

INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión del Informe Final de Auditoría	Ciudad de Buenos Aires, Septiembre 2020
Denominación del Proyecto	PUENTE LACARRA
Código de Proyecto	12.19.04
Objeto	Puente Lacarra
Unidad Ejecutora	Autopistas Urbanas S.A. (AUSA)
Objetivo	Controlar los aspectos legales, financieros y técnicos del o los contratos, y su ajuste a los términos contractuales y evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos del programa.

Principales Hallazgos

La empresa Autopistas Urbanas S.A. contrata, en forma conjunta y simultáneamente, la Elaboración del Proyecto y la Construcción de la Obra, en base a un Anteproyecto que la misma contrató a terceros para la elaboración.

Por lo tanto, este proceder permite que se produzcan desvíos sobre las buenas prácticas del arte de construir y tiene implicancias directas sobre el proceso de ejecución propiamente dicho de la obra como, por ejemplo, demoras en la finalización de los trabajos, que conlleva el incumplimiento del plazo de obra que, además, motivan las redeterminaciones de precios que generan aumento del costo y monto contractual de la obra. Además, producto de ello, se modifica la ecuación económica financiera por motivos que no pueden calificarse como imprevistos.

Respecto a lo anteriormente expresado se detectaron desvíos en la construcción de pilotes, la parquización y arbolado, las modificaciones de alcance, la documentación técnica de Obra y en temas relacionados con el control de los aspectos medioambientales.

Respecto al aspecto económico financiero, el GCBA no aprobó antes del 31 de diciembre de 2017 el presupuesto de AUSA para el período auditado tal como dispone el Art. 76° de la Ley N° 70 de Administración Financiera de la Ciudad.

En relación al aspecto medioambiental, también se pudo verificar que las Autoridades de Aplicación (Agencia de Protección Ambiental (APRA) y ACUMAR) entregaron información incompleta, atento que, respecto a los elementos Agua y Aire, realizan controles periódicos para analizar y



Principales Hallazgos	evaluar cómo evoluciona la calidad de los mismos, mientras que, para la Calidad de Suelos, no realizan ningún tipo de actividad como para obtener datos que permitan controlar, certificar y evaluar la contaminación en los mismos. Además, se verificó, para el caso del control medioambiental durante la ejecución de la obra, que para los elementos agua y suelo, tanto la APRA como ACUMAR, como autoridades de aplicación medioambientales en la Cuenca Matanza Riachuelo, no tienen aprobados cuáles serían los protocolos, métodos de ensayos, parámetros, etc. que consideran válidos en el ámbito de la Cuenca. El ANEXO 11 del Contrato de Préstamo disponía que la empresa Autopistas Urbanas S.A. debía cumplir con una serie de certificaciones y manifestaciones relacionadas con aspectos medioambientales en las obras que componían el Plan de Inversiones para la aprobación, por parte del Banco Mundial, de los desembolsos acordados. Estas certificaciones y manifestaciones no fueron puestas a disposición por el auditado. Atento a ello, no fue posible conocer y verificar la manera en que la empresa cumplió con dichas exigencias siendo que el Puente Lacarra es una obra civil que se implanta en un lugar, sector o zona declarada como contaminada. Respecto al cumplimiento de la normativa medioambiental de la Ciudad se verificó que, la empresa AUSA presentó el Anteproyecto de la obra para el trámite del Certificado de Aptitud Ambiental y la Agencia de Protección Ambiental no realizó el rechazo correspondiente, le dio continuidad al trámite y emitió el Certificado de Aptitud Ambiental con esa falla de control interno.
-------------------------------------	---



