

INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, diciembre de 2013.																															
Código del Proyecto	1.12.01																															
Denominación del Proyecto	Ejecución y Rehabilitación de Obras Complementarias - Proyecto 3 Movilidad Sustentable																															
Período examinado	Año 2011																															
Programas auditados	Programa 25, Proyecto 3																															
Unidad Ejecutora	Unidad Ejecutora 312: Dirección General Obras de Arquitectura Por el Decreto N° 1195/GCABA/08, publicado en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N° 3039, se creó la <i>Unidad de Proyectos Especiales (UPE) de Transporte Masivo de Buses Rápidos</i> en la órbita de Jefatura de Gobierno.																															
Objetivo de la auditoría	Controlar los aspectos legales, financieros y técnicos del o los contratos, y evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos del programa.																															
Presupuesto (expresado en pesos)	<table><tr><td colspan="4">JURISDICCIÓN: 30</td></tr><tr><td colspan="4">PROGRAMA: Programa 25 , Proyecto 3</td></tr><tr><td colspan="4">INCISO AUDITADO: 4</td></tr><tr><td></td><td>Crédito del Programa</td><td>N° de inciso</td><td>Crédito del Inciso</td></tr><tr><td>Sancionado</td><td>\$ 17.644.481</td><td>4</td><td>\$ 17.644.481</td></tr><tr><td>Vigente</td><td>\$ 44.272.321</td><td>4</td><td>\$ 44.272.321</td></tr><tr><td>Devengado</td><td>\$ 44.237.217</td><td>4</td><td>\$ 44.237.217</td></tr></table>				JURISDICCIÓN: 30				PROGRAMA: Programa 25 , Proyecto 3				INCISO AUDITADO: 4					Crédito del Programa	N° de inciso	Crédito del Inciso	Sancionado	\$ 17.644.481	4	\$ 17.644.481	Vigente	\$ 44.272.321	4	\$ 44.272.321	Devengado	\$ 44.237.217	4	\$ 44.237.217
JURISDICCIÓN: 30																																
PROGRAMA: Programa 25 , Proyecto 3																																
INCISO AUDITADO: 4																																
	Crédito del Programa	N° de inciso	Crédito del Inciso																													
Sancionado	\$ 17.644.481	4	\$ 17.644.481																													
Vigente	\$ 44.272.321	4	\$ 44.272.321																													
Devengado	\$ 44.237.217	4	\$ 44.237.217																													
Alcance	El objeto específico de la presente auditoría se corresponde con la obra Metrobus Avenida Juan B. Justo, llevada a cabo por la DG Obras de Arquitectura, dependiente de la Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura del Ministerio de Desarrollo Urbano, que tuvo a su cargo el desarrollo de la Licitación Pública N° 491/10, para la contratación de la obra de “Metrobus- A. Juan. B. Justo- Tramo I” (ubicado entre Francisco de Viedma y Gana en el Barrio de Liniers en coincidencia con la estación del mismo nombre hasta la Avda. Santa Fe y la Avda. Juan B. Justo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires), Expediente N° 149542/2010. El análisis comprendió: - Evaluación del proceso licitatorio, Pliego de Condiciones Generales, Pliego de Condiciones Particulares y Pliego de Especificaciones Técnicas. - Evaluación del Proyecto Metrobus Juan B Justo y ejecución de la obra. - Evaluación del Certificado de Aptitud Ambiental.																															



	• Presupuesto sancionado, vigente y devengado período 2011. • Pagos totales de la obra período 2010/2011 y mayo 2012.
Período de desarrollo de tareas de auditoría	Las tareas de campo del presente Informe de auditoría se iniciaron el 9 de agosto de 2012 y terminaron el 1 de noviembre del mismo año.
Principales Observaciones	- Al proyecto. Incumplimiento de la Ley de Obras Públicas en su artículo 4°. Esto se verificó en: • El llamado a licitación fue realizado a través de un Anteproyecto de acuerdo a las expresiones vertidas en las Circular sin Consulta N° 2 "... <i>Esta revisión técnica de las ofertas se realizará con el Aporte del Estudio Cabezas que es el autor del Anteproyecto y quien garantizará que los oferentes hayan cotizado fielmente los paradores proyectados (...)</i>". "Se aclara que el Estudio Cabezas no será el proveedor comercial de los paradores, sino que la contratista deberá resolver la provisión de los mismos de manera independiente y que quedará a cargo de la Inspección de Obra la aprobación de los mismos y del Proyecto Ejecutivo General". • Las incorporaciones al PCP y PET realizadas por las Circulares con y sin consulta. • Las modificaciones realizadas al proyecto durante la ejecución de la obra materializadas a través de diversas Órdenes de Servicios y que motivaran economías y demasías. • Las no provisiones de elementos preexistentes en el área del Proyecto, como ser el entubamiento del arroyo Maldonado. • La modificación sustantiva del objetivo de la obra que pasó de ser un sistema BRT con estaciones cerradas, sistema de ingreso con molinetes etc., a un sistema de carriles exclusivos en la Av. Juan B Justo. • La significativa diferencia que existe en los diversos ítems que componen la licitación entre lo que surgen del presupuesto oficial y las oferta RIVA S.A. - Al Numeral 2.6.19 del PCP "Impacto Ambiental de la Obra". Exigencias extemporáneas y no correspondientes para el Contratista respecto a diversos aspectos ambientales tratados en los puntos 4, 5, 6, 7 y 8 del numeral 2.6.19, toda vez que los requerimientos explicitados y especialmente los correspondientes a la fase operativa del proyecto deben ser acordados previamente al proceso licitatorio, a través del Procedimiento Técnico Administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental, exigido por la Ley 123 y teniendo como responsable del trámite de presentación al Titular del Proyecto. Incumplimiento del numeral 2.6.19 en lo que respecta al control efectivo de la entrega del "Manual de Gestión Ambiental" por parte de la empresa en tiempo y forma para ser aprobado por la Autoridad Competente.



