



**Auditoría General de la Nación**

**- AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN -**

Actuación AGN N° 423/20

Gerencia de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos  
Departamento de Control del Sector Transporte  
- Año 2024 -



## Auditoría General de la Nación

### INDICE DEL INFORME DE AUDITORÍA

1.	OBJETO DE AUDITORÍA.....	5
2.	ALCANCE DEL EXAMEN.....	5
3.	ACLARACIONES PREVIAS.....	7
4.	HALLAZGOS .....	25
5.	COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME AL MEC. ....	61
6.	RECOMENDACIONES .....	61
7.	CONCLUSIONES .....	63
8.	LUGAR Y FECHA .....	66
9.	FIRMA.....	66
	ANEXO I .....	67
	ANEXO II.....	70
	ANEXO III.....	72
	ANEXO IV .....	73
	ANEXO V.....	76
	ANEXO VI .....	104
	ANEXO VII.....	107



## Auditoría General de la Nación

### SIGLARIO

- AIF:** Asociación Internacional de Fomento
- AGN:** Auditoría General de la Nación
- AMBA:** Área Metropolitana de Buenos Aires
- ATM:** Agencia de Transporte Metropolitano
- BAPIN:** Banco de Proyectos de Inversión Pública
- BIRF:** Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
- BRT:** Bus Rapid Transit (Ómnibus de Tránsito Rápido)
- CABA:** Ciudad Autónoma de Buenos Aires
- CGC:** Condiciones Generales del Contrato
- CNRT:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte
- CNPVyH:** Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda
- CTI:** Centro de Tránsito Intermodal
- DCST:** Departamento de Control Sector Transporte
- DGPPSE:** Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales.
- DNIP:** Dirección Nacional de Inversión Pública
- DNV:** Dirección Nacional de Vialidad
- DPJPBA:** Dirección de Personas Jurídicas de la Provincia de Buenos Aires
- EIAS:** Estudio de Impacto Ambiental y Social
- FF.CC.:** Ferrocarriles
- IC:** Informe de Cierre PTUMA.
- IGJ:** Inspección General de Justicia
- IP:** Inversión Pública
- MIyT:** Ministerio del Interior y Transporte
- MTR:** Ministerio de Transporte
- MOP:** Ministerio de Obras Públicas



## **Auditoría General de la Nación**

**MdeLM:** Municipalidad de La Matanza

**NSSA:** Nación Servicios S.A.

**ODS:** Objetivo de Desarrollo Sustentable

**PDT:** Plan Director de Transporte

**PEN:** Poder Ejecutivo Nacional

**PIP:** Proyecto de Inversión Pública

**PNIP:** Plan Nacional de Inversiones Públicas.

**PTUMA:** Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas

**RN3:** Ruta Nacional 3

**SNIP:** Sistema Nacional de Inversión Pública

**SUBE:** Sistema Único de Boleto Electrónico

**TGN:** Tesorería General de la Nación

**UEC:** Unidad Ejecutora Central



## Auditoría General de la Nación

### INFORME DE AUDITORIA

Sr. Ministro de Economía  
Lic. Luis Andrés CAPUTO  
S / D

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley 24.156 la Auditoría General de la Nación procedió a efectuar un examen en el ámbito del ex Ministerio de Transporte con el objeto que se detalla a continuación.

#### 1. OBJETO DE AUDITORÍA

“Ministerio de Transporte – Unidad Ejecutora Central - Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA) - Sistemas de ómnibus de tránsito rápido y carriles exclusivos – Gestión”

#### 2. ALCANCE DEL EXAMEN

##### 2.1. Ejecución de la auditoría.

El examen fue realizado de conformidad con las Normas de Control Externo Gubernamental y de la Gestión Gubernamental, aprobadas por Resoluciones AGN 26/15 y 186/16 respectivamente y dictadas en virtud de las facultades conferidas por la Ley 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional (Artículo 119 inciso d) habiéndose practicado los siguientes procedimientos:

- Relevamiento y análisis del marco jurídico aplicable<sup>1</sup>.
- Relevamiento y análisis de la información solicitada a los siguientes organismos o entidades:

---

<sup>1</sup> Ver Anexo I



## Auditoría General de la Nación

- ex Ministerio de Transporte (ex MTR)<sup>2</sup>.
  - Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales (ex - UEC)
  - Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).
  - ex Ministerio de Obras Públicas (MOP).
  - Nación Servicios S.A. (NSSA).
  - Dirección Nacional de Vialidad (DNV).
  - Inspección General de Justicia (IGJ).
  - Dirección de Personas Jurídicas de la Provincia de Buenos Aires (DPJPBA).
  - Municipalidad de La Matanza (MdeLM).
  - Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP).
- Entrevistas con funcionarios de distintas áreas de los organismos o entidades competentes:
    - ex Ministerio de Transporte (MTR).
    - Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT).
    - ex Ministerio de Obras Públicas (MOP).
    - Nación Servicios S.A. (NSSA).
  - Análisis de la información contenida en páginas oficiales de los organismos.
  - Análisis de bibliografía, informes, estudios y documentos elaborados por entidades especializadas en la materia<sup>3</sup>.
  - Se relevaron expedientes suministrados por los distintos organismos relacionados con el tema.
  - Análisis de la base de datos suministrada por Nación Servicios S.A.

---

<sup>2</sup> A la fecha de emisión de este Informe, fue reemplazado por la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Economía (Decreto N°293/2024, B.O. 08/04/2024)

<sup>3</sup> Los documentos utilizados son especificados en las respectivas Notas al Pie.



## Auditoría General de la Nación

El período auditado abarca desde el 01/01/2016 hasta el 31/12/2020. Las tareas de relevamiento preliminar, elaboración del Plan de Auditoría y ejecución del proyecto se extendieron hasta el 08/10/2024.

### **3. ACLARACIONES PREVIAS.**

#### **3.1. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF). Préstamo 7794-OC/AR. Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA).**

El BIRF es un organismo internacional cuyo objetivo declarado es elevar el nivel de vida de los habitantes de los países miembros mediante el crecimiento equilibrado, proporcionando préstamos, garantías, productos de gestión de riesgos, y servicios de asesoría a los países de ingreso mediano y bajo con capacidad crediticia, y coordinando, además, las respuestas ante los desafíos mundiales y regionales.

Este organismo otorgó el Préstamo Internacional 7794-OC/AR con los objetivos de: concretar un reordenamiento estratégico para alcanzar las metas de las políticas públicas en materia de transporte; revisar y ordenar las prioridades para alcanzar la focalización de los proyectos y establecer mecanismos y procedimientos adecuados para su ejecución.

En ese marco, se implementó el PTUMA, un proyecto de alcance nacional que se desarrolló en ciudades metropolitanas del interior del país y en la Región Metropolitana de Buenos Aires entre 2010 y 2019. El mismo incluyó el desarrollo de estudios de planificación de transporte, ejecución de obras y el fortalecimiento institucional del sector, con el objetivo común de mejorar la calidad, sostenibilidad y eficiencia de los sistemas de transporte urbano en áreas metropolitanas argentinas, a través de la mejora de los marcos institucionales en los que se adoptan las decisiones sectoriales y otorgando prioridad a las modalidades de transporte público en el sector de transporte urbano.

El PTUMA fue aprobado por el Directorio del Banco Mundial el 20 de octubre de 2009. Mediante el Decreto 1072 del 26 de julio de 2010 se aprobó el “Modelo de Contrato de Préstamo BIRF N° 7794-OC/AR Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas” el que fue suscripto entre la República Argentina y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento el 11 de agosto de 2010.



## Auditoría General de la Nación

Los objetivos de desarrollo del PTUMA son los siguientes:

- a. Respalda el diseño y creación de una agencia de transporte multi-jurisdiccional para el Área Metropolitana de Buenos Aires;
- b. Fortalecer la capacidad institucional de las autoridades de transporte con respecto a la toma de decisiones, planificación, establecimiento de prioridades y asignación de recursos al transporte urbano;
- c. Mejorar la calidad y desempeño de la infraestructura urbana de transporte y/o servicios en las provincias y municipalidades que resultaren elegibles;
- d. Mejorar la integración física y el acceso a las redes de transporte público en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

A su vez, el Programa estaba estructurado a través de distintos componentes, dentro de los cuáles se desarrollan las acciones a implementar para el cumplimiento de los objetivos específicos. Dichos componentes son los siguientes:

**Componente 1:** Creación de una Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) para Buenos Aires. Este componente prepara las condiciones legales, técnicas financieras e institucionales para la creación de la ATM.

**Componente 2:** Mejoras en el Transporte Urbano en Áreas Metropolitanas Medianas de la Argentina. El objetivo de este componente es mejorar las condiciones de movilidad de las áreas metropolitanas medianas de la Argentina.

**Componente 3:** Acceso al Transporte Público e Integración Modal en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). El objetivo de este componente es mejorar la accesibilidad a la red de transporte del AMBA y la integración entre los diferentes modos de transporte que la componen.

**Componente 4:** Capacitación sectorial. Maestría en Planificación de Transporte Urbano. El objetivo de este componente es la capacitación en planificación del transporte de los funcionarios que se desempeñan en el sector.

**Componente 5:** Gestión de Proyecto. Este componente consiste en la planificación de las actividades del proyecto, así como su gestión, seguimiento y administración financiera.



## Auditoría General de la Nación

### **3.2. Gestión del PTUMA: creación de la Unidad Ejecutora Central (UEC) y funciones asignadas.**

Por Decreto 1072/2010 se designó a la Secretaría de Transporte –dependiente del ex - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios- a través de la Unidad Ejecutora del Proyecto<sup>4</sup>, como organismo ejecutor del PTUMA.

En 2012 se efectuó un traspaso de las competencias en materia de transporte al Ministerio del Interior y Transporte (MIyT) y, posteriormente, mediante Decreto 2034/2013, se estableció que la Unidad Ejecutora Central (UEC) del MIyT tendría a su cargo la gestión y ejecución de los programas y proyectos total o parcialmente solventados con fuentes de financiamiento externas, como así también de todos aquellos que en el futuro se formulen en la órbita del Ministerio, centralizando las competencias de las dos unidades preexistentes en ese ministerio<sup>5</sup>.

