

INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, Mayo de 2013				
Código del Proyecto	1.12.10				
Denominación del Proyecto	SBASE Línea B de Subterráneos				
Período examinado	Año 2011				
Programa auditado	Jurisdicción 30 Ministerio de Desarrollo Urbano, Programa N° 12 –Expansión y Ampliación de la Red de Subterráneos. Proyecto 2 Prolongación de la Línea B de Subterráneos – Obras.				
Unidad Ejecutora	Subterráneos de Buenos Aires SE				
Objetivo de la auditoría	Controlar y evaluar los aspectos legales y técnicos del o los contratos, el cumplimiento de las certificaciones y su ajuste a los términos contractuales.				
Presupuesto (expresado en pesos)	<table> <tr> <th>Jurisdicción</th><th>Devengado</th></tr> <tr> <td>30- Ministerio de Desarrollo Urbano</td><td>220.454.391</td></tr> </table>	Jurisdicción	Devengado	30- Ministerio de Desarrollo Urbano	220.454.391
Jurisdicción	Devengado				
30- Ministerio de Desarrollo Urbano	220.454.391				
Alcance	Examinar la adecuación legal, financiera y técnica de la aplicación de los recursos a la expansión y ampliación de la red de subterráneos.				
Período de desarrollo de tareas de auditoría	Desde el 15 de febrero de 2012 hasta el 22 de junio de 2012.				
Limitaciones al alcance	No se pudo constatar de manera integral la información relativa a los registros presupuestarios y pagos de los certificados de Obra de la Línea B. Ello como consecuencia de que SBASE no puso a disposición, en la				

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

Código del Proy.: 1.12.10. Nombre del Proy.: “SBASE Línea B de Subterráneos”
Corrientes 640, Piso 5º - C1043AAT- Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel. 4321-3700 / 4323-3388/6967/1796 – Fax 4325-5047

	respuesta al punto 3 de la Nota AGCBA N° 1230 , la siguiente información: Obra/Tramo; Rubro; Certificado a que corresponde; Licitación a que corresponde; Contratista; comprobante; fuente de financiamiento e imputación presupuestaria. No se verificaron los importes ofertados; la hora y fecha en que las ofertas económicas fueron presentadas por las empresas participantes de la “Licitación Privada N° 309/2011. “Proyecto, Fabricación, Instalación y Adecuación de la señalética para estaciones de la Línea “A”, Tramo III B, Línea “B” Tramo C y Línea H Tramos A2, B y C1” (Expediente N° 445827/1-S-11). SBASE puso a disposición el 10/5/12 el Expediente N° 445827/1-S-11 “Licitación Privada GP 309/11-Proyecto Fabricación Señalamiento p/Estaciones Línea A-B y H”, no acompañando las correspondientes ofertas presentadas en la referida licitación. En la respuesta al Punto 3 de la Nota AGCBA N° 1426/12, SBASE (08/06/12) contestó que las ofertas “han sido solicitadas al área competente y serán acompañadas a la mayor brevedad posible”. Al cierre de las tareas de campo las ofertas no han sido puestas a disposición del equipo de auditoría.
Aclaraciones previas	5.4. Análisis de las contrataciones de Obras de Prolongación de la Línea B La Línea “B” cuenta actualmente con 15 estaciones en operación y una extensión de 10,15 Km. La primera etapa de la prolongación (Tramo B), finalizada en agosto de 2003, incluyó la habilitación de dos nuevas estaciones: Tronador – Villa Ortúzar y De los Incas – Parque Chas. La segunda etapa (Tramo C), objeto de esta auditoría, contempla la construcción de una Cochera Taller y una Subestación Rectificadora, con una longitud total de 700 metros (520 metros de túnel de 4 vías destinado a cochera y 180 metros de túnel de 2 vías destinada a Taller). Dicha obra se ejecutará a partir del tímpano de la estación J. M. de Rosas. Las estaciones Echeverría y J. M. de Rosas, cuentan con recepción definitiva de fecha 25/08/11, pero no se encuentran operativas para prestar el servicio de subterráneos. En respuesta a la Nota AGCBA N° 1354/12 SBASE informó que aún no ha realizado la liquidación final de la Licitación

	Pública N° 103/04 “Prolongación Línea B, estaciones Echeverría y Villa Urquiza” atento que están pendientes de aprobación las redeterminaciones 6ta al mes de agosto de 2008 y 7ma al mes de junio de 2009. Asimismo, la auditada informó que el monto total de la obra asciende a \$183.760.462,30. 5.4.1. Construcción Cochera Taller Villa Urquiza, Provisión de vías, Subestación Rectificadora – Licitación Pública N° 138/08 Descripción de las obras Cochera Taller Villa Urquiza La traza de la Cochera Taller Villa Urquiza corre bajo la Av. Triunvirato, extendiéndose entre la Av. Roosevelt y la calle Iberá, con una longitud total de 694,318 metros, desde la progresiva 3.393,295, a la salida de la estación Villa Urquiza, hasta la progresiva 4.087,613. En el sector de taller está prevista la construcción de una escalera de escape, una sala de bombeo de aguas superficiales y el tanque de incendio. El sector de servicios incluye oficinas, vestuarios y restantes instalaciones, y también el acceso desde el exterior por escalera, que sirve como medio de escape. Vías y Cableados Entre la cola de maniobras de la estación Los Incas y hasta el final de la obra de la Cochera Taller, incluyendo las estaciones Echeverría y Juan Manuel de Rosas, deberá realizarse la instalación de vías y aparatos de vías, del riel de contacto, del cableado de alimentación de tracción, del equipamiento de los centros de potencia de las estaciones Echeverría y J. M de Rosas y del Taller, y del cableado de los anillos de media tensión de subestaciones y de centros de potencia. Subestación Rectificadora Villa Urquiza Esta Subestación Rectificadora (SER), se construyó a cielo abierto bajo la Av. Roosevelt, entre la Av. Triunvirato y la calle Díaz Colodrero, con un ancho interior de aproximadamente 9,60 m y una longitud de aprox. 63,55 m, con una estructura basada en pilotes laterales de 80 cm de diámetro. La estructura está conformada por una caja rectangular de pilotes excavados, cerrada mediante la losa de solera y la losa y vigas de techo. Las obras se conectan con el túnel de la estación Villa Urquiza, mediante una galería pasa cables y se vincula, en
--	---

