

INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, MAYO DE 2020				
Código del Proyecto	1.18.08				
Denominación del Proyecto	Mejora de la Infraestructura para la Movilidad Saludable				
Período examinado	Año 2017				
Programa auditado	Programa 52				
Unidad Ejecutora	Unidad de "Proyecto Especial Movilidad Saludable				
Objetivo de la auditoría	Evaluar en términos de eficiencia, eficacia y economía el cumplimiento d ellos objetivos institucionales y operativos, la adecuación de los recursos afectados al programa y la normativa vigente.				
Presupuesto	Cuadro 1: Crédito de Sanción, vigente y devengado año 2017				
	Inciso	Denominación	Sanción	Vigente	Devengado
	1	Gastos en personal	\$ -	\$ 3.814.993,00	\$ -
	2	Bienes de consumo	\$ 4.562.500,00	\$ 15.051.480,00	\$ 3.709.990,88
	3	Servicios No personales	\$ 9.976.900,00	\$ 138.652.421,00	\$ 14.931.395,93
	4	Bienes de uso	\$ 135.561.179,00	\$ 6.774.808,00	\$ 138.132.907,37
	6	Activos financieros	\$ -	\$ -	\$ 6.774.807,63
	Total		\$ 150.100.579,00	\$ 164.293.702,00	\$ 163.549.101,81
	<i>Fuente de información: Cuenta de Inversión 2017</i>				
Alcance	El examen será realizado de conformidad con las normas de AUDITORIA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, aprobadas por la Ley Nº 325 y las normas básicas de Auditoria Externa, aprobadas por el Colegio de Auditores de la Ciudad de Buenos Aires.				
Período desarrollo tareas auditoría	Las tareas de auditoría se iniciaron con la aprobación del Plan Operativo el 12/07/18 y finalizaron el 29/01/19.				
Observaciones	Cobertura de la red 6.1 Se observa una baja cobertura de la red en las 4 (cuatro) variables analizadas: proximidad, población beneficiaria, población en edad escolar				

	y población con NBI en las comunas y barrios que concentran menos conectividad con el transporte público y a la población con mayor porcentaje de necesidades básicas insatisfechas. Movilidad Sustentable 6.2 Marco legal insuficiente en cuanto a la definición de las características físicas y técnicas de la infraestructura para las ciclovías y biciesendas en todos los elementos que la componen. Modelo de Gestión 6.3 Multiplicidad de actores involucrados en la planificación y diseño de la red que presenta debilidades para la ejecución y mantenimiento de las ciclovías. 6.4 Existen procedimientos para planificar y ejecutar obras nuevas (aprox25 km anuales), pero no para el mantenimiento de las ejecutadas. 6.5 La GOMS presenta una alta incidencia de personal “administrativo” por sobre el Técnico que tiene la función de control y verificación de las obras. De los recursos económicos para la ejecución de las ciclovías y la ejecución presupuestaria. 6.6 El programa presupuestario no identifica las metas físicas para las ciclovías. 6.7Baja confiabilidad en la información de las operaciones toda vez que se encontraron los siguientes errores e inconsistencias: Incorrecta imputación de obras 6.8 Debilidades operativas entre las ciclovías planificadas y ejecutadas 6.9 Incongruencia en datos de mantenimiento de ciclovías. Criterios para la selección de ofertas. 6.10 Los criterios definidos en los Pliegos licitatorios para seleccionar ofertas con el objetivo de incorporar otras variables además de la economía de las ofertas, carecen de fundamentación objetiva y lesionan el principio de igualdad. Del Presupuesto oficial. 6.13 El presupuesto oficial informado por la UPEMS no aportó elementos a esta AGCBA que permitan validar la confiabilidad de los precios de referencia lo que no contribuye a la transparencia y confiabilidad de las operaciones realizadas ya que en última instancia el precio que define la contratación, es el ofertado. De las Obras ejecutadas. Consideraciones Generales 6.14 En las tres obras evaluadas, se manifiesta un débil e inadecuado sistema de control el cual se pone de manifiesto en los incumplimientos constantes de las exigencias esgrimidas en los Pliegos Generales y Pliego de Condiciones Particulares. 6.15 Desatención incumplimientos de las formalidades que exigen los Pliegos Generales; Particulares y de Especificaciones Técnicas que se manifestaron en distintos (Ver informe observación 6.15).
--	--

