

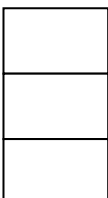
INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, Abril de 2018.
Código del Proyecto	5.16.04
Denominación del Proyecto	Declaraciones Juradas del Dirección General de Movilidad Saludable
Período examinado	Año 2015
Jurisdicción	Dirección General de Movilidad Saludable
Objeto	Dirección General de Movilidad Saludable correspondientes al periodo 2015.
Objetivo	Relevamiento de la normativa de creación, organigrama, manuales de organización y de procedimientos, áreas críticas. Programas y actividades a cargo de la Unidad Ejecutora.
Alcance	Relevamiento de la estructura orgánica funcional, misiones y funciones.
Período de desarrollo de tareas de auditoría	Las tareas de campo se desarrollaron en el período comprendido entre el 08 de marzo y el 30 de agosto de 2017.
Limitaciones al alcance	3.2.1 El auditado no proveyó el detalle de la totalidad de las denuncias por robo de bicicletas del Sistema de Transporte Público de Bicicletas (STPB). En relación al tema, el ente proveyó detalle de 10 denuncias efectuadas entre el 10 de noviembre y el 29 de diciembre de 2015. No informa sobre las denuncias realizadas durante el resto del año, con lo cual permanecen sin detalle las

	restantes 26 denuncias impidiendo el análisis global del tema respecto al año relevado.
Aclaraciones previas	Se señalan solamente las principales consideraciones:
	4.2 Marco normativo
	La normativa específica aplicable en el período auditado es la ley N° 2586/07 sancionada el 06 de diciembre de 2007 y su decreto reglamentario N° 1474/GCABA/08 sancionado el 11 de diciembre de 2008.
	4.3 Estructura y gestión organizacional
	4.3.1 Estructura orgánico funcional
	La Dirección General de Movilidad Saludable dependiente de la Subsecretaría de Transporte ha sido durante 2015 la unidad responsable (UE 318) del Programa N°35 Promoción y Desarrollo de la Movilidad Saludable. Dicha repartición se encontraba durante ese periodo bajo la Jurisdicción 21 correspondiente a la Jefatura de Gabinete de Ministros.
	4.3.2 Responsabilidades primarias¹
	De acuerdo a la estructura orgánica funcional del GCBA ² - vigente al 01/07/2015 - estas son las responsabilidades primarias del ente examinado:
	1. Estudiar, diseñar e implementar políticas para promover la movilidad saludable, en ciclorrodados y peatonal en todo el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires. 2. Diseñar y coordinar la implementación de los circuitos peatonales urbanos, en coordinación con las áreas de Seguridad Vial y Tránsito, desarrollar análisis de cruces seguros y senderos escolares seguros y accesibles. Diseñar e implementar la expansión de la red de ciclovías protegidas.

¹ Fuente: https://servicios.agcba.gov.ar/nor_estruc.php. Dirección General de Planificación – Departamento Estructuras Administrativas AGCBA

² Decreto 660/11 y modificatorias.



3. Planificar la ampliación y regular los servicios de transporte público en bicicleta.
4. Estudiar y promover la creación de un **marco regulatorio adecuado para el desarrollo de los vehículos sustentables** con motorización eléctrica y bajas emisiones de gases del efecto invernadero.

4.4 Estructura financiera

4.4.1.a **Evolución Presupuestaria comparada:** el presupuesto asignado originalmente para el Ejercicio 2015 la Dirección General Movilidad Saludable fue de \$60.791.851,00. A partir de la distribución presupuestaria aprobada para el ejercicio bajo análisis y teniendo en cuenta el Resumen de Ejecución Presupuestaria expuesto en la Cuenta de Inversión 2015 y el listado de transacciones efectuadas durante el ejercicio brindado por la Contaduría General, se pudieron confeccionar los cuadros que se muestran a continuación:

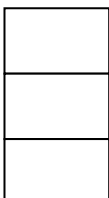
Cuadro 3: Evolución Presupuestaria comparada

Jur	U E	Prog	Descripción	Crédito Vigente	Devengado	Saldo No Utilizado
			Gobierno CABA	92.347.466.755	89.457.327.490	2.890.139.265
21			Jefatura Gabinete Ministros	5.615.206.991	5.150.484.043	464.722.947
21	320		Subsec. Transporte	417.280.203	410.431.315	6.848.888
21	318		DGMSA	91.001.957	87.947.906	3.054.051

Conclusiones:

El presupuesto asignado inicialmente para el periodo 2015 (\$60.791.851) luego de las modificatorias correspondientes experimentó un incremento de \$30.210.106 equivalente a un 49,7%.