	el nivel solera de la SER, con la escalera del acceso a dicha estación sobre la Av. Roosevelt. Sobre la calzada de la Av. Roosevelt, se construirá una tapa para el ingreso y egreso de equipos. Tracto Contractual Año 2009 Con fecha 03/03/09, el representante del Accionista ante la Asamblea Extraordinaria de SBASE comunicó la existencia de fuertes restricciones de los recursos disponibles que afectaban el Presupuesto General de la Ciudad, siendo inevitable su repercusión en el presupuesto estimado para las inversiones y gastos de SBASE. Frente a esta circunstancia el Directorio, mediante Acta de Directorio N° 917 (04/03/09), resolvió informar dichas restricciones presupuestarias a la empresa contratista y solicitar a la misma que proceda a evaluar y elaborar una propuesta de readecuación del plan de trabajos y la respectiva curva de inversiones. En función de la situación de restricción presupuestaria previamente descripta, a lo largo del año 2009 SBASE y el Contratista suscribieron 2 Actas Acuerdo. Año 2010 Con la sanción de la Ley 3380 (BOCBA 15/1/2010) que autorizó al Poder Ejecutivo de la CABA a celebrar operaciones de crédito público hasta un monto máximo de U\$S 380.000.000, destinado al pago de la expansión de las líneas A, B y H de subterráneos; se celebró el siguiente Acta Acuerdo, cuyo alcance se expone resumidamente. Acta Acuerdo del 20/01/10 De los considerandos surge que el Contrato suscripto el 03/11/08 continuará rigiendo en todo aquello que no resulte modificado por las Actas Acuerdo del 08/05/09, del 15/10/09 y por esta Acta Acuerdo. Que las partes han dado cumplimiento a las obligaciones comprometidas a la fecha en las Actas Acuerdo suscriptas el 08/05/09 y el 15/10/09; que dada la aprobación de la Ley N° 3380 por parte de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, resulta necesario proceder a la reprogramación de las tareas y provisiones remanentes a cargo del Contratista, a partir de enero de 2010, con la consiguiente modificación de los plazos vigentes para su ejecución. Parte Dispositiva: Cláusula Primera: Las partes acuerdan el reinicio por parte del Contratista de los trabajos remanentes de la totalidad
--	---

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

	de la Obra y aquellos que surgen de las adecuaciones de proyecto técnico y programático. Cláusula Segunda: La ejecución de los trabajos implicará, además de la certificación del monto contractual vigente, \$264.347.930,92 (IVA incluido) a precios básicos de oferta, un importe a precios básicos de oferta de \$9.584.187,72 (IVA incluido) por adecuaciones de proyecto técnico y programático. En este acto se aprueban los adicionales informados por NP N° 421 (04/01/10). En adelante, el nuevo monto contractual será la suma del monto contractual original más los citados adicionales, siendo el total \$273.932.118,64 a precios básicos de oferta (IVA incluido). Los importes precitados estarán sujetos al cambio de Alícuota por el Impuesto a los Ingresos Brutos y a la aplicación de la legislación vigente en lo que se refiere a redeterminaciones de precios devengadas y las que correspondieran. La certificación y pago será de acuerdo a lo establecido contractualmente; el Plan de Trabajos y Curva de Inversiones incluirá la certificación bruta integral. Cláusula Tercera: el plazo de ejecución de la totalidad de la obra será de 28,5 meses contados a partir de la fecha de suscripción del presente, el que incluye 2 meses por removilización. Benito Roggio e Hijos SA presentará a la DO un Plan de Trabajos y Curva de Inversiones, dentro de los 40 días contados a partir de la firma de la presente Acta, siendo el plazo para su consideración y aprobación de 20 días de su presentación. Deberá considerar lo acordado entre las partes y disponer la obra en condiciones de Recepción Provisoria Parcial de acuerdo a las siguientes pautas: 1) Se mantiene el Cronograma de Trabajos del Acta Acuerdo del 15-10-2009. 2) Se contempla un plazo inicial de 2 meses para el desarrollo de los trabajos preliminares tendientes a poner en régimen la obra. 3) Se establece una entrega parcial de obra en julio de 2011 (hito 1): se trata de la entrega del sector entre progresivas 3.393,30 y 3.703,44 (aprox. 310 mts) en condiciones de operación y funcionamiento, incluyendo la obra civil, de vías, la instalación del 3er riel y el cableado de alimentación de tracción en sector indicado. También deberá entregarse en las mismas condiciones de operación
--	--

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

y mantenimiento de la SER Villa Urquiza, el Centro de Potencia de la Estación Juan M. de Rosas y los correspondientes cableados de MT.

Cláusula Cuarta: Dentro de los 30 días contados a partir de la fecha de suscripción de la presente, Benito Roggio e Hijos SA presentará el Certificado de Cobertura “Todo Riesgo” y a los 60 días la Póliza y Comprobantes de Pago correspondientes por un monto no inferior a la certificación bruta estimada.

Con respecto al monto contractual convenido por adecuaciones de proyecto técnico y programático, \$9.584.187,72 a precios básicos de oferta (IVA incluido) según el Anexo I del Acta, deberá ser cubierto por una nueva Caución de Garantía de Ejecución de Contrato, estando vigente al presente la correspondiente al monto contractual original.

Cláusula Quinta: Ambas partes manifiestan que nada más tienen que reclamarse mutuamente por ningún hecho y/o motivo acordado en la presente Acta Acuerdo.

Adicionales

En el período 2010 se aprobó como adicional de obra “Modificaciones en los aparatos de vía” (AdV) en Acceso a Cochera Taller Villa Urquiza, con el fin de permitir la operación de las cuatro vías de la cochera en igualdad de accesibilidad. Los importes involucrados en el adicional solicitado fueron:

Provisión de Tijera \$1.149.765,74

Repuestos \$620.016,23

Mano de obra para montaje \$69.693,60

TOTAL DE ADICIONAL \$1.839.475,57

Año 2011

Conforme lo acordado en la Cláusula Tercera del Acta Acuerdo del 20/01/10 -entrega en condiciones de Recepción Provisoria Parcial de una serie de instalaciones allí consignadas para el mes de julio de 2011 (hito 1)- el 15/08/11 Benito Roggio e Hijos SA y SBASE refrendaron una primer Acta de Recepción, en la que se indicó que el Plazo de Garantía de un año tuvo como fecha de inicio el 31/07/11. El plazo que se estableció para corregir las observaciones indicadas por la Dirección de Obra (DO) tuvo como fecha de vencimiento el 15/12/11. No surge del relevamiento realizado documentación de la DO que indique incumplimiento.

Una segunda parte de las instalaciones indicadas en el hito

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

1 del Acta Acuerdo del 20/01/10 fue recepcionada el 04/10/11, suscribiéndose en esa fecha la segunda Acta de Recepción Provisoria Parcial (complementaria de la suscripta el 15/08/11). La complementariedad a la que se hace referencia lo es en cuanto a recepcionar provisionalmente aquellos elementos no recepcionados en la primer acta. En esta segunda acta de recepción se indicó que el plazo para subsanar las observaciones indicadas por la DO es de 180 días de la fecha de su firma. El Plazo de Garantía es de un año, a contabilizarse a partir de la misma fecha.

