común que también le toca por la decisión de la Administración, que beneficia a toda la comunidad. [...]*”.
- El Dictamen señala la existencia de un informe técnico que analizó: la metodología empleada por la concesionaria para cuantificar el monto indemnizatorio; que el resarcimiento previsto implica prorrogar la concesión de otras playas de estacionamiento adjudicadas a Playas Subterráneas S.A.; que la concesionaria adelantó el pago de 24 meses de cano de la playa objeto del recupero; concluyendo el informe que la metodología y el criterio aplicados para cuantificar el daño y el modo de resarcimiento son adecuados y razonables. No obstante ello, la Procuración General manifiesta que “[...] *a tenor de lo expuesto en los párrafos que anteceden deberá la Administración Activa verificar que no se incluya en los rubros a indemnizar el lucro cesante. [...]*”.

El Dictamen concluye que, atendidas las observaciones formuladas, se podrá suscribir el proyecto de Decreto puesto a consideración.

El 17/03/13 se dicta el Decreto N° 85/13²⁵⁷ por el cual se revoca por oportunidad la concesión de uso y explotación de la Playa de Estacionamiento Subterránea ubicada en el subsuelo de la Av. 9 de Julio con entrada por las

²⁵⁷ BOCBA 4109.

calles Cerrito y Sarmiento y por la Av. 9 de Julio y calle Sarmiento y con salida por las calles Carlos Pellegrini y Sarmiento y por la Av. 9 de Julio y calle Sarmiento. Además, se faculta al Ministro de Desarrollo Económico, o a quien éste designe²⁵⁸, a formular y suscribir el acuerdo indemnizatorio de cancelación de las obligaciones emergentes de la revocación, a realizar las diligencias para efectivizar la desocupación y a tomar posesión del bien objeto de la concesión revocada.

El 19/03/13 la Gerencia Operativa de Implementación de Políticas de Promoción de la Dirección General Gestión de Inversiones²⁵⁹ emite un Informe Económico Financiero respecto del proyecto de “Acuerdo para el Resarcimiento y Desocupación anticipada del Estacionamiento 9 de Julio Sur”. Señala que las partes han determinado que el perjuicio ocasionado a la concesionaria alcanza la suma de \$ 12.490.728,00 y que la modalidad de resarcimiento será la prórroga de las concesiones de uso y explotación de las playas²⁶⁰ operadas por Playas Subterráneas S.A. Cabe destacar que el monto reclamado por la concesionaria asciende a \$ 12.292.339 sin que surja explícitamente del Informe que hace la Subsecretaría de Inversiones la diferencia con el valor incluido en el Acuerdo. Más aún, cuando la información utilizada para la realización del informe en cuestión, surge del análisis de los libros Contables, Informes de Gestión y Declaraciones Juradas de Ingresos Brutos de Playas Subterráneas SA por los meses que van desde julio 2011 a agosto 2012, los mismos utilizados por el requirente para llegar al monto que reclamó.

En tal sentido, continúa el Informe, se evaluaron dos modalidades de resarcimiento: una con pago de canon y otra sin pago de canon. En el Cuadro B se exponen las dos modalidades.

Referencias	Playa Plaza Libertad		Playa Obelisco Norte		Playa Recoleta	
	Meses Extensión	Valor Canon Mensual (en \$)	Meses Extensión	Valor Canon Mensual (en \$)	Meses Extensión	Valor Canon Mensual (en \$)
Modalidad 1 - Sin pago de Canon (a)	12,87	0,00	15,67	0,00	17,07	0,00
Modalidad 2 - Con pago de Canon (b)	51,43	264.750,00	51,17	260.250,00	52,57	223.056,00
Diferencia	38,56	264.750,00	35,50	260.250,00	35,50	223.056,00

Cuadro B – Fuente: Elaboración propia con datos contenidos en el Expediente N° 2979097/12

²⁵⁸ Por Resolución N° 164-MDEGC-13 del 11/03/13 se designa a la Directora General de Concesiones, dependiente de la Subsecretaría de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Económico, para formular y suscribir el acuerdo indemnizatorio, efectivizar la desocupación y tomar posesión del bien revocado.

²⁵⁹ Cabe señalar que en no figura la firma electrónica del funcionario responsable y que el informe se encuentra rubricado sin sello.

²⁶⁰ Playa Plaza Libertad, Playa Obelisco Norte y Playa Recoleta.

Cabe señalar que en la documentación relevada no surge el origen de la Modalidad 2. La Subsecretaría de Inversiones elaboró esta propuesta sin explicitar los motivos previos que la impulsaron.