Posteriormente, a través del Decreto 13 del 10 de diciembre de 2015, se creó el Ministerio de Transporte (MTR), a partir de la jerarquización de la ex - Secretaría de Transporte que se encontraba en la órbita del entonces MIyT.

En función de esto, por Decreto 547/2016, se dispuso el funcionamiento de la UEC en el ámbito del MTR, bajo la dependencia directa del titular de la Cartera, manteniendo como objeto la gestión y ejecución de los programas y/o proyectos financiados total o parcialmente con fuentes de financiamiento externas, como así también de todos aquellos que en el futuro se desarrollen en la órbita del Ministerio.

Por otra parte, el Anexo II del mentado Decreto, establece que la Responsabilidad Primaria de la UEC es “ejercer la coordinación de las acciones vinculadas a la formulación, ejecución, supervisión, monitoreo y evaluación de los programas y/o proyectos financiados con fuentes de financiamiento externo, propiciando el desarrollo articulado de las mismas con una

---

<sup>4</sup> Creada por Res. N° 137 del 22/12/1997 de la Secretaría de Transporte del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

<sup>5</sup> La Unidad Ejecutora Central del Programa de Saneamiento Financiero y de Desarrollo Económico de las Provincias Argentinas (UEC) creada mediante el Decreto N° 202 de fecha 30 de enero de 1991 y la Unidad Ejecutora del Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (UEP) creada mediante la Resolución N° 137 de fecha 22 de diciembre de 1997 de la Secretaría de Transporte del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.



## Auditoría General de la Nación

visión transversal respecto de las metas políticas sectoriales, en el marco de las competencias del MINISTERIO DE TRANSPORTE”.

Para el ejercicio de dicha responsabilidad se le asignan a la UEC una serie de funciones, entre las cuáles se destacan las siguientes:

“d) Coordinar los aspectos vinculados a la gestión ejecutiva de los mencionados programas y/o proyectos, a fin de propiciar un desarrollo articulado de los mismos, así como una adecuada interacción.

f) Llevar a cabo todas las contrataciones y/o adquisiciones necesarias para la ejecución de los programas y/o proyectos.

ll) Monitorear y evaluar la ejecución de los programas y/o proyectos, requiriendo a tales efectos flujos de información periódica, que resulten necesarios, a fin de verificar el cumplimiento de los compromisos contractuales adquiridos en cada uno de ellos.

m) Evaluar el cumplimiento de los resultados alcanzados mediante la gestión articulada de los programas y/o proyectos y el impacto de los mismos, en el marco de las metas previstas.

o) Preparar los informes periódicos que los organismos internacionales de financiamiento u otras entidades requieran.

p) Colaborar en la articulación de las políticas de cooperación interinstitucional con todos los organismos gubernamentales o instancias de gobierno a nivel Nacional, Provincial y Municipal.”

Por último, cabe mencionar que en 2017<sup>6</sup> el PEN fijó nuevos “criterios de gestión” estableciendo que “las funciones de coordinación y ejecución técnica de los programas y proyectos con financiamiento externo (...) actualmente desarrolladas por las unidades ejecutoras (...) serán llevadas a cabo por las Secretarías y Subsecretarías o áreas equivalentes de carácter sustantivo de las Jurisdicciones y Entidades comprendidas por el artículo 8° inciso a) de la Ley N° 24.156 con responsabilidad primaria en la materia de que se trate”.

Por tal motivo, en 2018 se aprobó la nueva estructura organizativa del Ministerio de Transporte<sup>7</sup> y las funciones de la UEC pasaron a ser desempeñadas por la Dirección General

---

<sup>6</sup> Decreto 945/2017, art. 2.

<sup>7</sup> Decisión Administrativa 306/2018.



## Auditoría General de la Nación

de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales de la Subsecretaría de Gestión Administrativa de Transporte.

### **3.3. El Sistema de Ómnibus de Tránsito Rápido (BRT<sup>8</sup>). Concepto y características generales.**

Según la Guía de Planificación de Sistemas BRT<sup>9</sup>, estos han demostrado ser una opción favorable y con un gran potencial en términos de costo-beneficio para la rápida implementación de sistemas de transporte público en las ciudades que necesitan completar una red y ofrecer un servicio eficiente y de alta calidad.

La denominación BRT tiene su origen en Chicago, Estados Unidos (1939) cuando se implementaron carriles exclusivos para buses que luego fueron adoptados por otras ciudades. El concepto también fue tomado en América Latina con la creación del sistema integrado de transporte masivo implementado en Curitiba (Brasil) en 1972 y, mucho después, en Bogotá (Colombia) en el año 2000, pudiendo considerarse ambas experiencias como paradigmas de este sistema<sup>10</sup>.

Según la definición adoptada por el Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T)<sup>11</sup>, el “BRT es un modo de transporte automotor que utiliza buses operando en carriles con derecho de paso exclusivo, con el objetivo de aumentar la velocidad comercial, mejorar la confiabilidad de los tiempos de operación y el confort del pasajero”<sup>12</sup>.

En el documento citado se explica que el sistema BRT es un modo operativo de transporte que puede tomar formas distintas dependiendo de las características de las ciudades en las que se implemente. Esto se debe a que ofrece la posibilidad de construir cada sistema a

---

<sup>8</sup> “Bus Rapid Transit”.

<sup>9</sup> Guía de Planificación de Sistemas BRT - Institute for Transportation & Development Policy – enero 2010.

<sup>10</sup> Estudio de Impacto Ambiental - Informe Final – junio 2015. Capítulo 2 - Descripción del Proyecto - 2. Sistemas de Transporte Masivo o Bus Rapid Transit (BRT) - 2.1 Concepto de BRT, pág. 6. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/eias-metrobus-lamatanza-pages-1-142.pdf>

<sup>11</sup> El C3T es un centro de estudios especializado en el transporte y sus temas conexos, dependiente de la Secretaría de Extensión Universitaria de la Universidad Tecnológica Nacional de Argentina.

<sup>12</sup> “Qué es un BRT...”, Juan Martín Piccirillo, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T) de la Universidad Tecnológica Nacional de Argentina. Publicado en Boletín FAL (CEPAL) Edición N° 312, número 8 de 2012.



## Auditoría General de la Nación

medida, con el aprovechamiento, en algunos casos, de la infraestructura y los vehículos existentes. Por tal motivo, la intervención vial que implica la implementación de un BRT puede o no ir acompañada por el uso de vehículos específicos (buses articulados) o por un sistema de estaciones con pago previo al abordaje, etc.

Al respecto, se enumeran a continuación los diferentes sistemas BRT y sus principales características<sup>13</sup>:

- BRT lite o ligero: Carriles con prioridad de buses, sin segregación completa, mejora en tiempos de viaje, paradas de mejor calidad.
- BRT: Carril segregado, pago de tarifa y verificación pre-abordaje, estaciones de mayor calidad.
- BRT full o completo: Red integrada de rutas y corredores, estaciones cerradas de alta calidad, pago de tarifa pre-abordaje, servicio frecuente y rápido, vehículos modernos.

En tal sentido, independientemente de las distintas combinaciones posibles de elementos o mejoras a incluir en un sistema BRT, según el estudio del C3T la mejora fundamental es la circulación por carriles exclusivos, como medio para el logro de los tres objetivos principales mencionados (mejora de la velocidad, confiabilidad y confort).

La circulación de los buses por dichos carriles evita: detenciones imprevistas, frenadas bruscas, desplazamiento en zig-zag, etc., que se generan cuando la circulación es con tráfico mixto. Esto no solo aumenta el tiempo de viaje, sino que también genera que los tiempos de llegada sean menos previsibles al no poder determinarse con la misma exactitud cuántos vehículos van a estar circulando, y aun cuando se supiera no habría forma de gestionarlo.

En lo que hace a lo normativo, se menciona la derogada Ley 2.992<sup>14</sup> de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que disponía la implementación del Sistema de Tránsito Rápido, diferenciado y en red para el transporte público masivo por automotor de pasajeros. Norma con la que se buscaba alcanzar los siguientes objetivos:

---

<sup>13</sup> Guía de Planificación de Sistemas BRT - Institute for Transportation & Development Policy – enero 2010.

<sup>14</sup> Derogada por art.4º de la Ley 5682 (BOCBA Nº 5030 del 21/12/2016) que, a su vez, incorpora al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, como Título Decimoquinto, el siguiente: “Del Sistema de Transporte Público por automotor Masivo, Rápido, Diferenciado y en Red – Metrobus”.



## Auditoría General de la Nación

- a. Reducir los efectos negativos del transporte sobre el medio ambiente.
- b. Conferir prioridad a la circulación y operación del transporte masivo de pasajeros, reduciendo los tiempos de viaje de los usuarios y desalentando la utilización del automóvil particular.
- c. Diseñar un sistema de transporte más eficiente optimizando la oferta de la flota y el kilometraje recorrido.
- d. Favorecer el desarrollo urbano sustentable.

### **3.4. Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Banco de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN).**

Los proyectos incluidos en el PTUMA debían estar formulados, registrados y tramitados en el marco del SNIP. Dicho sistema, establecido por Ley 24.354, tiene por objeto la creación y actualización permanente de un inventario de los proyectos de inversión pública<sup>15</sup> y la formulación anual y gestión del Plan Nacional de Inversión Pública.

La ley define a la inversión pública (IP) como la aplicación de recursos en bienes o actividades que incrementen el patrimonio de las entidades que integran el sector público y que tengan como finalidad mejorar la capacidad productora de bienes o prestadoras de servicios.

Se establece que estarán sujetos a la ley todos los proyectos de inversión del sector público, así como los de las organizaciones privadas o públicas que requieran para su realización transferencias, subsidios, aportes, avales, créditos y/o cualquier tipo de beneficios que afecten directa o indirectamente al patrimonio público.