Este desdoblamiento en la recepción de las instalaciones que integran el hito 1 tiene su justificación en el AD N° 993 (03/08/11) “Punto Noveno: Subestación Rectificadora J. M. Rosas. Cedita la palabra... señala que por la Actuación N° 0073/00030318 la Gerencia de Obras eleva los antecedentes relativos al tema de la energización de la subestación Rosas de la Línea B, y a la modificación de la fecha del hito contractual de la fecha de puesta en servicio de la misma, desde el día 31 de julio de 2011 al día 04 de octubre de 2011. Ello en función que no estando colocado el telemando, se requerirá la presencia de personal de SBASE para dar solución a cualquier inconveniente. Una vez colocado el telemando, la empresa METROVIAS S.A. no tiene reparos en recibir la subestación bajo su responsabilidad. Dicha modificación no generará costo o impacto alguno para SBASE, conforme lo indica la Dirección de Obra a fs. 3. Por todo lo expuesto y demás antecedentes habidos, el DIRECTORIO resuelve aprobar el cambio de la fecha del hito contractual en la forma indicada, autorizando a la Gerencia de Obras a realizar los trámites correspondientes”.

Adicionales

Mediante nota dirigida a la Gerencia de Obras, la Dirección de Obra de la Línea B señala que una de las condiciones previas para energizar la SER J. M. de Rosas y mantener las condiciones de seguridad del servicio actual, en tanto no se cuente con el sistema de telemando (Ver Acta de Directorio N° 993 ya citada), es el de contar con un servicio de telefonía confiable entre la Sala de Señales de la estación Los Incas y la SER J. M. de Rosas, a los efectos de comunicar ambos puntos en forma eficiente ante cualquier falla del sistema.

A los efectos de evitar alternativas provisorias, SBASE

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

solicitó al Contratista de las obras civiles (Benito Roggio e Hijos SA) la cotización del tendido del sistema de telefonía (sin conexionado) que debía ejecutar el operador de la línea (Metrovías SA) en el marco de los trabajos preoperativos -ello mediante OS N° 847 (05/09/11) con respuesta mediante NP N° 2125 (09/09/11)-. Los cálculos de materiales, los recorridos y los estándares de mano de obra fueron juzgados como razonables por la Dirección de Obra, alcanzando la cotización un monto de \$535.920 (a valores básicos de junio de 2008).

El 13/09/11 la Gerencia de Obras, por Memorandum dirigido a la Gerencia de Asuntos Legales, informó que los trabajos preoperativos no serían iniciados por la demora en la inauguración de las estaciones Echeverría y J. M. de Rosas, prevista para después del 04/10/11. En esa fecha, según cronograma, estaba prevista la finalización de la Cochera Villa Urquiza.

Según dicho cronograma, la energización de la SER J. M. de Rosas debía efectuarse el 25/09/11 debiendo iniciarse en esa fecha las pruebas de mancha blanca. Para efectuar dichas pruebas, conforme al cronograma de trabajos vigente a esa fecha, era necesario contar con el cable de telefonía.

La Gerencia de Obras agrega en el informe que la demora en la instalación requerida, generaría reclamos de los contratistas por no poder cumplir con el cronograma previsto, siendo los mismos imputables a SBASE. Para evitar costos adicionales a los contratos, por mayor permanencia en obra, señala que se le ha solicitado al contratista (Benito Roggio e Hijos SA) la cotización de las instalaciones necesarias.

El adicional según detalle obrante en las actuaciones mencionadas, es de \$535.920.- a valores básicos de junio de 2008, resultando el mismo razonable para dicha Gerencia. Consultado en forma telefónica en este acto el Gerente de Obras, señala que de no aprobarse dichos trabajos se generará mayores costos por mayor permanencia de obra por parte de los contratistas involucrados, que se estiman prima facie en el orden de un millón de pesos mensuales. Asimismo cabe indicar que al hacerlo ahora SBASE, tampoco deberá hacerlo luego el futuro operador, por lo que dichos costos no deberán estar incluidos en los gastos preoperativos. Por lo expuesto, la urgencia indicada por la Gerencia de Obras, y demás

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

razones expuestas el DIRECTORIO resuelve: 1º.- Con carácter de excepción autorizar y aprobar dichos trabajos por el monto indicado de \$535.290.- a valores del mes de junio de 2008, apartándose de las normas de procedimiento del Anexo F, aprobadas, sin perjuicio de lo cual deberá darse cumplimiento a las mismas. 2º.- En tal sentido requerir a la Gerencia de Obras que justifique por escrito y agregue a las actuaciones indicadas informe sobre los mayores costos que señaló verbalmente podrían generarse y 3º.- Con todo ello luego dar también intervención a la AUDITORIA INTERNA para que se expida sobre el tema aprobado”.

Cabe señalar que del trámite relevado por esta auditoría no surge la justificación escrita, por parte de la Gerencia de Obras, sobre los mayores costos por mayor permanencia en obra (estimados por dicha gerencia según AD 998 en el orden de \$1.000.000 mensuales) que evitó SBASE soportar al aprobar el adicional.

5.4.1.1. Certificación del Período

A los efectos de determinar la muestra de auditoría, se analizó la información brindada por SBASE en respuesta a la Nota AGCBA N° 284/12. En dicha respuesta se informó que en el período auditado se emitieron 12 certificados de obra aprobados de enero a diciembre 2011 (certificados 27 al 38), por \$117.188.986,47.

Del relevamiento de los certificados correspondientes se determinó que durante el período 2011 se certificó a precios básicos \$117.326.101,62. Este monto, es el que consta en la Memoria y Estados Contables 2011 de SBASE.

La certificación en el ejercicio 2011 alcanzó un avance porcentual equivalente a 42,83%.

El avance económico de la obra logrado desde el inicio del contrato hasta diciembre 2011 es a precios básicos de \$254.412.216,92, representando un 92,87% del contrato.

5.4.1.2. Evaluación de Impacto Ambiental de las obras de Prolongación de la red de subterráneos Línea B

Por Expediente N° 15701/2001 SBASE tramitó el Certificado de Aptitud Ambiental N° 2600 (10/05/05) para la Prolongación de la Línea B Tramos A, B y C, categorizándose como “de Impacto Ambiental con Relevante Efecto” por Resolución N° 0038-AA Ley N° 123-SSMAMB-05. En dicha Resolución se estableció la presentación de una Auditoria Ambiental de toda la

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

ampliación de la Línea B de Subterráneos (Tramo I y II) en forma anual.

En el mes de octubre de 2008 operó el vencimiento de los Certificados de Aptitud Ambiental correspondientes a los Tramos IIIA (Enlace 1ra. Junta –Carabobo) y IIIB (Carabobo-Flores-Nazca) de la Línea A; y los correspondientes a la Prolongación de la Línea B Tramos A, B y C. SBASE inició el trámite de renovación de estos certificados en mayo de 2010.