Para elegir la modalidad más conveniente para el GCABA, conforme expresa el Informe,

“[...] se calculó el Valor Actual Neto (VAN) de cada alternativa, considerando el ingreso que representa el canon abonado por Playas Subterráneas S.A. Para la primera modalidad, si bien no hay ingresos para el GCBA, se utilizó el supuesto que una vez finalizada la prórroga se obtiene un cano igual al cano de la segunda modalidad, reflejando así el costo de oportunidad La tasa de descuento utilizada fue de 15% anual. Los resultados son los siguientes;

VAN Modalidad 1: \$ 14.918.504,52

VAN Modalidad 2: \$ 23.073.328,33

El Valor Actual Neto de la modalidad 2 es mayor al de la Modalidad 1 bajo los supuestos utilizados.” [...]”.

En función de estos cálculos se recomienda que se opte por la Modalidad 2, aunque se aclara que *“[...] el aumento de canon tiene lógica sólo si se sigue cobrando el mismo durante el período de prórroga. La posibilidad de incrementar el canon deviene de la decisión de establecer el período de prórroga con canon incluido, lo que incide en un beneficio evidente para la ciudad.” [...]*.

El 19/03/13 la Subsecretaría de Inversiones remite a la Procuración General el proyecto del “Acuerdo para el resarcimiento y desocupación anticipada del Estacionamiento 9 de Julio Sur”, estableciéndose como metodología de resarcimiento la indicada como Modalidad 2. La Procuración General dictamina²⁶¹ el 21/03/13 manifestando que reitera que el resarcimiento acordado no deberá comprender el lucro cesante, en cumplimiento del Artículo 122 de la Ley N° 2095²⁶². En tal sentido, solicita se amplié el Informe Técnico que incorpora la Modalidad 2 verificando que no se haya incluido en el cálculo el lucro cesante.

Consta en las actuaciones relevadas un informe del 22/03/13 en el que se manifiesta que el monto del resarcimiento no se hace lugar al lucro cesante y que los rubros incluidos son los siguientes:

²⁶¹ Dictamen IF-2013-00982872-PG.

²⁶² Ley N° 2095 - Artículo 122.- REVOCACIÓN O RESCISIÓN SIN CULPA DEL PROVEEDOR - Cuando la autoridad contratante revoque o rescinda un contrato por causas no imputables al proveedor, éste último tiene derecho a que se le reconozca los gastos que probare fehacientemente haber incurrido con motivo del contrato. No se hará lugar a reclamación alguna por lucro cesante o por intereses de capitales requeridos para la financiación

- Daños y perjuicios
- Indemnización a los empleados directos y a terceros solidarios que la empresa deberá pagar como consecuencia de la revocación de la concesión.
- Costos relacionados con el cierre del establecimiento.
- Devolución de canon pagado por adelantado.

Cabe destacar que de la presentación original de la concesionaria no surge la exclusión del lucro cesante de los daños y perjuicios que ésta considera que la afectan²⁶³. Ello es así toda vez que las planillas con cálculos presentadas exponen “[...] *la pérdida de un ingreso neto por el período que resta de concesión, más los costos derivados del despido del personal directamente afectado a la atención del estacionamiento objeto del rescate. [...]*”.

Respecto de la indemnización a los empleados directos no consta que se haya verificado la nómina sujeta a despido²⁶⁴ ni que se haya constatado que se hubieran producido los despidos.

El cálculo realizado por la Administración incluye a terceros solidarios, concepto que no consta que hubiere sido reclamado por la concesionaria.

Los costos relacionados con el cierre del establecimiento no se encuentran documentados en el Expediente ni en la presentación original de la concesionaria, por lo tanto, se desconoce sobre qué base fueron calculados.

En cuanto a la devolución del canon no existen datos ni cálculos respecto al monto que hubiere correspondido. Cabe destacar que la concesionaria había adelantado 24 meses de canon, conforme lo establecía el Contrato, y que al momento de la revocatoria de la concesión restaban 19 meses, aproximadamente, para su finalización; por lo tanto, la devolución debió haber sido proporcional, circunstancia que no puede verificarse al no constar documentación sobre el particular.

De lo expuesto, surge que no se ha probado fehacientemente aquellos gastos en que el contratista ha incurrido ya que en el reclamo presentado el concesionario damnificado al cuantificar el monto indemnizatorio pretendido lo hace en base al cálculo del denominado ‘lucro cesante’ (ingresos que deja de percibir como consecuencia de la extinción del contrato y el cálculo de los meses de prórroga necesarios para obtener el resarcimiento económico pretendido) y, el monto de la liquidación por despido del personal operativo de la playa en cuestión que en forma imprecisa manifiesta que va a despedir.

²⁶³ No constan presentaciones posteriores de la concesionaria aportando nueva información y/o documentación.

²⁶⁴ Solamente consta un cuadro con la denominación de los cargos y el monto indemnizatorio que corresponde sin que se incluyan elementos que permitan verificar su veracidad y/o razonabilidad.