---

<sup>15</sup> Un Proyecto de Inversión Pública (PIP) es toda actividad que implique una IP y el Plan Nacional de Inversión Pública es el conjunto de proyectos y programas de inversión pública que hayan sido puestos en ejecución. El ciclo de un PIP comprende tres etapas: **1.- Pre-inversión:** corresponde en esta etapa, la identificación inicial y el diseño preliminar, la formulación y evaluación de los aspectos socioeconómicos, estudios de factibilidad o impacto ambiental, análisis de financiamiento alternativos; programación de la ejecución en uno o varios ejercicios financieros (Ley 24354, Art. 5, inc. b) y Art. 7 inc. a). **2.- Inversión:** Decisión sobre la Inclusión en el PNIP y en el presupuesto; gestión o ejecución de la inversión y control concomitante; puesta en marcha o aplicación de prueba de los activos (Ley 24354, Art. 5, inc. c, d y e) y Art. 7 inc. c). **3.- Control ex post:** medición y comparación de los resultados con ponderación de los desvíos; propuesta de las mejoras o correcciones (Ley 24354, Art. 5, inc. f) y Art. 7 inc. d).



## Auditoría General de la Nación

De acuerdo con lo establecido por los arts. 6º y 7º de la Ley 24.354, la responsabilidad de generar y remitir la información requerida por el Banco de Inversión Pública (BAPIN) se encuentra a cargo de los organismos en cuyo ámbito de desarrollen los respectivos proyectos. Por otra parte, el órgano responsable del sistema es la Dirección Nacional de Inversión Pública y Financiamiento de Proyectos. En su ámbito funciona el mencionado BAPIN -creado por Decreto 720/95- cuya función es el mantenimiento y actualización permanente del Inventario de Proyectos de Inversión Pública.

### 3.5. Estrategia metodológica adoptada- Estudio de caso.

Teniendo en cuenta la cantidad y variedad de proyectos que involucran obras de transporte automotor de pasajeros por carriles exclusivos desarrollados en el período auditado, el volumen de los antecedentes recopilados y el marco normativo involucrado, se optó por el estudio de caso como estrategia metodológica para el desarrollo de la presente auditoría<sup>16</sup>. En lo que hace a la selección del caso a analizar, se realizó una evaluación de la significatividad de cada una de las obras, utilizando los siguientes criterios:

- Extensión del corredor exclusivo.
- Líneas de colectivo operativas.
- Estimación de pasajeros diarios beneficiados.
- Cantidad de estaciones.
- Monto total del proyecto.

Se exponen a continuación los datos analizados y su evaluación. Así, en primer lugar, se determinó la existencia de nueve obras de Corredores Exclusivos<sup>17</sup>, a saber (Cuadro 1):

---

<sup>16</sup> Pues el estudio de caso permite, un mayor conocimiento del objeto seleccionado y en consecuencia profundidad del análisis a realizar, tal como prevé la Resolución 186/2016 AGN (III. B. 1. g.).

<sup>17</sup> Cabe aclarar que los Metrobuses de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no son de Jurisdicción Nacional. Asimismo, por Nota NO-2019-96450727-APN-SECOT#MTR de fecha 25/08/2019 el Ministerio de Transporte informó que durante el período comprendido entre 2016 y 2019 inclusive, no giró fondos con destino a las obras de dichos corredores exclusivos.



## Auditoría General de la Nación

**Cuadro 1. Obras de corredores exclusivos**

LOCALIDAD	UBICACIÓN
<b>Florencio Varela</b>	Sobre la Av. San Martín, entre las calles 855 y Leandro N. Alem
<b>La Matanza</b>	Desde la av. presidente Juan Domingo Perón hasta Ruta Provincial 21. 17 estaciones
<b>Neuquén (Ciudad)</b>	Calle Novella entre las calles Néstor Barros y Necochea, en Necochea entre Novella y Av. Del Trabajador y a lo largo de la Av. Del Trabajador entre Néstor Barros y la Diagonal 9 de Julio
<b>Morón (Oeste)</b>	Av. Presidente Perón entre las calles Comodoro Rivadavia y Defensa
<b>Quilmes</b>	Sobre la Av. Los Quilmes y su continuación Av. Calchaquí, en un primer tramo entre las calles Lynch y Rodríguez Peña, y en un segundo tramo entre las calles Triunvirato y Av. Hipólito Yrigoyen, en los partidos de Quilmes y Florencio Varela, provincia de Buenos Aires
<b>Rosario</b>	Sobre la av. Alberdi, entre av. Mongsfeld y calle Génova.
<b>San Martín - Ruta 8 - 2º Etapa</b>	En un primer tramo, sobre la Av. Dr. Ricardo Balbín (Ruta Provincial Nº 8) entre la Ruta Provincial Nº 4 y la Av. Pres. Juan D. Perón; y en un segundo tramo entre la calle Rodríguez Peña y la Av. General Paz, en el partido de San Martín, provincia de Buenos Aires
<b>Santa Fe (Blas Parera)</b>	Sobre la av. Blas Parera, entre av. Fray Cayetano Rodríguez y av. Coronel Loza. 15 estaciones
<b>Tres de Febrero - Ruta 8</b>	Ruta Nacional Nº 8, entre las calles Gral. Lavalle y Presidente Juan Domingo Perón

Fuente: ex Ministerio de Transporte. Elaboración propia.

Cabe destacar que, de las nueve obras mencionadas, tres fueron parcialmente financiadas con crédito del Banco Mundial (La Matanza, Blas Parera y Rosario) y las otras seis se realizaron exclusivamente con fondos del Tesoro Nacional.

Analizados los montos de las adjudicaciones (ver Cuadro 2) puede apreciarse que el importe total de las nueve obras fue de \$ 2.484.235.190,26, siendo la del corredor exclusivo de la Matanza ("Sistema BRT Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) La



## Auditoría General de la Nación

Matanza – CABA”) la que presenta mayor materialidad pues fue adjudicada por \$1.191.528.024,99<sup>18</sup> (47,94% del total).

**Cuadro 2. Valores comparativos de las obras**

Corredor Exclusivo	Líneas de Colectivos	Pasajeros diarios beneficiados	Cantidad de Estaciones	Monto de la Obra en pesos	Extensión del Corredor Exclusivo en Km.
Florencio Varela	14	50.000	9	234.825.703,43	3,3
Calchaquí (Quilmes)	10	144.000	13	299.750.000,58	6,4
Oeste (Morón)	5	200.000	7	107.053.647,07	3,3
<b>La Matanza</b>	<b>20</b>	<b>240.000</b>	<b>17</b>	<b>1.191.528.024,99</b>	<b>11,3</b>
Ruta 8 y Extensión	11	150.000	12	344.156.149,01	7,9
Santa Fe	7	44.000	15	109.962.541,64	5,7
Neuquén	9	35.000	9	166.459.807,04	6
Rosario	10	140.000	6	30.499.316,50	2,1

Fuente: ex Ministerio de Transporte. Elaboración propia.

Asimismo, del análisis de los valores comparativos de las nueve obras resulta también que el proyecto del corredor exclusivo de La Matanza es el que presenta el mayor valor en todos los parámetros considerados, debiendo resaltarse la variable relacionada con el monto de la obra, en la que se observa una significativa diferencia con el resto de los proyectos considerados (ver Ilustración 1).

<sup>18</sup> Resolución 1870/2015 del Ministerio del Interior y Transporte del 17/09/2015, (B.O. 23/09/2015).



## Auditoría General de la Nación

Ilustración 1



Fuente: Ministerio de Transporte. Elaboración propia.

En el mismo sentido, el análisis del ex MIyT<sup>19</sup> a la hora de justificar la importancia de la realización de esta obra señaló: “El AMBA abarca un total de 2.590 kilómetros cuadrados, de los cuales 200 corresponden a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 325,71 kilómetros cuadrados al partido de La Matanza -municipio más extenso del conurbano, ubicado en la zona sudoeste del AMBA, representando entre ambos distritos el 20% del total de la superficie del AMBA”.

Por otra parte, según el Censo de Población del año 2022<sup>20</sup>, el AMBA tiene un total de 13.985.794 habitantes, de los cuales 3.120.612 corresponden a la CABA y 1.837.774 al partido de La Matanza. Al respecto, cabe destacar que la población de La Matanza ha experimentado un incremento del 46% entre el Censo de 2001 y el de 2022. Luego de Córdoba, Santa Fe, Mendoza y CABA, La Matanza es el territorio con más población en la Argentina, registrando una densidad de población de 5.519 habitantes por km<sup>2</sup>.

<sup>19</sup> Estudio de Impacto Ambiental - Informe Final – junio 2015. Capítulo 2 Descripción del Proyecto - 3. Diagnóstico de la situación actual - 3.1 Área del proyecto.

<sup>20</sup> Censo de INDEC, realizado el 27/10/2010.



## Auditoría General de la Nación

Entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y ese municipio sumaban 4.958.386 habitantes o el 35% del total de la población del AMBA y sólo La Matanza contaba el 13% de ese total. De allí que la implementación del corredor exclusivo y su conectividad con la ciudad de Buenos Aires es importante por la potencialidad de sus beneficios en términos de tiempos de viaje, condiciones más seguras, confortables y las consecuentes mejoras en la calidad de vida de los usuarios.

Por lo expuesto, en función de la significatividad y materialidad resultante tras el análisis de los parámetros considerados, el caso de estudio seleccionado para la presente auditoría es el corredor exclusivo de la Matanza denominado “Sistema BRT Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) La Matanza – CABA”<sup>21</sup>.

### **3.6. Sistema BRT Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) La Matanza – CABA. Descripción y detalles relevantes del proyecto.**

En el marco del anteriormente descripto Componente 3 (“Acceso al Transporte Público e Integración Modal en el AMBA”) del Préstamo BIRF N° 7794-OC/AR, se llevó a cabo la Licitación Pública Internacional 1/2014<sup>22</sup> para la realización de la obra “Sistema BRT Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) La Matanza – CABA”, la cual fue adjudicada a “CONSTRUCTORA QUEIROZ GALVAO S.A. – CENTRO CONSTRUCCIONES S.A.-UTE” (en adelante denominado “el contratista”).