Principales Conclusiones	Llamar a Licitación Pública sin haber aplicado la buena práctica del arte del buen construir y cumplido con la normativa vigente de elaborar antes el Proyecto de Obra permite que la empresa AUSA inicie una relación contractual con incertidumbres. Primero, aunque fije un Plazo de Obra, no tendrá certeza de cuál será la fecha de finalización de la misma. Por lo tanto, quedara desvirtuado el sentido de oportunidad que subyace en todo proceso de evaluación en relación a la necesidad de ejecución de la obra. Además, genera la incertidumbre sobre cuál será el costo final de la obra. La resolución de problemas derivados de la falta de elaboración del Proyecto de la Obra, durante la etapa de ejecución de la misma determina que, a medida que se van ejecutando los trabajos comienzan a aparecer cuestiones que no pueden ser justificadas como hechos fortuitos e imprevisibles atento que son medidas que se deberían haber sido tomadas en cuenta en la etapa de proyecto que no fue realizada. Por ejemplo, lo sucedido durante la ejecución de la fundación con Pilotes. Entonces para continuar con los trabajos es necesario paralizar los mismos hasta que se realicen las tareas necesarias que le permitan al Comitente, en este caso AUSA, aprobar las medidas de corrección necesarias para garantizar la seguridad de obra. En consecuencia, como muestra de lo expresado anteriormente podemos decir que la obra "Puente Lacarra" tuvo un atraso para la finalización de los trabajos de 151 días y un aumento del monto de obra de pesos veintiún millones seiscientos noventa y dos mil
--	--

Principales Conclusiones	novecientos sesenta y uno con 56/100 (\$21.692.961,56) que representa el seis con diez por ciento (6,10%) en más del Presupuesto Estimado de la Obra y un siete con diecisiete por ciento (7,17%) en más del Monto del Contrato de Obra. Autopistas Urbanas S.A. aplicó fondos económicos-financieros, durante ciento noventa y dos (192) días de gestión empresarial, sin el respaldo legal y económico que significa la demora, por parte del GCBA, en la aprobación del Presupuesto de la empresa para el período auditado. La empresa Autopistas Urbanas S.A. no consulto con las Autoridades de Aplicación, sobre la validez y razonabilidad de los criterios y parámetros admisibles adoptados por los subcontratistas en los ensayos, análisis y estudios, para los cuales fueron contratados por la UTE Eleprint-ECAS, para la elaboración de los Informes de Calidad de Suelo, Aire y Agua. Pero, es dable expresar que de haberlas realizado dichas consultas, las Autoridades de Aplicación, tanto ACUMAR como APRA, no hubieran podido responder a las mismas atento que, respecto al aire y agua efectúan ensayos pero, para el caso de la Calidad de Agua, no determinan cuáles, a su juicio, son los criterios y parámetros admisibles en la Cuenca que sirvan de patrones de comparación para el caso que los ensayos y análisis los realicen terceros y para el caso de la Calidad de Suelos no aplican ensayo alguno como tampoco fijan los criterios y valores admisibles para ensayos de terceros.
--	---

Principales Conclusiones

Por lo tanto, cuando las Autoridades de Aplicación sobre la Cuenca Matanza Riachuelo no cumplen con el rol para las cuales fueron creadas, no resulta posible realizar en forma completa y satisfactoria, un examen de control y evaluación del cumplimiento de las condiciones medioambientales en la misma. Esta falencia pone al descubierto la debilidad del sector público en relación a la evaluación de los impactos ambientales cualquiera fuera su objetivo.

Los resultados de los ensayos de calidad de agua y suelos que permiten determinar, a los especialistas, que en este sector de la Cuenca Matanza-Riachuelo ambos elementos no se encuentran contaminados ponen a reflexionar sobre el fallo de la Corte Suprema de Justicia. La pregunta que surge hacerse es: Cómo puede ser posible que en un sector del tramo aguas abajo del Riachuelo, donde se ubica la zona de influencia con mayor grado de contaminación de toda la Cuenca matanza-Riachuelo según el fallo del máximo tribunal de Justicia de la Nación (CSJN); los parámetros de los elementos más comprometidos y pasibles de contaminación den, como resultado de los ensayos aplicados sobre muestras de ellos, por debajo de los límites admisibles o aceptados por la normativa vigente??? Otra pregunta: ¿Es factible que en un sector o zona de la Cuenca Matanza-Riachuelo se hayan producido cambios sustantivos como para empezar a observar mejoras en la evolución del grado de contaminación de la Cuenca??? Preguntas que tendrán respuesta en el futuro si existe la posibilidad de continuar

“2020. Año del General Manuel Belgrano”

	con Proyectos de Auditoría que tengan como objeto y objetivo la atención a estas inquietudes.
--	---