El trámite de renovación iniciado en mayo de 2010 hasta la fecha de cierre de las tareas de campo del presente Informe, se encontraba sujeto a un intercambio de observaciones, requerimientos e intimaciones pronunciados por la Dirección General de Evaluación Técnica de la Agencia de Protección Ambiental (APrA) –autoridad competente- y presentaciones de SBASE avalando las condiciones ambientales solicitadas. La última presentación de SBASE ante la APrA operó el 15/04/11 solicitando prórroga para presentar la documentación faltante.

5.4.2. Sistema de Señalamiento. Contratación Directa – Actuación N° 0073-00023160 Alstom Brasil Energía e Transporte Ltda. y Alstom Argentina S.A.

Descripción de las obras

El 23/04/10 SBASE contrata en forma directa a Alstom Brasil Energía e Transporte Ltda. y Alstom Argentina S.A. el sistema de señalamiento .

Según surge de los considerandos del contrato analizado, desde el punto de vista técnico y tecnológico de SBASE, la contratación de Alstom Brasil Energía E Transporte Ltda. y Alstom Argentina SA, resulta la más efectiva en razón de ser proveedoras del sistema en la totalidad de la Línea B. Se sostiene también, en los considerando, que de esta forma se asegura la homogeneidad del sistema y la seguridad de la circulación sobre el nuevo tramo respecto de la línea existente.

El objeto de este contrato es la provisión, instalación y puesta en servicio de un sistema de señalamiento e instalaciones complementarias, para el Tramo “C” (C1 y C2) perteneciente a la prolongación de la Línea B, con una longitud total aproximada de 2.230 metros y dos estaciones, desde estación Los Incas, operativa, hasta la estación J.M. Rosas, incluyendo el acceso a la Cochera Taller. El sistema de señalamiento contratado vincula las dos nuevas estaciones (Echeverría y Juan Manuel de

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

	Rosas) así como la Cochera – Taller, a un sistema existente que se encuentra operativo en la actualidad e involucra a quince estaciones. Este sistema no tan solo tiene la operación de aparatos de vía, circuitos de vía, señales, sistema de paratrenes (ATP – Automatic Train Protection) sino que además es utilizado para el telecomando, teleseñalización y telemedición de la Línea (que incluyen bombas, subestaciones, sistemas de incendio, escaleras, ascensores, etc.). Asimismo, el contratista se obliga a incluir en las pruebas solicitadas en las Especificaciones Técnicas el ensayo de la interconexión entre el nuevo equipamiento y el equipamiento existente a fin de asegurar la verificación técnica, operacional y de seguridad. El precio pactado originalmente ascendió a R\$14.321.037,17 pagaderos a Alstom Brasil Energía e Transporte Ltda., por las provisiones por esta ejecutada y \$25.408.151,49 IVA incluido, pagaderos a Alstom Argentina SA por las tareas por ella ejecutadas. Posteriormente, SBASE ejecutó la opción prevista en el artículo 14 del contrato al adquirir 3 ATP a bordo por un monto de \$1.045.136,81 IVA incluido y de R\$2.937.400,32. Se abonó un anticipo del 20% del monto original sin la opción de ATP a bordo a los 7 días de suscripto el contrato. El plazo de ejecución, conforme al cronograma expuesto en el Anexo VII del contrato de marras, establece para el Tramo C1 14 meses (23/06/11), para el Tramo C2 16 meses (23/08/11) y para Progresiva 3846,210 27 meses (13/07/12). La activación de los plazos se computa a partir del pago del anticipo. Se contempla un mes de gracia en el cual no se impondrán multas ni penalidades. No obstante, este último plazo está sujeto a que Metrovías SA culmine con la adaptación convenida en las formaciones CAF 5000 1era Serie, en los que Alstom montará los ATP abordo. La Garantía Técnica es de 12 meses a partir de la Recepción Provisoria. 5.4.2.1 Certificación del Período En el período auditado se emitieron 12 certificados de obra correspondientes a los meses de enero a diciembre 2011 (certificados 6 al 17) a precios básicos por un total de \$19.436.105,82 que representan un avance porcentual equivalente a 73,50% del contrato y, 12 certificados de obra correspondiente a los meses de enero a diciembre
--	--

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

	(certificados 6 al 17) a precios básicos por un total de R\$6.161.533,93 que representa un avance porcentual de 35,70%. El avance económico de la obra logrado desde el inicio del contrato hasta diciembre 2011 es de \$21.531.312,52 (81,4%) y R\$7.336.494,10 (42,5%). 5.5. Material Móvil de Segunda Mano. Contratación Directa. Se tomó vista del Trámite Interno N° 0073-00023199 “Notas relativas a solicitud de Dictamen y/o información Nota GAC N° 116/10-REF Coches para la línea B” que SBASE entregó al equipo de auditoría como antecedente del contrato suscripto con el Metro de Madrid SA para la adquisición de coches destinados a la Línea B de subterráneos. Del análisis del trámite, surge que en fecha 30/11/10 SBASE, mediante Nota N° 980 -haciendo referencia a una reunión celebrada el 15/10/10-, manifestó al Secretario de Transportes de la Nación “la necesidad de darle impulso al proceso de compra al Metro de Madrid de los 36 coches usados que lleva adelante esa Secretaría y que se destinará a la Línea B de Subterráneos, para asegurar su disposición con miras a la inauguración de las estaciones Echeverría y Rosas (Sep/2011). En la aludida reunión, el Señor Secretario manifestó que contaba con los recursos y que la partida presupuestaria correspondiente se instrumentaría a través de un DNU durante el mes de noviembre del corriente año...”. El Presidente de SBASE presentó una nueva nota ante la Secretaría de Transporte de la Nación (Nota SBASE N° 00018, 05/01/11) en la que reitera la urgencia de dar impulso al proceso de compra al Metro de Madrid de los 36 coches usados que se destinarán a la Línea B de Subterráneos. Asimismo, solicita al Secretario que se informe sobre los avances que se han logrado. Mediante Nota SBASE N° 00078 (31/01/11) el Presidente de SBASE reiteró que en atención a la falta de respuesta por parte de la Secretaría de Transporte de la Nación y la necesidad de asegurar la disposición de los coches con miras a la inauguración de las estaciones Echeverría y Rosas (septiembre/2011) “... el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, a través de SBASE, procederá a la compra de por lo menos veinticuatro (24) coches usados indispensables para el normal funcionamiento de la Línea
--	---