El proyecto licitado tuvo por finalidad la construcción del BRT sobre el corredor vial Ruta Nacional 3 en el partido de La Matanza. La obra proyectada abarca principalmente el tramo que va desde la intersección con la ruta 4 en la localidad de San Justo hasta el distribuidor en la intersección con la Ruta Provincial 21 en la localidad de González Catán<sup>23</sup>, donde se emplazó el Centro de Tránsito Intermodal (CTI) con el objeto de funcionar como terminal y

---

<sup>21</sup> Tal como fuera aprobado por la CSERyEPSP por Acta 8/2024.

<sup>22</sup> Desarrollada en el marco de las “Normas para la Adquisiciones de Bienes, Obras y Servicios Distintos a los de Consultoría por Prestatarios del Banco Mundial”.

<sup>23</sup> San Justo y González Catán son dos de las localidades del partido de La Matanza.



## Auditoría General de la Nación

dispositivo de regulación del transporte<sup>24</sup>. La obra tiene por objetivo general mejorar la infraestructura del transporte público en el área de influencia, así como la integración del Área Metropolitana de Buenos Aires con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En tal sentido se destaca que según el Acta Acuerdo 2014<sup>25</sup>, la continuación de la obra hasta la Ciudad de Buenos Aires, y las terminales plaza de los Virreyes y plaza Miserere, quedarían para una etapa posterior del proyecto.

Según el convenio suscripto entre la UEC y el contratista el 21/10/2015, los documentos que integran el contrato son, por orden de prelación, los siguientes:

- 1.- Carta de Aceptación
- 2.- Acta de Negociación
- 3.- La Oferta
- 4.- Circulares (Nro. 1 a 5)
- 5.- Condiciones Especiales
- 6.- Condiciones Generales
- 7.- Especificaciones
- 8.- Planos
- 9.- Formularios debidamente llenados

La ejecución de la obra fue iniciada en noviembre de 2015 y finalizada en julio de 2017. En el Informe de Cierre del proyecto se destaca la importancia de su escala, detallando que se construyeron 40 paradores para 17 estaciones, 3600 metros de canteros centrales y 70.000 m<sup>2</sup> de veredas, se reubicaron 10 puentes peatonales, se ensacharon 11,5 km. de calles, se plantaron 1390 árboles y se instaló equipamiento urbano, señalización luminosa con 1.100 luces tipo led y pantallas de información con servicios en tiempo real<sup>26</sup>. En dicho documento se resalta también que la obra incluyó la consolidación y construcción de un Centro de Tránsito junto a la Estación “Independencia” del FF.CC. General Belgrano Sur en la localidad de González

---

<sup>24</sup> EXP-S02:0154335/2014, Fs. 1.

<sup>25</sup> Acta Acuerdo de Cooperación para la ejecución del “Proyecto de Transporte Público Masivo (BRT) en la Ruta Nacional N°3 (RN3)” – Contrato de Préstamo BIRF N°7794-AR de 8/8/2014.

<sup>26</sup> Informe de Cierre del PTUMA, 2019. Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales, Ministerio de Transporte de la Nación.



## Auditoría General de la Nación

Catán, donde confluyen diferentes modos de transporte: tren, colectivos, combis, vehículos particulares, taxis, motos y bicicletas.

En el citado informe se hace mención a los resultados alcanzados con el proyecto, tanto en términos de pasajeros transportados como de tiempos de viaje. Al respecto, se informa que las transacciones registradas en el SUBE pasaron de 4.621.772 en marzo de 2015 (previo a las obras) a 4.845.280 en abril de 2018 (a menos de un año de su inauguración) representando un incremento del 4,8%.

Asimismo, en cuanto a la velocidad del transporte público de pasajeros se informa un incremento del 105% pasando de 12 km/h antes de la obra a 25 km/h una vez terminada la misma. Esto implica, según el informe, una reducción del tiempo de viaje de 45 a 23 minutos en el sector del corredor exclusivo.

Teniendo en cuenta la relevancia de estos datos y la significatividad del proyecto, se verificaron en la presente auditoría distintos aspectos relacionados con: la ejecución de la obra, su mantenimiento, la evaluación de los resultados obtenidos, y el grado de cumplimiento de los objetivos previstos en su planificación.

### **3.7. Líneas de colectivos que utilizan el corredor exclusivo de La Matanza.**

Son 20 las líneas de transporte automotor urbano de pasajeros de corta distancia que circulan en el corredor de La Matanza. De éstas, 6 son líneas de jurisdicción nacional, 9 provincial (Provincia de Buenos Aires) y 5 municipal (La Matanza).

De esas 20 líneas, 5 recorren menos de 1 kilómetro dentro del corredor. De las 15 restantes, 10 llegan hasta el Centro de Tránsito González Catán.

En el siguiente cuadro se detallan la totalidad de líneas que transitan el recorrido del corredor exclusivo:



## Auditoría General de la Nación

**Cuadro 3. Líneas que utilizan el Metrobus de la Matanza.**

TIPO de LINEA	Nº LINEA	RAMAL	INGRESO AL CORREDOR	SALIDA DEL CORREDOR	KM recorrido
Nacional	49	049 A/B	Tres Cruces	Leonardo Da Vinci	3,7
Nacional	55	055 B/C	Dr. Ignacio Arieta	Av. Monseñor Bufano	Muy poco
Nacional	88	088 A/C/E/G/H/K	Almafuerte	Centro de Transbordo González Catán	11,5
Nacional	88	088 B/D/F/I/J	Dr. Ignacio Arieta	Centro de Transbordo González Catán	11,4
Nacional	96	096 A / E / G / J / K / N / Ñ	Almafuerte	Centro de Transbordo González Catán	11,5
Nacional	96	096 B	Dr. Ignacio Arieta	Centro de Transbordo González Catán	10,6
Nacional	96	096 D / M	Almafuerte	La Haya	4,2
Nacional	96	096 F	Almafuerte	Int. Federico Pedro Russo	10
Nacional	96	096 H	Almafuerte	Av. LURO	7,7
Nacional	96	096 I	Almafuerte	Tres Cruces	6,4
Nacional	96	096 L	Almafuerte	Islas Malvinas	3,9
Nacional	174	174C / D	Almafuerte	Avenida Monseñor Bufano	0,7
Nacional	180	180 A - I	Av. CRISTIANIA	Centro de Transbordo González Catán	6
Provincial	205	205	Almafuerte	Centro de Transbordo González Catán	10,9
Provincial	218	218	Juan General Gregorio las Heras	Centro de Transbordo González Catán	10,5
Provincial	236	236	Carlos Casares	Avenida Luro	2,6
Provincial	242	242B	Almafuerte	Sarratea	1
Provincial	306	306	Almafuerte	Av. Monseñor Bufano	1,8
Provincial	325	325	Juan General Gregorio las Heras	Soldado Sosa	NO LLEGA
Provincial	378	378R2	Almafuerte	Guillermo Marconi	5,3
Provincial	378	378R3	Almafuerte	Carlos Casares	6,1
Provincial	378	378R4	Almafuerte	Guillermo Marconi	5,3
Provincial	378	378R5	Almafuerte	Av. LURO	7,7
Provincial	378	378R6	Almafuerte	Islas Malvinas	3,9
Provincial	382	382R1	Almafuerte	Centro de Transbordo González Catán	10,9
Provincial	382	382R2	Dr. Ignacio Arieta	Centro de Transbordo González Catán	11,1
Provincial	406	406 A	Almafuerte	Avenida Monseñor Bufano	0,7
Municipal	620	620 VARIAS	Dr. Ignacio Arieta	Centro de Transbordo González Catán	11,1
Municipal	620	Luz y Fuerza (por LaFerrere - Scasso)	Av. Mariano Santamaría	Centro de Transbordo González Catán	10,6
Municipal	621	R1	Almafuerte	Leonardo Da Vinci	9,7
Municipal	621	R2	Almafuerte	Int. Federico Pedro Russo	10



## Auditoría General de la Nación

TIPO de LINEA	Nº LINEA	RAMAL	INGRESO AL CORREDOR	SALIDA DEL CORREDOR	KM recorrido
Municipal	621	R3	Almafuerte	Centro de Transbordo González Catán	10,9
Municipal	622	622R2/5	Dr. Ignacio Arieta	Salvigny	8,3
Municipal	622	622R3	Dr. Ignacio Arieta	Centro de Transbordo González Catán	11,1
Municipal	622	622R4	Dr. Ignacio Arieta	Av. Luro	7,7
Municipal	622	622Ro6	Salvigny	Del Tejar	0,9
Municipal	622	622Ro6	Dr. Ignacio Arieta	Pampa	1
Municipal	624	624B	Dr. Ignacio Arieta	Juan B. Ambrosetti	0,9
Municipal	624	624C	Dr. Ignacio Arieta	Soldado E. Moreno	2,7
Municipal	630	630R1	De los incas	Centro de Transbordo González Catán	8

Fuente: ex Ministerio de Transporte. Elaboración propia.

Considerando que son actores fundamentales para el impacto de la obra y en el cumplimiento de los objetivos planteados en el proyecto, algunas de estas líneas<sup>27</sup> fueron consideradas en el desarrollo de la auditoría a efectos de llevar a cabo una evaluación de los resultados obtenidos y un análisis de las problemáticas existentes.

### 3.8. Coordinación interjurisdiccional. Agencia de Transporte Metropolitano (ATM).

En el marco del anteriormente descrito componente 1 del PTUMA, se determinó en 2012 la creación de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) mediante un Convenio Tripartito suscripto por el Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La ATM es un ente público de carácter interjurisdiccional conformado por las mencionadas jurisdicciones y que tiene por objeto promover y fomentar su coordinación para la planificación e implementación de políticas públicas en materia de transporte en el ámbito geográfico del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Teniendo en cuenta que la obra del corredor exclusivo de la Matanza, fue incluida, planificada y realizada en el marco general del PTUMA, entre un conjunto de proyectos destinados a la mejora del transporte en el AMBA, es útil analizar la participación que tuvo o

<sup>27</sup> Las líneas tomadas para el análisis fueron las siguientes: 88, 96, 205, 218, 382, 620, 621 y 622.