	6.16 Desatención e incumplimientos de las formalidades que exigen los Pliegos Generales; Particulares y de Especificaciones Técnicas que se manifestaron en distintos ejemplos de las licitaciones visteadas (ver observación 6.16) 6.17 Desatención e incumplimientos de las formalidades que exigen los Pliegos Generales; Particulares y de Especificaciones Técnicas que se manifestaron en distintos ejemplos (ver observación 6.17) 6.18 El sistema de control de las obras es débil y presenta un alto riesgo de error en la confección del certificación y calidad de las obras. Esta AGCBA encontró diferencias de cantidades de cordones certificados (en más y en menos) que fueron refutadas por el auditado en el descargo, pero mostrando otros errores encontrados por ellos mismos. En consecuencia, lo que falla es el sistema y los procedimientos que se aplican. De la gestión del EMUI- 6.19 En el período auditado no se pudo verificar una metodología formal de solicitud de tareas al EMUI como tampoco el control de las mismas ni los documentos que permitan verificar la transferencia de recursos enunciada de (\$6.000.000) informada por la UPEMS en la respuesta a nota AGCBA 87/2019(ver punto 5.11 del informe). De los requisitos de seguridad, confortabilidad. 6.20 Se evidencian riesgos de seguridad y confortabilidad para los/las ciclistas y peatones en los tramos relevados cuando se verifica que: • Se utilizan un ancho mínimo de 2.00 m para las vías bidireccionales en tramos desarrollados sobre superficies inclinadas o empedradas, (inferior al recomendado que es de 2,40 y en casos excepcionales) y sin semaforización en los cruces contrarios a las vías de circulación. • Se construyen sobre la cuneta, sector diseñado para recoger y conducir el agua de lluvia donde se encuentran las alcantarillas y canaletas que el desagüe requiere. • Se evidencian diferentes alturas en la unión de materiales (asfalto y cemento), que suelen estar en el medio de la ciclovía, lo que aumenta el riesgo de accidentes cuando la cubierta de la bicicleta muerde el borde • Existencia de elementos residuales, como lomos de burro o estacas de contenedores, que no son removidos en las ciclovías. • Presencia de contenedores que bloquean o impiden la correcta visibilidad. • Superficies de rodamiento irregulares o con interferencias. • Ciclovía muy próxima al tráfico con cordones estrechos. • Giros de ciclovía bruscos que no permite mantener la velocidad de circulación. • Falta de reposa pies en las esquinas. • Carencia de señalética y carteles de informativos.
--	--

	• Falta de controles sobre las ciclovías por invasión. • Vías en mal estado de conservación. 6.21 Aspectos débiles en la gestión que se verifica por las siguientes acciones. A saber: a) Levantamiento de ciclovías al poco tiempo de ser construidos dado que se abren obras de la ciudad y mala señalización de las mismas como lo ocurrido en la ciclovía de la calle Nueva York donde se expresa en las fotos de las figuras 1 a 6 y la construcción de la misma ciclovía con cordones anclados sin respetar el pliego de especificaciones técnicas (figuras 7 a 9). b) Se encontró un elemento peligroso para la circulación de los ciclistas sobre la ciclovía de la calle Artigas y se ve claramente en la figura 10. c) También se encontró el levantamiento de un tramo de los cordones por particulares que inician una obra sobre la ciclovía de la calle Artigas. Figura 11. d) En la ciclovía de la calle Tacuarí más específicamente entre las calles Cochabamba y San Juan se construyó en diciembre de 2016 la ciclovía y el mismo mes se procedió a levantar cerca de un tercio de los cordones instalados lo que implicó una ineficiencia en el gasto². e) Así mismo en las imágenes 12 y 13 se observa la terminación de la superficie luego del retiro de los cordones no cumpliendo con el pliego y según incluso obra en la oferta de la empresa encargada de las tareas donde se describe el siguiente detalle: Demolición de cordones pre moldeados, rectos o de terminación, incluyendo limpieza y retiro de escombros y acondicionamiento de la superficie para la colocación de pieza nueva o terminación superficial con carpeta asfáltica.
Conclusion	La “movilidad” supone un cambio de paradigma en la ingeniería del tránsito y transporte haciendo hincapié en que la movilidad es un medio y no un fin en sí mismo y que, en ese sentido, el fin es “mover personas o bienes de un punto a otro”³. Entre las nuevas ofertas de transporte no motorizado orientado a la demanda, la bicicleta se presenta como un medio con ventajas económicas, beneficiosas para el ambiente, de fácil accesibilidad, bajo costo de mantenimiento y beneficioso para la salud lo que redundará en un creciente auge que se ve acompañado por la construcción de infraestructura segura.

²Este tramo de la ciclovía se construyó con 175 cordones tipo II (con fresado) según obra en el CERTIFICADO N° 1 pagina 12; a fojas 4 del mismo certificado se observa el retiro de 45 cordones². El costo devengado para la colocación y retiro de solo esos 45 cordones significó una erogación superior a los \$ 77.000 pesos de los cuales detallamos de la siguiente manera: **precio de 45 cordones \$ 24.403,50; anclajes \$ 8052,30; colocación \$ 12.110,40; retiro \$ 32.568,75;** estos valores se consideran con un único anclaje por cordón siendo los cordones de puntera que llevan 2 anclajes por lo cual el monto podría sumar entre 178 y 356 pesos más de la sumatoria que dan los valores expresados y asciende a **\$ 77.134,95**.

³Gestión Ambiental del Tránsito, Rodrigo Fernandez y Eduardo Valenzuela.

	En este informe pudo verificarse como la infraestructura ha crecido en estos últimos años y donde se encuentra mayormente localizada mostrando debilidades en las áreas territoriales donde viven las personas de más bajos recursos (NBI), Pareciera que el modelo de gestión de múltiples actores involucrados no se estaría desarrollando con la mayor eficiencia toda vez que los errores y cambios se resuelven sobre la marcha. El sistema de control de las obras en ejecución y el mantenimiento es débil con alto nivel de riesgo para la adecuada rendición de cuentas. Si bien existen condiciones de seguridad que permiten la separación entre el modo bicicleta y el modo automotor, pudo verificarse que otras condiciones concernientes a mayor seguridad y confortabilidad aún no están contempladas. Una bisisenda de calidad debe ser: coherente, segura, atractiva, cómoda, directa (Manual Holandes). Las vías de doble circulación que son excepcionales en otras ciudades del mundo, aquí se han convertido en una regla con debilidades en su plano de deslizamiento inclinado que involucra desde la superficie de rodamiento, los cambios de solados hasta la falta de semáforos bidireccionales para proteger a los ciclistas y peatones. En función de ello, se aconseja la planificación a futuro de auditorías de seguimiento con el objetivo de poder verificar los avances en las correcciones recomendadas.
--	--