	Consultado el organismo en cuestión por las razones que dieron fundamento a una modificación de ésta magnitud, sus autoridades manifestaron que <i>el incremento se debe a la necesidad de solventar los gastos de planificación y ejecución de obras de Ciclovías e insumos para el STPB en concepto de:</i> • <i>compras de bicicletas,</i> • <i>servicios de reparación,</i> • <i>servicios de mantenimiento y</i> • <i>limpieza de estaciones.</i> La mayor incidencia presupuestaria se produjo en los Incisos 4 “Bienes de Uso”, con un 64,41% y en el Proyecto 41 – Actividad 10 “Sistema público de Transporte por Bicicleta” con un 43,27% del Presupuesto Vigente Total de la Unidad Ejecutora. Durante el ejercicio bajo análisis fue devengado el 96.6% del Presupuesto Vigente. La deuda flotante al cierre del Ejercicio 2015 ascendió a \$30.704.927,86. En el inciso 4 “Bienes de Uso” la deuda fue de \$27.548.362.28 que representa aproximadamente el 89,72 % del total adeudado. Las metas físicas sufrieron un desvío negativo del 48,11%. Causales de desvío de metas físicas planificadas: consultado por las causales de la magnitud del desvío, la repartición manifestó que “los desvíos negativos de las metas físicas (viajes) del STPB se debe a motivos estrechamente relacionados con actos vandálicos y robos que en su momento disminuyeron la cantidad de rodados, por ende disminución en viajes realizados por los usuarios del STPB. 4.5 recursos 4.5.1 Recursos financieros Los recursos financieros se detallan en el apartado de estructura financiera
--	--



4.5.2 Recursos humanos

4.5.2.a Personal de planta:

- **Composición:** el Cuadro 11 detalla la composición del personal según el tipo de planta que integra la Jurisdicción N° 21 - Unidad Ejecutora N° 318 – Programa N° 35 durante 2015 en la Dirección General de Movilidad Saludable es la sigue:

Cuadro 11: Planta de personal DGMSA. Composición

Tipo planta	Según SSRH ³	Según UPEMSA
Permanente	3	3
Autoridades Superiores	1	0
Carrera Gerencial	3	0
Planta de Gabinete	2	1
Planta transitoria	0	3
TOTAL	9	7

4.5.2.b Personal por contrato: a continuación detallase la composición del personal contratado (inciso 3 del Presupuesto). Allí se expone que hubo 213 personas físicas contratadas bajo la modalidad de *locación de obra*.

4.5.3 Recursos físicos: detalle

La DGMSA desarrolla sus actividades en el edificio ubicado en Av. Martin García 346, siendo el mismo propiedad de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocupando sólo parte del piso 1° del mencionado edificio.

4.5.3.1 Inventario patrimonio y bienes de dominio de la DGMS.

La repartición examinada proveyó su Reporte de Inventario Total Acumulado al 31/12/2015 obtenido a través del Sistema de Información de Gestión y Administración Financiera (SIGAF). Dicho documento registra 184 elementos con su correspondiente número

³ Fuente SSRH Nota 1813 AGCBA 17.

de inventario y su valor en pesos. El monto acumulado total de \$ 26.403.359,6.

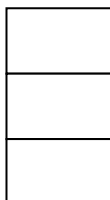
Conclusión: como conclusión puede afirmarse que la DGMSA operó durante el periodo examinado con un total de 220 agentes de los cuales solamente 7 (3,2%) de ellos revisten condición de planta mientras que los restantes 213 (96,8%) es personal en carácter de contratado.

Asimismo puede aseverarse que la ejecución presupuestaria en ambas categoría presupuestarias fue cercana a su totalidad.