	Incumplimiento de la Ley N° 2095 de Compras y Contrataciones, art 88-ESPECIFICACIONES TECNICAS, toda vez que el artefacto de iluminación interior corresponde a un tipo diseñado por un único proveedor (modelo IP 44 Movilux), tal como se desprende de la Circular con Consulta N° 4 <i>"El modelo para Metrobús fue desarrollado por el proveedor como IP44 especial para este proyecto"</i>. Omisión del entubamiento del arroyo Maldonado en el Proyecto Licitado. Si bien, la Dirección General de Proyectos Urbanos y Arquitectura durante el proceso de búsqueda de información para la elaboración de la propuesta licitatoria del "Proyecto BRT - Av. Juan B. Justo - desde Liniers a Palermo", manifiesta su inquietud sobre la sobrecarga puntual y distribuida, estática y dinámica, por la instalación del Sistema BRT en la Av. Juan B. Justo, y por ende, solicita a la Dirección General de Infraestructura, la evaluación del impacto que la misma podría tener sobre la estructura del Arroyo Maldonado, esta Auditoría observa que, con anterioridad al inicio de la obra: a) no se profundizan los análisis y estudios de los antecedentes disponibles, estructurales de materiales y de suelo; b) no se profundizan las tareas de relevamiento y de campo, en los sectores representativos de la estructura del Arroyo Maldonado; c) no se origina un informe pormenorizado de la situación; d) se pide archivar el Informe correspondiente, desconociendo su fundamento. En consecuencia, no se produce una documentación licitatoria que prevea un ítem que contemple técnica y presupuestariamente, las obras de refuerzo de la sobrecarga puntual y distribuida, estática y dinámica del Sistema BRT en la Av. Juan B. Justo, lo que deriva posteriormente en la necesidad de contratar trabajos no previstos en la documentación original a la empresa adjudicataria de la obra, por el Expediente N° 1.983.553/2011 y cuyo monto en demasías ascendió a \$ 6.777.332,02¹.
Conclusiones	El proyecto licitado mostró debilidades en dos aspectos primordiales que provocaron modificaciones sustanciales. Por un lado, la no resolución de las cuestiones jurisdiccionales que básicamente transformaron las estaciones cerradas en paradores abiertos, convirtiendo al sistema de Metrobus original en un sistema de Carriles Exclusivos; y por otro. el llamado a licitación a través de un anteproyecto que, entre otras cuestiones, no contempló adecuadamente el entorno y la implantación de los "paradores" sobre la estructura del Arroyo Maldonado lo que motivó la realización de refuerzos en distintos puntos de la misma y una mayor erogación no contemplada previamente. La deficiente planificación se evidencia mas cabalmente en que no se contemplaron diversas cuestiones en los pliegos, como la implantación de los paradores sobre la estructura del Arroyo Maldonado. En consecuencia, se incurrió en una mayor erogación – 28,71 % del valor del contrato original. Por

¹ Por Expediente N° 2.029.702/2011, la Procuración General manifiesta que "... En la inteligencia de que las modificaciones contractuales encuentran sustento en la necesidad de su ejecución y en la conformidad que desde luego ha prestado la inspección de Obra; puede considerarse entonces que las alteraciones al proyecto original de la obra no encuentran obstáculo para su aprobación en el marco del art. 30 y concordantes de la Ley N° 13.064- Ley de Obras Públicas".



	su parte la ejecución presupuestaria del año 2011, fue un 150% mayor de lo presupuestado, siendo de \$ 73,9 millones de pesos, el valor final. Considerando que, de acuerdo a la Ley N° 2992, la obra del Metrobus Juan B. Justo fue considerada como un proyecto piloto, es de esperar que los nuevos sistemas que se vayan incorporando mejoren sus aspectos respecto al alcance, definición, implantación y construcción del proyecto tanto como su definición explícita encuadrada en la definición de paradores con carriles exclusivo de uso para transporte público. Asimismo no puede dejar de mencionarse en esta conclusión que este proyecto involucra a dos Jurisdicciones con distintas competencias sobre el mismo servicio público: mientras que a la Ciudad le compete la infraestructura por la que circulan las líneas de colectivos, la Nación es la reguladora de las líneas de transporte público que conforman el Metrobus, lo que implica que la modificación y/o incorporación de ramales, entre otras cuestiones, debe ser acordado con la Nación hecho que ha derivado en la modificación de la idea original de las estaciones y servicio, respecto a lo que efectivamente se implementó de acuerdo a lo explicitado en el presente Informe.
--	--