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

	B. Ello, bajo reserva de obtener la devolución o compensación del importe que se abone en virtud de dicha compra, en el marco de los regimenes legales vigentes entre la Nación y la Ciudad.”. El 08/02/11, mediante Nota SBASE N° 00121, la Gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio de la auditada, solicitó a Metrovías SA que informe “... cuál sería la condición de mínima indispensable, respecto la cantidad de formaciones disponibles para el servicio, para poder inaugurar en octubre 2011 y en condiciones aceptables, el servicio en el tramo de referencia...” señalando que se refiere al tramo Los Incas - J. M. Rosas. Por Nota GAC N° 61/11 (09/02/11) la concesionaria y operadora de la red de subterráneos -Metrovías SA- señaló que “... la cantidad mínima indispensable de formaciones para comenzar la operación del servicio en el mes de octubre de 2011, es de 4 (cuatro), o sea, 24 coche. Sin perjuicio de ello..., la cantidad de trenes adicionales necesarios para operar la línea entre las estaciones Leandro N Alem y J.M. de Rosas es de 6 (seis) trenes (36 coches), de los cuales 5 (cinco) prestarán servicio y 1 (uno) se mantendrá como reserva técnica operativa...”. Mediante Memorándum de fecha 11/02/11, la Gerencia de Control de Concesión y Patrimonio de la auditada remitió un Informe Técnico a la Gerencia de Asuntos Legales (GAL) de SBASE, donde señaló que para habilitar al uso las estaciones Echeverría y J.M. de Rosas era necesario incrementar la flota actual en la Línea B a fin de satisfacer la mayor extensión y la demanda agregada. Señaló también que “... el incremento mínimo debería ser de cuatro (4) formaciones de seis (6) coches cada una similares a las existentes”. En la entrevista realizada al Gerente de Control de la Concesión y Patrimonio de SBASE se lo consultó si existían informes técnicos complementarios al remitido a la GAL mediante Memorándum de fecha 11/02/11, que permitan evaluar la conveniencia de la adquisición de los coches CAF 5000 1era Serie. El entrevistado señaló que “... en el marco del Plan de Obras de la Concesión, que controlaba la Secretaría de Transporte de la Nación, se iban a adquirir 36 coches CAF tipo 5000 serie 1°. A tales efectos y a fin de asegurar su operatividad en la línea B, se trae la dupla 5019-5020 en condición de importación temporaria, a fin de realizar,
--	---

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

previas adecuaciones técnicas necesarias, una serie de pruebas de circulación en la línea B, las que resultaron exitosas.

Dado que la mencionada obra no se concreta, Metro de Madrid decide ofrecerlos a la venta en Oferta Pública. Ante la necesidad de aumentar la flota de la línea B para inaugurar el tramo Los Incas-J.M. Rosas ya construido por SBASE, esta Sociedad decide participar de dicha Subasta Pública, presentando una oferta por el Lote I, compuesto por 24 coches CAF tipo 5000 serie 1° resultando adjudicataria de la misma."

Asimismo, se lo consultó si SBASE solicitó cotizaciones comparativas previamente a la adquisición de coches al Metro de Madrid, toda vez no hay constancia de ello en el trámite analizado, contestando que "...En el mercado de los coches usados, se analiza la oportunidad de compra. Tiene que coincidir que algún metro cambie su flota y los coches que dan de baja, estén en buena forma y reúnan características compatibles con la línea y con la flota existente del metro donde circularán.

En este caso se tuvo conocimiento que los coches CAF tipo 5000 1° serie, que formaban parte de la subasta pública organizada por el Metro de Madrid, habían sido probados con buenos resultados por Metrovías en la línea B y presentaban un precio muy razonable, por lo que se consideró oportuno presentar una oferta."

El Directorio de SBASE, mediante AD N° 987 (06/06/11), resolvió aprobar que la Sociedad se presente como oferente en la Subasta Pública N° 2.011.003 realizada por el Metro de Madrid SA.

El 14/06/11, SBASE depositó €25.000 como garantía provisional para participar en la subasta, en cumplimiento de la cláusula 8 del Pliego de Cláusulas Administrativas elaborado por el Metro de Madrid SA.

El 16/06/11, SBASE, mediante correo electrónico, presentó oferta por el Lote 1 de la Licitación 2.011.003 (fs. 224/229 de la Actuación N° 0073-00023199).

A SBASE le fue adjudicado el Lote 1 el 28/06/11, siendo único oferente, por la suma de €2.892.000, lo que implica la suma de €120.500 por coche.

De la copia del Contrato N° 7211000713 suscripto entre el Metro de Madrid SA y SBASE que se tuvo a la vista, surge que el mismo se celebró el 19/09/11.

Es menester señalar que no surge del trámite puesto a

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

disposición por la auditada, un dictamen jurídico de SBASE previo a la presentación de la oferta (16/06/11). A partir de ese momento SBASE quedó a la espera de una respuesta por parte del Metro de Madrid SA, que al ser afirmativa finiquitó el contrato (28/06/11). Dicho dictamen debió advertir al Directorio el incumplimiento al Régimen de Contrataciones Determinación de Montos, en el que incurrió al no haber solicitado al menos 3 cotizaciones.

Cabe señalar que SBASE no realizó un análisis consistente de obsolescencia de los coches CAF tipo 5000 1era Serie. Esto es, al evaluar el nivel de deterioro o ciclo útil de las unidades, fabricadas entre 1974 y 1976, en el Informe Técnico que el Gerente de Control de la Concesión y Patrimonio de SBASE realizó en oportunidad de visitar las instalaciones del Metro de Madrid SA señaló respecto de los coches ofrecidos en subasta “una proyección de expectativa de vida”, o ciclo útil, de la flota a adquirir, que estima en “25 años”. Lo funda en “las condiciones en que se encontraban los coches” y en el alcance de las revisiones modulares a efectuar, pero no en parámetros concretos, estadísticas, estudios, etc., sobre los cuales basar la afirmación. No obstante, en el mismo informe advierte que existen piezas “al límite de la condenación” y/o en sus condiciones de mínima prestación.

Los informes técnicos que puso a disposición la auditada, no presentan un análisis de sustentabilidad de la flota adquirida. No exponen un análisis en cuanto a consumo y ahorro energético de los coches, tampoco en lo relativo al ciclo de vida, al costo exponencial de la reparación y la adquisición de repuestos de equipos de tanta antigüedad, independientemente del mantenimiento de Revisión Modular y la Revisión de Gran Alcance, que se deben realizar cada 600.000 km.

Esto evidencia que SBASE adquirió Material Móvil de Segunda Mano en la convicción de que se trataba de una “oportunidad” y no en el cumplimiento de un Plan Maestro que le posibilite lograr menores costos de mantenimiento, repuestos, insumos, herramientas, capacitación y ventajas competitivas. En definitiva, SBASE no dispone actualmente de una política estratégica ni su Plan Maestro considera unificar las características de la flota, equiparar las condiciones de operación de la red y/o sistematizar y estandarizar su tecnología.