## Auditoría General de la Nación

debiera haber tenido la ATM en la coordinación de las jurisdicciones involucradas y evaluar la eventual existencia de otros mecanismos de coordinación para la toma de decisiones de ese tipo.

En tal sentido, en los informes semestrales elaborados por la UEC se expresa en relación con el Componente 1 que “las propuestas de proyectos en el AMBA siguen desarrollándose en un ambiente de colaboración al interior del equipo técnico de la ATM” y que “las tres jurisdicciones que conforman la ATM continúan trabajando y aunando esfuerzos de manera coordinada en los desafíos de transporte del área Metropolitana...”<sup>28</sup>.

Asimismo, el Informe de Cierre del PTUMA menciona en cuanto a la planificación de proyectos, que el Componente 1 “previó recursos para los estudios de factibilidad y diseño para llevar adelante `un proyecto multijurisdiccional de grandes dimensiones en el AMBA`, que más tarde se definió como el del Metrobus de La Matanza en la RN3 Juan Manuel de Rosas”. Y agrega a continuación que “se desarrollaron estudios de línea de base, encuestas y estudios de demanda, la modelización del corredor y el diseño del proyecto...”.

Cabe destacar que, en cumplimiento del art. 6º del Convenio de creación de la ATM, dicha entidad elaboró en 2014 un Plan Director de Transporte (PDT), concebido como una herramienta orientadora y dinámica para las intervenciones de carácter interjurisdiccional a realizar en la materia. Dicho plan fue actualizado en 2018 y en ambas versiones se hace referencia al BRT de La Matanza.

En efecto, en el PDT 2014<sup>29</sup> el proyecto se encuentra incluido entre las “acciones e intervenciones a corto plazo” consensuadas entre las tres jurisdicciones que integran la ATM. Se describen allí brevemente y en términos generales los distintos factores e indicadores que justifican la factibilidad y conveniencia de incorporar un BRT en el trazado de la RN3. Se menciona asimismo que el emplazamiento del BRT se desarrollará desde la intersección de la RN3 con la Av. General Paz.

---

<sup>28</sup> Informe de Avance Semestral - UEC - 1º Semestre 2017 (Agosto de 2017). Componente 1: “*Creación de una Agencia Metropolitana de Transporte (AMT) para el Área Metropolitana de Buenos Aires*”.

<sup>29</sup> En la versión del PDT actualizada en 2018 el proyecto aparece como “Ejecutado”, sin más detalles al respecto.



## Auditoría General de la Nación

### 3.9. COVID 19.

Teniendo en cuenta que el período auditado abarca hasta el 31/12/2020, cabe hacer mención aquí a la situación generada por la pandemia de COVID-19 declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y que fue receptada por diferentes normas en nuestro país, afectando en cierta medida el análisis realizado en el marco de la presente auditoría.

En efecto, a causa de dicha pandemia, por Decreto 260/2020 del 12/03/2020 se amplió por un año en nuestro país la emergencia pública en materia sanitaria establecida por Ley 27.541.

Posteriormente, por Decreto 297/2020 y sus sucesivas prórrogas<sup>30</sup> se estableció la medida de “aislamiento social, preventivo y obligatorio” restringiendo la circulación de personas a efectos de prevenir contagios y evitar la afectación a la salud pública que ello podría significar.

Por otra parte, a través del Decreto 298/2020 se dispuso suspender el curso de los plazos a partir del 20 de marzo y hasta el 31 de marzo de 2020, dentro de los procedimientos administrativos regulados por la Ley 19.549 y por otros procedimientos especiales. También se facultó a las jurisdicciones, entidades y organismos contemplados en el artículo 8° de la Ley 24.156<sup>31</sup> para disponer excepciones a la suspensión de plazos prevista con carácter general, en el ámbito de sus respectivas competencias. La suspensión del curso de los plazos se prorrogó sucesivamente hasta el 29 de noviembre de 2020, inclusive<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> Decretos Nros. 325 del 31 de marzo de 2020, 355 del 11 de abril de 2020, 408 del 26 de abril de 2020, 459 del 10 de mayo de 2020, 493 del 24 de mayo de 2020, 520 del 7 de junio de 2020, 576 del 29 de junio de 2020, 605 del 18 de julio de 2020, 641 del 2 de agosto de 2020, 677 del 16 de agosto de 2020 y 714 del 30 de agosto de 2020.

<sup>31</sup> Ley de Administración Financiera y Control del Sector Público Nacional.

<sup>32</sup> La suspensión del curso de los plazos dispuesta por el Decreto 298/2020 se prorrogó desde el 1 al 12 de abril de 2020 inclusive, mediante el Decreto 327/2020; desde el 13 al 26 de abril de 2020 inclusive, por el Decreto 372/2020; desde el 27 de abril hasta el 10 de mayo de 2020 inclusive, por el Decreto 410/2020; desde el 11 de mayo hasta el 24 de mayo de 2020 inclusive, por el Decreto 458/2020; desde el 25 de mayo hasta el 7 de junio de 2020 inclusive, mediante el Decreto 494/2020; desde el 8 de junio hasta el 28 de junio de 2020 inclusive, por el Decreto 521/2020; desde el 29 de junio hasta el 17 de julio de 2020 inclusive por el Decreto 577/2020; desde el 18 de julio hasta el 2 de agosto de 2020 inclusive, por el Decreto 604/2020; desde el 3 de agosto hasta el 16 de agosto de 2020 inclusive, por el Decreto 642/2020; desde el 17 de agosto hasta el 30 de agosto de 2020 inclusive, por el Decreto 678/2020; desde el 31 de agosto al 20 de septiembre de 2020 inclusive, por el Decreto 715/2020; desde el 21 de septiembre hasta el 11 de octubre de 2020 inclusive, por el Decreto 755/2020; desde el 12 de octubre hasta el 25 de octubre de 2020 inclusive, por el Decreto 794/2020; desde el 26 de octubre hasta el 8 de noviembre



## Auditoría General de la Nación

Teniendo en cuenta el impacto de esta medida en el desarrollo del transporte público de pasajeros durante 2020 y 2021 y, por lo tanto, en la utilización del corredor exclusivo en cuestión, se destaca que dichos períodos no fueron considerados en el análisis que se realizó respecto de los resultados de la obra (tal como se aclara en el Hallazgo 4.7).

Por otra parte, como también se explica en el Hallazgo 4.8, dicha situación tuvo impacto en la medición del ODS 11.2., a raíz de la suspensión del Censo de Población, Hogares y Vivienda que debía realizarse en 2020.

### 4. HALLAZGOS

- **Hallazgos referidos a la ejecución del proyecto.**

**4.1. Durante la ejecución de la obra se realizaron modificaciones al proyecto que implicaron cambios en el alcance de sus objetivos iniciales y generaron un incremento del tiempo (182 días o +43%) y de los costos previstos en la planificación original, con incidencia negativa en la economía y eficacia de la gestión analizada.**

La ejecución de la obra comenzó el 23/11/2015, para ser llevada adelante con un costo inicial de \$1.191.528.024,99<sup>33</sup> (USD128.508.199,42<sup>34</sup>) y un plazo de ejecución de 420 días a partir de esa fecha. Sin embargo, durante su implementación el proyecto tuvo una serie de modificaciones como consecuencia de las cuáles la obra finalizada presenta características distintas a las previstas en el proyecto original.

En efecto, por sucesivas redeterminaciones de precios y ajustes, en parte originados en modificaciones al proyecto original, el plazo de la obra se extendió en 182 días<sup>35</sup> (+43%) y su costo final ascendió a \$2.266.646.717,13, equivalentes a USD 149.083.716,57, implicando un

---

de 2020 inclusive, por el Decreto 815/2020, y, por último, desde el 9 de noviembre hasta el 29 de noviembre de 2020 inclusive, por el Decreto 876/2020.

<sup>33</sup> Acta de negociación UEC-UTE del 25/08/15 – Nota no objeción del BIRF del 27/8/15.

<sup>34</sup> Los valores equivalentes en USD presentados en este hallazgo, se obtuvieron aplicándole al valor en pesos establecido en la fecha en que se fijó, el valor del tipo cambio Comunicación “A” 3500 informado para esa fecha por el BCRA.

<sup>35</sup> Acta de recepción de parte de la obra 17 de julio de 2017; Acta de inicio de obra 23 de noviembre de 2015



## Auditoría General de la Nación

incremento de USD20.575.517,16 (+16%<sup>36</sup>) respecto del costo inicial, tal como se detalla en el Cuadro 4.

**Cuadro 4. Costo del proyecto**

Costo de la Obra	Monto en pesos	Monto equivalente en USD	Diferencia de costo en USD
Avance de obra pagado en pesos	1.012.878.206.65	69.728.148.98	
Devolución fondo de reparo	63.301.481.56	3.596.735.79	
Redeterminación de precios	563.128.412.38	35.372.866.14	
Avance de obra pagado en dólares	588.735.807.23	37.607.631.03	
Ajustes	38.602.809.31	2.778.334.63	
TOTAL	2.266.646.717.13	149.083.716.57	
Costo inicial	1.191.528.024.99	128.508.199.42	20.575.517.15
% diferencia de costo			16%

Fuente: Informe UAI-MTR N° 33/2019 y datos de costo inicial del proyecto. Elaboración propia.

La extensión del plazo de la obra fue generada en su totalidad por las enmiendas realizadas al proyecto, mientras que el impacto de esas modificaciones en el costo fue de \$220.386.168,56 (equivalente a USD 13.791.124,22 o +10,73%<sup>37</sup> del costo inicial).