La existencia de un Manual de procedimiento que entre otros puntos proporciona la descripción detallada de los puestos de trabajo, sus características y los perfiles de personal que exigen revelan una correcta planificación formal de las necesidades y exigencias del organismo en la materia, y nos permitiría colegir para la función OP. Bicing no descripta por el auditado como un “operador de estación”, siendo la función predominante.

Cuadro 18: Áreas críticas de la DGMSA

1	Gestión del STPB	1. Incumplimiento de las metas físicas: se registra un sub-ejecución de la meta física (viajes en bicicleta) del orden del 48,1%.
2	Red de Ciclovías y biciesendas	1. Subjecución de la planificación: de acuerdo a lo detallado en el informe de gestión 2011 – 2015 el objetivo constructivo era de alcanzar un total de 155 kms de red construidos. Eso implicaba una construcción durante 2015 de 51.94 kms de los cuales se efectivizaron 13,61, permaneciendo en obra 1,95 y quedando pendiente 36.88 kms. Estos últimos representarían el 29% de la meta de origen.
3	Sistemas planificación y de control gestión	1. Métodos y pautas de planificación: formales o informales para el desarrollo de los productos finales propios de la DGMSA: no se pudo verificar la existencia de los mismos. 2. Mecanismos de evaluación y seguimiento poco estructurados. No se obtuvo

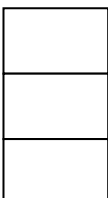


		respuesta respecto a los mecanismos formales o informales de seguimiento y ajuste de desvíos en las metas y objetivos⁴. 3. Salvaguarda de patrimonio: se verificó a partir de los registros proporcionados por DGMSA un promedio de 1,8 bicicletas extraviadas por día. 4. Sistemas de información: se evidencian debilidades de CI en materia de registros. Un caso revelador es el correspondiente a “Denuncias de robo y/o extravío de bicicletas” oportunamente detallado⁵. 5. Mecanismos de registro y archivo de información: • Deficiente registración de denuncias: no se pudo verificar la existencia de un registro exhaustivo y actualizado en la materia⁶. • Deficiente registración de sanciones: no se pudo verificar la existencia de un registro sobre las sanciones impuestas a los usuarios. 6. Plan Operativo Anual: el auditor carece de detalles para describir los procedimientos a través de los cuáles el ente monitorea y eventualmente ajusta los desvíos en sus metas y objetivos. 7. Inadecuada planificación presupuestaria: la necesidad de una importante modificación presupuestaria (49,7% del total presupuestado) evidencia falencias al momento de planificar.	
--	--	---	--

⁴ Caso testigo: desvíos de metas físicas. No se verificaron mecanismos de control de cumplimiento de metas físicas Si bien el ente alega que las causales de incumplimiento se anclan en los robos, no pudo proporcionar estadísticas ni registros acabados sobre dicho fenómenos toda vez que se proporcionó el detalle la cantidad de denuncias correspondientes a los últimos 2 meses del periodo auditado.

⁵ Se considera una debilidad registral notoria por la magnitud de las cifras y la centralidad del daño para uno de los servicios finales de la DGMSA. Cómo se señaló oportunamente: los controles internos del procesamiento de datos deben funcionar en forma adecuada de manera de asegurar la corrección, confiabilidad e integridad de los datos procesados.

⁶ La UPEMSA sólo proporcionó un listado de denuncias correspondientes a los 2 últimos meses de 2015.