Cabe mencionar que la flota actual con la que cuenta

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

	SBASE en la red de subterráneos abarca formaciones: Alstom, General Electric, Mitsubishi, Nagoya, Siemens Schuckert, La Brugeoise y Fiat. Un total actual de siete (7) modelos de material rodante, alimentados por catenaria aérea o por tercer riel, con diferentes tensiones, trochas dispares, sistemas de señalización con distintas prestaciones, diferentes condiciones de confort, capacidad y seguridad que configuran, que demandan una constante necesidad de inversión improductiva. 5.5.1 Análisis de Liquidación y Pago A los efectos de la compra de los coches subastados por Metro de Madrid SA, en el pliego se solicitaron dos garantías, Provisoria y Definitiva. El importe de la Garantía Provisoria (€25.000 por Lote) se aplicó a la Garantía Definitiva (5% del precio del contrato) dando como resultado €144.600. El precio de compra €2.892.000 (\$16.913.572,80) se abonó con transferencia bancaria el 15/09/11 (Sello de Tesorería de SBASE). Al precio de compra debió agregarse \$20.638,28 en concepto de comisiones por transferencias; gastos en divisas; gastos de cable; gasto de telex; comisiones e IVA 21%. El precio total, ascendió a \$16.934.211,08. Por su parte del análisis de los legajos de pago surge que se abonó por derechos de importación correspondiente a los 24 coches CAF tipo 5000 1era Serie, un total \$8.759.395,07. 5.6. Contrato de Servicios y Suministros. Del análisis de la Actuación N° 0073-00023199 relativas a “Solicitud de Información – Nota GAC 116/10- Ref. Coches para Línea B, surge a fs. 290/294 el Informe de Visita Técnica N° 1 a las instalaciones del Metro de Madrid (sin fecha) firmado por el Gerente de Control de la Concesión y Patrimonio de SBASE, en el que se inspeccionaron las 12 duplas que conforman el Lote 1. En el mencionado informe se indican las adaptaciones que requieren estos coches para que puedan circular en la Línea B, como también el hecho de que se tomó conocimiento que el Metro de Madrid publicó una circular en la que indica que dispone de repuestos para sustentar la operación durante un año, en condiciones normales del Lote 1. También refiere que la circular indica que el Metro de Madrid dispone de los recursos humanos y tecnológicos para proporcionar una serie de servicios de apoyo tales como el desmontaje de
--	--

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

	equipamiento que no sean operativos en la explotación por parte de SBASE; formación de personal en relación al mantenimiento y la operación del material móvil; la realización de mantenimientos modulares que por plazos pudieren corresponder; la puesta en servicio de las unidades, la preparación y redacción de la documentación. Con relación a los repuestos señala que si bien el Metro de Madrid dispone de algunos de ellos, algunos de estos podrían adquirirse a diversos proveedores. Respecto a los repuestos de inmovilizado, también denominado Órgano de Parque, señala que se podrán extraer de la dupla 5019-5020 existente en Buenos Aires. En dicho informe se concluye que las unidades que conforman el Lote 1 <i>“...están en buen estado de conservación... y que, modificaciones mediante, están aptas para brindar servicio en la Línea B de subterráneos de Buenos Aires... cabe agregar que haciendo una proyección de la expectativa de vida de estos coches en función de su estado actual (podemos estimarla en 25 años), el orden de precio indicado en la licitación de 120.000 Euros es en principio muy conveniente...”</i>. Mediante AD N° 997 (05/09/11) el Directorio de SBASE aprobó la compra de los materiales y repuestos disponibles en el Metro de Madrid, las reparaciones necesarias a realizar en Madrid, y los cursos de adiestramiento y perfeccionamiento a dar al personal que operará los coches, por un monto aproximado de €1.320.000. El Contrato N° 7211000714 se celebró el 19/09/11 y tiene por objeto la prestación por parte del Metro de Madrid del siguiente conjunto de servicios técnicos y actuaciones relacionados con las unidades de material móvil, Tipo 5000 1era Serie, compuesta cada una por dos coches Motores: • La Revisión Modular, Revisión de Gran Alcance (RCL) y trabajos destinados a asegurar que todas las ruedas disponen de un diámetro mínimo de 825 mm; • Elaboración y entrega a SBASE de Documentación Técnica; • Apoyo para la Transferencia de Know How; • Asesoramiento Experto a SBASE; • Puesta en Servicio Técnico de las unidades 5000-1 SB en la red del Subte; • Asistencia Técnica para el Mantenimiento Correctivo; • Entrega de Repuestos 5.6.1 Análisis de Liquidación y Pago
--	--

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

	Del valor del contrato €1.332.000 (\$7.832.160), en el período auditado, se abonó el 60%. El 16/09/11 (fecha del sello de Tesorería) SBASE transfirió a Metro de Madrid SA €799.200 (\$4.654.940,40), en cumplimiento de la Cláusula Sexta del contrato. Al importe transferido debió agregarse \$6.613,95 en concepto de comisiones por transferencias y gastos en divisas. 5.7 Contrato de Logística y Transporte de Coches CAF adquiridos al Metro de Madrid SA. Actuación N° 0073-00030701. En fecha 17/08/11 se elevó a consideración del Directorio de SBASE un informe técnico relativo al análisis comparativo por la logística y el transporte de los coches CAF tipo 5000 1era Serie, adquiridos en subasta pública al Metro de Madrid SA. En el cuerpo del informe antes mencionado se refiere que "...A partir del 26.09.2011, una vez que el Metro de Madrid SA haya finalizado con las tareas de puestas a punto de los 24 coches adquiridos por SBASE, nos los pondrá a disposición y deberemos proceder a retirarlos en forma urgente del sitio que Metro de Madrid establezca, que seguramente será en el área externa de alguno de los depósitos de su propiedad, dado que corre el plazo de 30 días desde la puesta a disposición, a partir del cual se aplica el IVA del 18% al bien que se exporta. En nuestro caso el IVA equivale a un monto de euros 520.560... Estos coches deberán estar embarcados y viajando hacia Buenos Aires durante la primera semana de Octubre del 2011, dado que antes de entrar en servicio requieren trabajos de adaptación para que puedan circular por la línea B, motivo por el cual, a efectos de inaugurar el tramo Los Incas – J.M. Rosas en el plazo previsto es fundamental el cumplimiento del cronograma de retiro del predio del Metro de Madrid y su transporte hasta Villa Lynch". Mediante correos electrónicos SBASE solicitó cotización a distintas empresas, a los efectos de que formulen presupuesto por el transporte de los coches CAF adquiridos desde Madrid hasta los talleres de Metrovías SA ubicados en Villa de Lynch, partido de Gral. San Martín, provincia de Buenos Aires. En el apartado 3 del AD N° 997 el Directorio resolvió aprobar la contratación de la empresa TRANSCOMA GLOBAL LOGISTIC, por un valor total de €880.771,80,
--	--