A continuación, se detallan las enmiendas realizadas al Contrato<sup>38</sup>, resumiendo a qué se refiere cada una de ellas:

- **Enmienda 1° de fecha 10/08/2016:** se modifica la sub cláusula 56.7 “Forma de pago” incluida en la sección VI “Requisitos de la Obra” por la necesidad del contratista de realizar el acopio de estructuras metálicas a raíz de demoras incurridas para la producción, instalación y certificación de las mismas.
- **Enmienda 2° del 09/09/2016:** se modificó el plazo de ejecución de la obra establecido en la sub cláusula 1.1.3.3 de las Condiciones Especiales del Contrato, pasando a ser de 462 días (28/02/2017). Se aprueba un nuevo Plan de Trabajos, pero sin incrementar el monto contractual.

<sup>36</sup> 16% = (USD20.575.517,16 / USD128.508.199,42) \*100

<sup>37</sup> 10,73% = (USD 13.791.124,22 / USD 128.508.199,42) \*100

<sup>38</sup> Ver Cuadro Resumen en Anexo III.



## Auditoría General de la Nación

- **Enmienda 3° del 30/12/2016<sup>39</sup>**: se incorporan nuevos ítems en virtud de la cláusula 13 “Variaciones y Ajustes” de las Condiciones Generales del Contrato (CGC). En función de esos ítems y del balance de economías y demasías se incrementa el monto del Contrato en \$176.814.298,60 llevando el monto total a \$1.368.342.323,59.
- **Enmienda 4° del 09/06/2017**: se convalida una prórroga del plazo de terminación de las obras pasando al 10/06/17. Se incorporan nuevos ítems en función de la cláusula 13 “Variaciones y ajustes” de las CGC y se aprueba un nuevo plan de trabajos<sup>40</sup>, incrementándose el monto total del Contrato a \$1.401.052.636,87 y el plazo de ejecución en 102 días (finalizando el 10/06/17). Cabe mencionar que la extensión del plazo de finalización establecida por esta cuarta Enmienda<sup>41</sup> se funda en condiciones climáticas adversas y demoras en las gestiones de semaforización.
- **Acta Acuerdo del 29/12/17**: se aprobaron modificaciones en virtud de la cláusula 13 “Variaciones y Ajustes”, así se convalidó un aumento en 37 días al plazo de las obras, hasta el 17/07/17 y un aumento del monto total del Contrato el que pasó a ser \$1.411.914.193,55.

La ejecución de la obra concluyó el 05/05/2017 en lo que respecta a la traza del Corredor Exclusivo y el 17/07/2017 respecto del Centro de Traslado Intermodal (CTI).

Estas Enmiendas al Contrato implicaron una modificación sustancial al proyecto original, el cual había comenzado a ejecutarse en forma previa a su suscripción. A continuación, se describen las diferencias más relevantes, fundamentalmente incorporadas por la Enmienda 3°, entre el proyecto adjudicado y la obra finalmente ejecutada y algunas de sus consecuencias en relación a los objetivos planificados.

El proyecto contemplaba inicialmente la generación de una Red Integrada de Transporte Público de Pasajeros mediante una reestructuración de los servicios de colectivos que transitaban por la Ruta Nacional N° 3 en el partido de La Matanza. Para ello se preveía la puesta

---

<sup>39</sup> La que contó con la No Objeción del BIRF del 12/09/2016.

<sup>40</sup> Anexo I de la enmienda

<sup>41</sup> IF-2017-07947027-APN-UEC#MTR 4° enmienda del 9/6/2017.



## Auditoría General de la Nación

en servicio de 4 líneas troncales<sup>42</sup> por dicha ruta (Av. Juan Manuel de Rosas) que, a partir de la Av. Presidente Perón, tendrían derivaciones hacia el centro de San Justo, Ramos Mejía y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Complementariamente se ofrecerían dos (2) servicios expresos, mientras que las líneas alimentadoras cubrirían el resto del partido vinculándose de manera directa, indirecta o integrada al nuevo corredor central.

Asimismo, en el proyecto original, se contemplaba la implementación de un sistema de acceso mediante estaciones cerradas con molinetes de pre-validación, con el objetivo de evitar el pago a bordo y establecer una tarifa diferenciada por distancia. En este sistema, los pasajeros validarían su ingreso al entrar y al salir. Para lograrlo, se proponía dividir la operación de las líneas troncales en dos zonas: una con estaciones cerradas (con pre-validación) y otra zona abierta donde se mantendría el sistema tradicional de ascenso y pago. Además, se buscaba integrar tarifariamente el BRT con los ramales alimentadores y definir una matriz de integración que determinara el porcentaje de descuento para los pasajeros<sup>43</sup>. Asimismo, se preveía la implementación de un sistema de emisión de boletos dentro del BRT<sup>44</sup>.

Previsiones que no se implementaron pues entre los cambios que surgieron de la revisión del proyecto se incluyó la modificación del diseño de las estaciones, convirtiéndolas en abiertas, parcialmente techadas y con asientos altos<sup>45</sup>. Como consecuencia de esta modificación, en agosto de 2016 el MTR impulsó y concretó la 1º Enmienda al Contrato, en la que se reconoció el acopio de material efectuado por el contratista<sup>46</sup>. Al respecto la ex UEC informa que, a julio de 2016, el avance total de la obra realizada según el proyecto licitado ascendía al 16,38%<sup>47</sup>.

---

<sup>42</sup> Las líneas troncales son aquellas cuyo recorrido se extiende a lo largo del corredor principal, mientras que las líneas alimentadoras se encargan de nutrir el sistema desde las áreas circundantes.

<sup>43</sup> EIAS – Informe Final – junio de 2015 - Punto 4.7 Sistema de Pago.

<sup>44</sup> Contrato de Préstamo - ANEXO I - Descripción del Proyecto–Parte C Acceso al transporte público e integración modal en el AMBA-Punto 5.

<sup>45</sup> Informe PTUMA – 1er. Semestre 2016 – agosto 2016 Componente 3 Acceso al transporte público e integración modal en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

<sup>46</sup> Considerandos de la 1º Enmienda del 10/08/16. Memorando del 08/08/16 de la Inspección de Obra a la Coordinación de Obra.

<sup>47</sup> Informe de seguimiento Certificado N° 9: 3) Avance de obra. a) Avance Físico (Cuerpo 22 Foja 4351). El 9 de agosto un memo interno de la UEC (foja 4358) solicita la elaboración de enmienda al contrato.



## Auditoría General de la Nación

Con posterioridad, la 3° Enmienda (30/12/2016) convalidó los cambios propuestos, entre ellos la decisión de no implementar las líneas troncales, al aprobar: el nuevo plan de trabajos, el balance de economías y demasías y un incremento del valor contractual de la obra de \$176.814.298,60<sup>48</sup>. Para dar cuenta de los cambios introducidos por la mencionada Enmienda, basta con señalar que se registraron 18 intervenciones al proyecto<sup>49</sup>, sobre 11 subítems, tal como quedó documentado en el “Informe Metrobus Ruta 3 – La Matanza” elaborado por la UEC en agosto de 2016<sup>50</sup>.

De acuerdo con el informe de PTUMA del primer Semestre de 2016, la reestructuración del proyecto tuvo por causas, un reordenamiento organizacional de la Administración Pública y de las prioridades de gestión y una revisión completa de cada uno de los procesos y contratos en ejecución que realizaron las nuevas autoridades y equipos técnicos. Tras esa revisión, se dejó de considerar la construcción de “un Sistema Integrado de Transporte del tipo BRT” para que la obra “tomara las características de un Metrobus, partiendo de replicar las experiencias exitosas del Metrobus a lo largo de todo el país”<sup>51</sup>.

Ahora bien, en los expedientes analizados<sup>52</sup> no pudo visualizarse la existencia de informes técnicos que sustenten la modificación del proyecto y que evalúen su impacto en relación con los objetivos generales de la obra<sup>53</sup>.

Sin perjuicio de lo descripto con anterioridad, los cambios introducidos se encuentran fundamentados en distintos documentos (“Informe Metrobus Ruta 3 – La Matanza”<sup>54</sup>,

---

<sup>48</sup> Enmienda al contrato del 30/12/16 – Cuerpo 32 en CD. Expte. de Obra. Foja 6348 Nota del Banco Mundial a PTUMA prestando su No Objeción a la enmienda al contrato - Expte S02:0116812/2015 Foja 4957.

<sup>49</sup> Ver Anexo IV: Modificaciones al Proyecto - Tabla Comparativa.

<sup>50</sup> IF-2023-83398913-APN-DAPYPSYE#MTR, “Informe Metrobus Ruta 3 La Matanza”, Punto 3: Modificaciones del proyecto. Agosto de 2016.

<sup>51</sup> Informe de PTUMA – 1er. semestre de 2016.

<sup>52</sup> EXP-S02:0116812/2015, Ejecución de la Obra "Sistema BRT Corredor del sudoeste - BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) La Matanza - CABA "Préstamo BIRF 7794-AR" // EXP-S02:0111072/2016, Enmienda al Contrato “Sistema BRT Juan Manuel de Rosas (RN3 La Matanza – CABA”, LPI N° 1/2014, Préstamo BIRF 7794-AR.

<sup>53</sup> Cuestión que es analizada en profundidad en el Hallazgo 4.2. del presente Informe.

<sup>54</sup> IF-2023-83398913-APN-DAPYPSYE#MTR. Documento que formó parte de los antecedentes considerados por el BIRF para otorgar su No Objeción del 12/09/2016, tal como fuera informado por NO-2023-87070477-APN-DGPYPSYE#MTR. Informe Metrobus Ruta 3 La Matanza – UEC - octubre de 2016 - (Cuerpo 28 CD): “La Secretaría de Planificación y la Secretaría de Obras de Transporte, junto con el equipo técnico de la UEC, realizaron las modificaciones del proyecto. Las mismas mantienen el propósito principal de mejorar la



## Auditoría General de la Nación

Considerandos de la 3º Enmienda al Contrato<sup>55</sup>, e Informe Semestral del PTUMA<sup>56</sup>) de los cuáles se desprende que las modificaciones al proyecto original se motivaron: en la falta de consenso de los actores involucrados (operadores de transporte automotor de pasajeros y jurisdicciones provincial y municipal), en que su formulación no era congruente con los plazos estimados para la ejecución y puesta en funcionamiento del proyecto y en la experiencia recogida por el equipo técnico actuante en la construcción de los carriles exclusivos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires<sup>57</sup>.