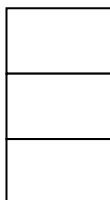
Áreas críticas de la DGMSA	De acuerdo a los exámenes practicados y a la información obtenida en el proceso de relevamiento y con vistas a futuras auditorías, se pueden anticipar 3 áreas críticas a saber:	
	1. Gestión del Sistema de Transporte Publico de Bicicletas 2. Gestion de la construcción de red de ciclovías y bisisendas 3. Sistemas de planificación y control internode gestión.	
	Sobre éstas áreas, la actual UPEMSA y sus órganos superiores según corresponda, deberán concentrar los pertinentes esfuerzos de gestión a los efectos de su adecuado sostenimiento como organización. En el cuadro 18 se detallan las debilidades relevadas:	
	Cuadro 18: Áreas críticas de la DGMSA	
	1	Gestión del STPB
		2. Incumplimiento de las metas físicas: se registra un sub-ejecución de la meta física (viajes en bicicleta) del orden del 48,1%.
	2	Red de Ciclovías y bisisendas
		1. Subjecución de la planificación: de a acuerdo a lo detallado en el informe de gestión 2011 – 2015 el objetivo constructivo era de alcanzar un total de 155 kms de red construidos. Eso implicaba una construcción durante 2015 de 51.94 kms de los cuales se efectivizaron 13,61, permaneciendo en obra 1,95 y quedando pendiente 36.88 kms. Estos últimos representarían el 29% de la meta de origen.
	3	Sistemas planificación y de control gestión
		2. Métodos y pautas de planificación: formales o informales para el desarrollo de los productos finales propios de la DGMSA: no se pudo verificar la existencia de los mismos. 2. Mecanismos de evaluación y seguimiento poco estructurados. No se obtuvo respuesta respecto a los mecanismos formales o informales de seguimiento y ajuste de desvíos en las metas y objetivos⁷. 3. Salvaguarda de patrimonio: se verificó a partir de los registros proporcionados por DGMSA un promedio de 1,8 bicicletas extraviadas por día.

⁷ Caso testigo: desvíos de metas físicas. No se verificaron mecanismos de control de cumplimiento de metas físicas Si bien el ente alega que las causales de incumplimiento se anclan en los robos, no pudo proporcionar estadísticas ni registros acabados sobre dicho fenómenos toda vez que se proporcionó el detalle la cantidad de denuncias correspondientes a los últimos 2 meses del periodo auditado.

		4. Sistemas de información: se evidencian debilidades de CI en materia de registros. Un caso revelador es el correspondiente a “Denuncias de robo y/o extravío de bicicletas” oportunamente detallado⁸. 5. Mecanismos de registro y archivo de información: • Deficiente registración de denuncias: no se pudo verificar la existencia de un registro exhaustivo y actualizado en la materia⁹. • Deficiente registración de sanciones: no se pudo verificar la existencia de un registro sobre las sanciones impuestas a los usuarios. 8. Plan Operativo Anual: el auditor carece de detalles para describir los procedimientos a través de los cuáles el ente monitorea y eventualmente ajusta los desvíos en sus metas y objetivos. 9. Inadecuada planificación presupuestaria: la necesidad de una importante modificación presupuestaria (49,7% del total presupuestado) evidencia falencias al momento de planificar.
Conclusiones	4.7.2 Conclusiones El relevamiento practicado sobre la DGMSA durante el periodo bajo exámen permite concluir que el organismo cumple razonablemente con la prestación de los servicios y productos finales que le son asignados en la estructura orgánico -funcional. A modo de somero ejemplo se cita la construcción de ciclovías, bisisendas, peatonalizaciones y senderos seguros, el sostenimiento en funciones y ampliación de STPB así como las diversas actividades de promoción de la movilidad sustentable. No obstante ello, las debilidades verificadas requieren una intervención efectiva en el corto plazo en lo concerniente a los SIGUIENTES áreas de gestión: • Sistemas de seguridad y control de rodados que impidan o reduzcan sensiblemente el robo o extravío de los rodados. • Sistema de provisión de rodados acorde a las exigencias normativas en materia de protección del usuario.	

⁸ Se considera una debilidad registral notoria por la magnitud de las cifras y la centralidad del daño para uno de los servicios finales de la DGMSA. Cómo se señaló oportunamente: los controles internos del procesamiento de datos deben funcionar en forma adecuada de manera de asegurar la corrección, confiabilidad e integridad de los datos procesados.

⁹ La UPEMSA sólo proporcionó un listado de denuncias correspondientes a los 2 últimos meses de 2015.



	• Niveles constructivos (ciclovías), teniendo en cuenta la notoria merma cuantitativa registrada en materia de kilómetros construidos comparados con los periodos anteriores en tanto se registró una subejecución del 25.05% de los kilómetros construidos respecto al objetivo planteado para ese año. • STPB: a los efectos de subsanar los desvíos registrados en sus metas físicas (cantidad de viajes por STPB).
--	---