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

	para el traslado a Buenos Aires de los coches adquiridos a Metro de Madrid SA. 5.8 Convenio entre SBASE y Metrovías SA para la realización de trabajos de adaptación y pruebas pre-operativas de material rodante para la línea B. Del análisis de la Actuación N° 0073/00030873 “Proyecto de convenio para la realización de trabajos de adaptación y pruebas preoperativas de material rodante para la Línea B”, surge que Metrovías SA, ofreció a SBASE la realización de la totalidad de las intervenciones que detalla en un Anexo, junto al correspondiente cronograma de ejecución y presupuesto (\$20.592.000 y U\$S230.000 -paridad 1 U\$S = \$ 4,20-). Mediante Memorandum de fecha 21/11/11, la Gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio (NT GCCP N° 0000836) elevó al Directorio un informe técnico (sin fecha), relativo a la contratación de los trabajos de adecuación que permitirán la circulación en la línea B de los coches CAF tipo 5000 1era Serie adquiridos en Subasta Pública al Metro de Madrid SA. En dicho informe menciona que los coches comprados en Madrid se encuentran “en buenas condiciones” (fs. 25, segundo párrafo). <i>“... A tales efectos se consideró, teniendo en cuenta los antecedentes indicados y por ser el operador del servicio que incorporará los citados coches, que era razonable que la empresa Metrovías llevará a cabo dichos trabajos de adecuación de los coches, por lo cual los mismos deben ser transportados hasta los Talleres de Villa Lynch donde se depositarán sobre vías. Al respecto se destaca que el operador del servicio Metrovías SA ha participado de las visitas técnicas oportunamente efectuadas en Madrid el 16/6/2011 y el 5/9/2011. En la última de los mencionados, el personal de SBASE estuvo acompañado por personal de Metrovías SA con el propósito de inspeccionar, en forma conjunta, las duplas en proceso de adquisición y en caso de concretarse la compra, iniciar la capacitación del personal de conducción y mantenimiento. Luego de la adquisición se realizaron diversas pruebas, firmando ambas partes junto con los representantes del Metro de Madrid el correspondiente check-list de las mismas....”.</i> Con fecha 30/11/11 SBASE y Metrovías SA celebraron un convenio que tiene por objeto la adaptación de los coches CAF tipo 5000 1era Serie y la realización de las correspondientes pruebas preoperativas para su afectación
--	---

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

a la Línea B de Subterráneos. El precio acordado por los trabajos a realizar en cada coche se fijó en \$858.000, con más U\$9.583,33, resultando un precio total de \$20.592.000, con más U\$230.000, en ambos casos IVA incluido.

Los 24 coches, conforman 4 trenes que deberán estar habilitados para su puesta en servicio, según el Convenio, en los siguientes plazos: 154 días para el primer tren, 161 días para el segundo tren, 210 días para el tercer tren y 238 días para el cuarto tren. En todos los casos, los plazos de ejecución se contabilizarán desde el momento en que se haga efectivo por parte de SBASE el anticipo del 30% del monto del contrato (30% = \$6.177.600 + US\$69.000).

El saldo del precio convenido se abonará de la siguiente manera: 10% del monto total contra la entrega de cada tren en condiciones de iniciar las pruebas estáticas y dinámicas; y 7,5% del monto total contra la entrega de cada tren en condiciones de ser librados al servicio sin ATP (Automatic Train Protection) .

SBASE en respuesta a la Nota AGCBA N° 1263/12 puso a disposición de esta Auditoría informes técnicos –Trámites Internos 0073-00030873 y 0073-00031785 y Actas de donde surgen las constataciones realizadas y reuniones celebradas entre el comitente, Alstom, personal de Metro de Madrid, Metrovías SA y subcontratistas.

Del relevamiento de la referida documentación surgen “incidencias” o desperfectos que han obligado a actuaciones especiales, motivados en piezas rotas por “manipulaciones inadecuadas que se han realizado para el montaje y desmontaje de bogies”, operaciones de calado y/o procesos de carga/descarga , falencias en la programación y coordinación de las tareas acordadas, incapacidades técnicas y operativas que comprometen el estado de los coches adquiridos, su ciclo útil y el alcance del lote de repuestos y órganos de parque; dando cuenta que el estado de las unidades, en general, presenta condiciones más desfavorables a las inicialmente estimadas.

Surge del análisis de la Actuación N° 0073-00027798, que varias de las tareas contratadas a Metro de Madrid SA sea por cuestiones logísticas, operativas y/o de seguridad, debieron efectuarse nuevamente en Buenos Aires y muchas otras culminarse aquí por haber sido contratadas erróneamente y en forma parcial. También, alguna contratación efectuada en Madrid resultó obsoleta y debió

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

recontratarse - instalación de radioteléfonos con nuevas frecuencias- ya que la habilitación de la estación J. M. Rosas exigía el reemplazo total del sistema de comunicaciones de la Línea, un hecho que tampoco se previó. No surgiendo evidencias de que SBASE haya intentado subsanar la situación.

Los informes generados por los expertos destacados por Metro de Madrid SA en Buenos Aires dan cuenta que el estado de las unidades, en general, presenta condiciones más desfavorables a las inicialmente estimadas. Asimismo, informa de “incidencias” o desperfectos que han obligado a actuaciones especiales y de piezas rotas por “manipulaciones inadecuadas que se han realizado para el montaje y desmontaje de bogies”, operaciones de calado y/o procesos de carga/descarga.

Por su parte en informes producidos por Metrovías SA se señala: sobre cuarenta bogies intervenidos – al 29/03/12- 9 unidades (22%) no se encuentran en condiciones técnicas de ser utilizados; 22 ruedas sobre 80 (27%) tienen diámetros inferiores al requerido y se encuentran en “límite de condenación” por lo cual deben descartarse; el 50% de los silent-blocks de bielas de tracción inspeccionados (24 piezas) presentan roturas; 48 unidades de rodamiento de cajas de puntas de eje (50% del total inspeccionado) requieren su reemplazo por presentar fisuras; los gabinetes de equipos en cabina, requeridos para la instalación de los equipos Alstom, “no es viable su reutilización” . Asimismo, se detectan anomalías, ausencia de criterios de montaje, trabajos no normalizados, faltantes, fallas y desperfectos. Como así también desintelencias en el plan de trabajo adoptado y la necesidad de un detalle más preciso en las tareas críticas. Agregando el Contratista que las anomalías alcanzan a un número importante de piezas que “no estaban contempladas en el cómputo de materiales, mano de obra y tiempos establecidos en el convenio”.

También, se indican deficiencias, omisiones y faltantes en la documentación técnica, señalándose que los planos entregados por Metro de Madrid “no están actualizados”. Se indica que las instalaciones asignadas a la adecuación de los coches no reúnen las condiciones de trabajo conforme a la normativa vigente en higiene y seguridad laboral, obligando a subcontratistas con solicitar la suspensión de plazos hasta tanto estas adecuaciones se realicen.