La mencionada falta de consenso que se explica, en parte, por la ausencia de una intervención efectiva de la ATM como instancia que otorgue un marco institucional para la coordinación y cooperación entre las Jurisdicciones, pero también, por la falta de participación de otras entidades como por ejemplo, la Asociación Civil del Transporte<sup>58</sup> (ACTRANS) y la Cámara Empresaria del Transporte Urbano de Buenos Aires (CETUBA), en relación al establecimiento de: un régimen tarifario especial para el corredor exclusivo, líneas troncales, líneas exprés y secundarias en la traza del corredor y un sistema de cobro en estaciones cerradas. Consultadas al respecto, tanto ACTRANS<sup>59</sup> como CETUBA<sup>60</sup> informaron que no han tenido participación, incumbencia, ni intervención alguna en el PTUMA, no habiendo realizado estudios con relación a las obras de corredores exclusivos y, por tal motivo, no contaban con información o documentación respecto a la implementación del programa.

La falta de participación de la ATM en relación a este proyecto, resulta cuestionable pues la creación de dicha agencia era otro de los Componentes del PTUMA, incluido con el fin

---

conectividad del corredor Sudoeste del AMBA, con el objeto de desarrollar un modo de transporte público de calidad para los usuarios y asegurar la integración con otros modos de transporte, especialmente buses y trenes, adecuándose a las necesidades actuales del Municipio. Este proyecto permitirá ordenar el tránsito y el transporte, lo que mejorará los tiempos de viaje, las condiciones de seguridad y la previsibilidad en los horarios de viaje y como complemento el cuidado del medio ambiente”.

<sup>55</sup> Considerados 3 a 8. La mentada Enmienda contó con la No Objeción del BIRF del 12/09/2016.

<sup>56</sup> Informe Semestral de Avance – Proyecto BIRF 7794-AR – agosto 2016.

<sup>57</sup> Considerandos de la 3º Enmienda al Contrato.

<sup>58</sup> Con Estatuto Social aprobado por la Res. 161/10 de la Secretaría de Transporte.

<sup>59</sup> Nota N° 447/21 de ACTRANS del 29/06/21 (en respuesta a la consulta efectuada por Nota N° 42/2021-AG7).

<sup>60</sup> Nota s/n de CETUBA del 19/07/21 (en respuesta a la consulta realizada por Nota N° 52/2021-AG7).



## Auditoría General de la Nación

de respaldar el fortalecimiento institucional del sector de transporte del AMBA<sup>61</sup>, siendo su objetivo aumentar la capacidad de planificación y gestión del transporte. Tal como lo subraya el Informe Resolución 308/2016 AGN<sup>62</sup>, “la creación de una agencia para el AMBA ha sido contemplada durante no menos de tres décadas y constituye un prerequisite para reestructurar racionalmente rutas interjurisdiccionales de ómnibus, entre otras acciones”.

Cabe destacar que las características de la obra finalmente ejecutada, tras las modificaciones dispuestas, no había sido considerada como opción en la etapa de planificación del proyecto, de cuyos antecedentes no surge que se haya llevado a cabo una evaluación de distintas alternativas para la realización del proyecto, como parte de un Estudio de Factibilidad del mismo. En ese marco, el proyecto analizado tuvo modificaciones sustanciales durante su ejecución, con las consecuencias observadas en materia de tiempos (+182 días) y costos adicionales (USD 13 MM o +10,73%) de ejecución y lo alejó del objetivo general de alcanzar “la integración del AMBA con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) a través de este corredor”.

### **4.2. El ex MTR<sup>63</sup> no emitió el Certificado de Cumplimiento de las obligaciones contractuales exigido en las Condiciones Generales del Contrato, no constando tampoco en el expediente la Memoria Descriptiva de la obra modificada y el Acta de Recepción Definitiva del CTI.**

La Sub Cláusula 11.9<sup>64</sup> de las Condiciones Generales del Contrato (CGC) establece la obligación de confeccionar el Certificado de Cumplimiento, que es el instrumento a través del

---

<sup>61</sup> PTUMA. Informe de cierre. III Ejecución del proyecto del componente. Componente 1. Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales del Ministerio de Transporte

<sup>62</sup> El objeto del informe es: “Proyecto de Transporte Urbano para áreas Metropolitanas (PTUMA) - Contrato de Préstamo BIRF 7794-OC/ AR”. Disponible para consulta en <https://www.agn.gov.ar/auditorias/buscador>.

<sup>63</sup> Teniendo en cuenta los cambios producidos en la estructura organizativa de los entes auditados, los hallazgos son realizados en términos generales al ex-MTR y no a sus dependencias específicas.

<sup>64</sup> La Subcláusula 11.9 de las Condiciones Generales del Contrato establece: “Se considerará que el Contratista ha cumplido todas sus obligaciones cuando el Ingeniero emita el Certificado de Cumplimiento, en el que se indicará la fecha en que el Contratista cumplió sus obligaciones en virtud del Contrato. El Ingeniero emitirá el Certificado de Cumplimiento dentro de 28 días después de la última fecha de vencimiento de los Plazos para la Notificación de Defectos, o tan pronto cuando, después de dicha fecha, el Contratista haya suministrado todos los Documentos del Contratista y haya terminado y puesto a prueba todas las Obras, incluida la reparación de cualesquiera defectos.



## Auditoría General de la Nación

cual se documenta que el contratista ejecutó de manera satisfactoria todos los compromisos asumidos en el contrato.

Del análisis del expediente de ejecución de la obra<sup>65</sup> surge que:

- Se han confeccionado Actas de Recepción parciales de las obras correspondientes al carril exclusivo de La Matanza y al Centro de Traslado Intermodal (CTI).
- Se suscribió un Acta de Recepción Definitiva de las obras correspondientes al carril exclusivo, pero no de las obras correspondientes al CTI<sup>66</sup>.
- No se obtuvo evidencia de la emisión del Certificado de Cumplimiento exigido en la Sub Cláusula 11.9 de las CGC. Consultado al respecto<sup>67</sup>, el ex MTR respondió que “no surge del Expediente copia del Certificado de Cumplimiento”<sup>68</sup> sin indicar los motivos por los cuáles dicho certificado no fue emitido o, en su caso, agregado al expediente<sup>69</sup>.

La ausencia del mentado Certificado, sumada a la falta de labrado de un Acta de Recepción Definitiva para las obras correspondientes al CTI, impide conocer con certeza si el contratista dio efectivo cumplimiento a todas las obligaciones a su cargo. Cabe destacar que, a causa de esta situación, tampoco fue restituida a la Contratista la garantía de cumplimiento del contrato<sup>70</sup>, cuya devolución se encontraba condicionada a la emisión del Certificado de Cumplimiento.

Por otra parte, del análisis del expediente S02:0116812/2015 surgen ciertas falencias formales en su tramitación, pues no se respetó el orden cronológico, existen errores de

---

Se emitirá una copia del Certificado de Cumplimiento al Contratante. Se considerará que únicamente el certificado de Cumplimiento constituye la aceptación de las Obras.”

<sup>65</sup> EXP-S02:0116812/2015, Ejecución de la Obra "Sistema BRT Corredor del sudoeste - BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) La Matanza - CABA "Préstamo BIRF 7794-AR"

<sup>66</sup> La ausencia de Acta de Recepción Definitiva para el CTI fue también observada por la UAI del Ministerio de Transporte en el Informe 33/2019 UAI-MT.

<sup>67</sup> Nota N° 106/22 AGN.

<sup>68</sup> PV-2023-10419674-APN-DGPYPSYE#MTR.

<sup>69</sup> PV-2024-42590576-APN-DGPYPSYE#MTR.

<sup>70</sup> NO-2022-81439475-APN-DAPYPSYE#MTR, en respuesta a Nota N° 44/22-AG7.



## Auditoría General de la Nación

foliatura y casos de inconsistencias en la documentación incorporada tales como falta de fecha y firma, folios sueltos, folios en blanco, etc.

Entre estas falencias, se señala que no consta en el expediente la modificación de la Memoria Descriptiva de la obra que fundamentó los cambios introducidos al proyecto con la Enmienda 3<sup>o</sup><sup>71</sup>. Memoria Descriptiva que fue posteriormente proporcionada a la AGN por la Dirección de Administración de la DGPPSE del ex MTR tras realizar el requerimiento correspondiente al BIRF<sup>72</sup>.

Finalmente, el expediente S02:0111072/2016 por el que tramitó la 3<sup>o</sup> enmienda al Contrato BIRF 7794-AR (que como se señaló en el Hallazgo 4.1. incorporó modificaciones sustanciales a la obra) no fue incorporado ni mencionado en el expediente de ejecución de obra S02:0116812/2015.

La situación detectada implica riesgos en cuanto a la integridad de la documentación vinculada a la obra, lo que impide tener certeza sobre el efectivo cumplimiento de todas las obligaciones asumidas por el contratista y de los procedimientos y controles implementados por el ex MTR.

### **4.3. La ejecución del proyecto "Sistema BRT Corredor del Sudoeste - BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) La Matanza - CABA" no fue registrada, actualizada y evaluada por el ex - MTR, de conformidad con las previsiones del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).**

Para el logro de los objetivos<sup>73</sup> del SNIP las oficinas encargadas de elaborar los proyectos de inversión tienen, bajo el control de la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP)<sup>74</sup> como órgano responsable del sistema, las siguientes funciones<sup>75</sup>:

---

<sup>71</sup> En el Informe PTUMA I<sup>o</sup> Semestre 2016, la UEC se compromete a enviar al BIRF la revisión de la Memoria Descriptiva con los cambios propuestos.

<sup>72</sup> Solicitada al BIRF por email del 11/07/2023 (IF-2023-83391631-APN-DAPYPSYE#MTR), fue respondida por email de igual fecha (IF-2023-83395868-APN-DAPYPSYE#MTR).

<sup>73</sup> Ver punto 3.4. (Aclaraciones Previas) del presente Informe.

