

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 años 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.