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

	5.8.1. Análisis de Liquidación y Pago Del valor del contrato \$20.592.000, con más U\$230.000, en ambos casos IVA incluido, en el período auditado, se verificó que los importes facturados \$6.177.600 y U\$69.000, corresponden al 30% de anticipo del monto contractual para la realización de adaptación y pruebas preoperativas de material rodante para la línea B (según Cláusula Tercera). El 13/12/11, por Orden de Pago N° 3285, SBASE retuvo \$123.452 en concepto de impuestos a las ganancias y transfirió a Metrovías SA \$6.054.148. Por Orden de Pago N° 3286 (14/12/11 sello de Tesorería) SBASE retuvo \$5.927,10 en concepto de impuestos a las ganancias y transfirió a Metrovías SA \$290.427,90.
Observaciones principales	Construcción Cochera Taller Villa Urquiza, Provisión de vías, Subestación Rectificadora –Licitación Pública N° 138/08. 1. La Gerencia de Obras no cumplió con lo requerido por el Directorio en la reunión del 16/09/11 (AD N° 998, punto quinto, apartado 2°). No consta en el Expte. N° 0073/00031127 que la Gerencia de Obras hubiera brindado las explicaciones de la forma solicitada por el Directorio en el acta mencionada. Evaluación de Impacto Ambiental de las obras de Prolongación de la red de subterráneos Línea B. 2. SBASE, en el período auditado, ejecutó las obras de prolongación de la Línea B de subterráneos con el Certificado de Aptitud Ambiental N° 2.600 vencido. Dicho certificado, otorgado con fecha 10/05/05 para la Prolongación de la Línea B Tramos A, B y C, categorizada como “de Impacto Ambiental con Relevante Efecto” por Resolución N° 0038-AA Ley N° 123-SSMAMB-05, se encuentra vencido desde octubre de 2008. Material Móvil de Segunda Mano. Contratación Directa. 3. SBASE no realizó un correcto análisis técnico y económico del material de segunda mano que compró al Metro de Madrid SA. De los informes técnicos no surge: El costo y el tiempo que demandará realizar las modificaciones de adaptación y adecuación de los coches a los requerimientos de la Línea

	B; El costo operativo que demandará mantener en servicio coches con 38 años de antigüedad en los próximos 25 años (de acuerdo a la estimación que hizo SBASE en la Visita Técnica N° 1 sin fecha). Contrato de Servicios y Suministros. 4. SBASE no adoptó los recaudos necesarios orientados a garantizar el cumplimiento de la prestación (a ejecutarse en España) contratada con Metro de Madrid SA.: No hay constancia de que SBASE hubiera destacado personal propio o subcontratado a terceros para llevar adelante la supervisión in situ de los trabajos a realizarse en España, tales como la revisión modular, la Revisión de Gran Alcance (RCL) y los trabajos destinados a asegurar que todas las ruedas tengan un diámetro de 825 mm; No existen constancias en el trámite analizado que certifiquen el cumplimiento por parte del Metro de Madrid SA de las tareas contratadas para llevarse a cabo en España; No existen constancias de que las unidades al momento de la subasta se encontraban equipadas con los mismos componentes –bogies, compresores, etc.- con que arribaron a Buenos Aires. Régimen de Contrataciones Determinación de Montos. 5. SBASE no cumplió con el artículo Quinto inciso 4to. del Régimen de Contrataciones Determinación de Montos, que establece que en las contrataciones directas se deben solicitar al menos 3 cotizaciones. En los siguientes casos: • Trámite N° 0073-00023199 Material Móvil de Segunda Mano. Contratación Directa de 24 coches CAF por la suma de €2.892.000 (\$16.913.572,80 a un tipo de cambio de \$5,84 por cada €1 al 15/09/11 según Departamento Comercio Exterior del Banco Ciudad de Buenos Aires – Liquidación de Operaciones). • Trámite N° 0073-00023199 Contrato de Servicios y Suministros con Metro de Madrid SA por la suma de €1.320.000 (\$7.478.4000. Los pesos surgen de calcular el euro a un tipo de cambio vendedor del BNA de \$6,08 por cada €1 al 05/09/11, AD N° 997). • Trámite N° 0073-00030873 Convenio entre SBASE y Metrovías SA para la realización de trabajos de adaptación y pruebas pre-operativas de material rodante
--	---

	para la línea B por la suma de \$20.592.000 y USD 230.000 (\$986.700. Los pesos surgen de calcular el dólar a un tipo de cambio vendedor del BNA de \$4,29 por cada USD1 a la fecha de suscripción del contrato 30/11/11).
Conclusión	El presente Informe permitió identificar distintas situaciones, algunas de las cuales merecen las siguientes consideraciones. Como aspecto destacable del análisis efectuado surge la necesidad de que SBASE optimice los procesos de planificación de las obras a los fines de brindar una adecuada presentación para los consumidores y usuarios del servicio de Subterráneos. En este sentido, es dable resalta la falta de previsión por parte de la auditada, ya que inició la construcción de la prolongación de la red de la Línea B en el 2004 y, recién en el 2011 emprendió la compra de material rodante necesario para poner en funcionamiento dichas estaciones, alegando para ello, una situación de urgencia y excepción que se cristalizó en la omisión de la regla general de la selección del cocontratante por licitación pública en la compra de vagones efectuada a la empresa Metro Madrid S.A., sin que la misma se encuentre acreditada. De esta manera, SBASE apeló a un procedimiento de selección contractual de excepción para materializar la compra de coches y su adaptación a las características de la Línea B de Subterráneos, sin realizar un análisis pormenorizado de los costos asociados a la adquisición de material rodante de 25 años promedio de antigüedad, en cuanto a adaptación, repuestos, capacitación y vida útil de los mismos. Una vez lograda la adquisición de dicho material rodante no imprimió la misma celeridad para su puesta en funcionamiento. Esto se constata en el hecho objetivo que, a junio de 2012, el material rodante adquirido en forma urgente a la empresa Metro Madrid S.A., se encuentra desafectado del servicio de subterráneos; circunstancia que torna injustificada la urgencia invocada para la contratación realizada, no siendo esta una política de adquisición que haya mejorado el servicio para los usuarios de la red de subterráneos. Poseer un correcto Plan Estratégico posibilitaría lograr menores costos de mantenimiento, repuestos, insumos, herramientas, capacitación y ventajas competitivas frente a futuras adquisiciones. No se puede dejar de señalar que al realizar la compra del material

	rodante, los repuestos y las readecuaciones, la Sociedad no ha respetado los principios generales que deben regir las contrataciones del Estado. Por otra parte, se destaca que SBASE ejecuto estas obras por un plazo de 1 año y 8 meses sin el certificado de aptitud ambiental. Finalmente, considerando el tenor de las observaciones el Colegio de Auditores resuelve remitir el presente Informe a la Procuración General de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los efectos de que instruya el sumario administrativo correspondiente con el objeto de deslindar responsabilidades, en los términos del art. 21 de la Ley 1.218 que establece las obligaciones y deberes de ese organismo.
--	--