<sup>74</sup> Ley 24.354, Art. 5<sup>o</sup>, inciso b).

<sup>75</sup> Ley 24.354, Art. 7<sup>o</sup>.



## Auditoría General de la Nación

- a) Identificar, formular y evaluar los proyectos de inversión pública de su área, según los lineamientos y metodologías dispuestos por la DNIP;
- b) Identificar, registrar y mantener actualizado el inventario de proyectos del área;
- c) Efectuar el control del avance físico-financiero de los proyectos del área;
- d) Realizar la evaluación ex post de los proyectos;
- e) Mantener comunicación e información permanente con la DNIP.

En este marco, se verificó que el proyecto analizado se encuentra registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN) con el número 63635, bajo la denominación “Construcción Sistema de Ómnibus de Tránsito en RN3 de Virrey del Pino (La Matanza) a Plaza de los Virreyes (CABA)”.

De acuerdo con la Ficha del Proyecto<sup>76</sup>, el mismo tiene por objetivo la construcción de un “Sistema de Ómnibus de Transito Rápido (BRT) a lo largo de la Ruta Nacional N°3, desde la Localidad de Virrey del Pino en la Provincia de Buenos Aires hasta la Plaza de los Virreyes en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires Área Metropolitana de Buenos Aires, Eje de desarrollo Sud Oeste Municipio de La Matanza y Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Eje Vial conformado por RN N° 3 Av. Juan Manuel de Rosas entrada a CABA a designar durante consultoría de proyecto con Cabecera en Plaza de los Virreyes Terminal Línea E de Subterráneos...”<sup>77</sup>.

Al respecto, cabe destacar, que las características y objetivos de la obra descriptos en la Ficha del BAPIN no coinciden con la obra finalmente ejecutada, observándose diferencias, por ejemplo, en cuanto al alcance geográfico, sistema utilizado y objetivos planteados. Asimismo,

---

<sup>76</sup> La información registrada en el BAPIN fue relevada ingresando con usuario del sistema el día 20/7/22. Asimismo, mediante Notas NO-2022-71820098-APN-DNIP del día 13/7/22 y NO-2022-81439475-APN-DAPYPSYE-MTR del 5/8/22 se nos suministró la ficha proyecto, cuya denominación también era “CONSTRUCCION SISTEMA DE OMNIBUS DE TRANSITO EN RN3 DE VIRREY DEL PINO (LA MATANZA) A PLAZA DE LOS VIRREYES (CABA)”.

<sup>77</sup> El texto completo de la mencionada ficha agrega: “...Segregación de carriles de colectivos sistema tipo Metrobus con posible ampliación a un sistema tipo BRT Etapa 1) Ejecución de Consultoría: Factibilidad – Proyecto Definitivo - Detalles – Especificaciones Técnicas Particulares. Etapa 2) Ejecución de Obra Infraestructura: Segregación de carriles para Transporte Público de Colectivos, nueva diagramación de paradas, semaforización inteligente. Etapa 3) Ampliación de Obra: Adquisición de flota de buses de alta capacidad, construcción del Paso Bajo Nivel de RN3 y F.C. Belgrano Sur, nueva terminal en Plaza de los Virreyes, construcción de estacionamientos de disuasión”.



## Auditoría General de la Nación

de los procedimientos de auditoría realizados surge que las modificaciones incorporadas al proyecto no se encontraban registradas en el sistema y que tampoco se habían llevado a cabo otras actualizaciones de información en el mismo.

Así, consultada la DNIP sobre la documentación con la que contaba en relación al proyecto en cuestión, respondió<sup>78</sup> que dicha dirección “no cuenta con expedientes relacionados con el proyecto de inversión” registrado bajo N° 63635. Tampoco cuenta con el Informe Técnico que debe emitir ese organismo para evaluar el proyecto. En relación a este último, solo suministró un informe emitido por la DNIP referido a la operación de financiamiento externo denominada “Adicional del Proyecto de Transporte Urbano Metropolitano (PTUMA)” que tenía por objeto “dar continuidad a las obras de ‘Sistema BRT Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) La Matanza – CABA.’”

En igual sentido, teniendo en cuenta el relevamiento realizado y las respuestas suministradas por los organismos, se ha constatado que no obran en el BAPIN:

a.- Información que permita dar respuesta a las preguntas del punto 2.9<sup>79</sup> referida a Principios Conceptuales de Formulación y, por ende, el análisis de la DNIP con relación a la misma.

b.- El Estudio de Factibilidad<sup>80</sup> del proyecto de inversión y su readecuación a los cambios realizados durante el proceso de ejecución de la obra.

c.- Los registros de la evaluación ex post o de resultados de este proyecto de inversión (más allá de la evaluación de las metas del proyecto, la cual no fue registrada en el BAPIN).

d.- El Dictamen de Calificación del proyecto.

---

<sup>78</sup> NO-2022-71820098-APN-DNIP#JGM.

<sup>79</sup> Que incluye preguntas significativas como: ¿Cuál es la necesidad a satisfacer o la problemática a solucionar con el presente proyecto de inversión? ¿Qué alternativas han sido consideradas para satisfacer la necesidad o resolver la problemática planteada? ¿Por qué han seleccionado la alternativa elegida? ¿Cuál es la vida útil del principal bien de capital a incorporar en el marco del proyecto? ¿Cuál será la cobertura territorial del proyecto? ¿Quiénes y cuántos serán los beneficiarios directos e indirectos? ¿Han sido dimensionados los costos de operación y mantenimiento que tendrá el proyecto cuando esté en funcionamiento? ¿El proyecto requiere intervención de una autoridad ambiental competente?

<sup>80</sup> El Manual Operativo del PTUMA también prevé la realización de un Estudio de Factibilidad (Res 1246/14 MIyT - Manual Operativo del PTUMA – II - El proyecto – Partes del proyecto – Parte B – 1 (a) y Marco de Resultados del proyecto PTUMA – Objetivo de desarrollo del proyecto d BRT RN3 ii).



## Auditoría General de la Nación

Consultada al respecto, la DNIP brindó respuestas<sup>81</sup> confirmatorias de lo observado, indicando en todos los casos que la presentación de la información sobre los proyectos de inversión ante la DNIP es responsabilidad del órgano ejecutor.

Por otra parte, la Dirección de Administración de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales del ex MTR, señaló que “no constan requerimientos por parte del órgano rector correspondiente (DNIP) en cuanto a la carga de los Principios Conceptuales de Formulación, Evaluación y Análisis del BAPIN al momento de ejecución de la Obra”<sup>82</sup>, lo que evidencia, a priori, algún nivel de desconocimiento de los procedimientos establecidos, por cuanto el órgano ejecutor es el que debe proporcionar la información pertinente a la DNIP, la cual podrá solicitar información adicional<sup>83</sup>, de lo que tampoco se obtuvo evidencia en el marco de la presente auditoría.

Finalmente, cabe concluir que la falta de cumplimiento de las previsiones del SNIP por el ex MTR -como organismo a cargo de la ejecución del proyecto analizado-, implica riesgos para la gestión integral del proyecto. Asimismo, siendo el BAPIN la principal herramienta del SNIP en cuanto a la disponibilidad y gestión de información relacionada con los Proyectos de Inversión, el incumplimiento de los procedimientos necesarios para su mantenimiento y actualización permanente es un obstáculo para el seguimiento y control oportuno de los proyectos, como así también dificulta la evaluación de sus resultados.

- **Hallazgos referidos al mantenimiento de la obra.**

#### **4.4. No se planificaron, coordinaron ni controlaron de manera eficaz las funciones de los distintos organismos y/o jurisdicciones para la realización del mantenimiento y la limpieza de las obras.**

Con posterioridad a la realización de una obra como la que se está analizando, cobran significativa importancia las tareas de mantenimiento y limpieza a efectos de asegurar su

---

<sup>81</sup> NO-2023-54343518-APN- DNIP#JGM y NO-2022-71820098-APN- DNIP#JGM.

<sup>82</sup> NO-2023-99632383-APN-DAPYPSYE#MTR.

<sup>83</sup> Res. 125/2012 Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo.



## Auditoría General de la Nación

funcionalidad, seguridad y la sostenibilidad de los resultados obtenidos. A tal efecto, es fundamental que se encuentren claramente establecidas las responsabilidades de los organismos y jurisdicciones intervinientes y que se realice una adecuada planificación y coordinación para la ejecución y control de esas funciones. Situación que no se verificó en el caso analizado y que tuvo consecuencias negativas para el estado y sostenibilidad de la obra con posterioridad a su inauguración.

Al respecto, se puede mencionar que el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) recomendaba diseñar un Plan de Mantenimiento y Operación definiendo responsables, presupuesto, programas por áreas, etc., con el fin de controlar y efectuar tareas periódicas de mantenimiento y limpieza con posterioridad a la realización de la obra, teniendo en cuenta que se “trata de un sistema que involucra diversas temáticas pero que requiere de su tratamiento continuo y eficiente para que integralmente funcione”<sup>84</sup>. Sin embargo, no consta en el expediente ni en la documentación aportada por los organismos responsables que dicho plan haya sido elaborado. En tal sentido, el ex MTR no suministró ante los requerimientos realizados<sup>85</sup> el “Plan formulado para lograr la sostenibilidad de los logros alcanzados en el proyecto”, documento de mayor amplitud exigido en el Anexo II del Decreto 1072/2010 sección 5.08 “C (ii)”, el cuál debía ser elaborado y presentado al Banco Mundial.

Asimismo, como fue adelantado en el Hallazgo 4.2., en el Informe de Avance del PTUMA del 1er. Semestre de 2016 se acordó que, en función de la propuesta de modificaciones al proyecto, la UEC enviaría una revisión de la Memoria Descriptiva, incluyendo la “estrategia de mantenimiento” de la obra<sup>86</sup>. De la revisión efectuada no surge que dicha estrategia haya

---

<sup>84</sup> Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental y Social - Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) Matanza-CABA, elaborado por Consultora Serman & Asociados - Informe Final – junio de 2015. Capítulo 7 Medidas de Mitigación y Plan de Manejo Ambiental y Social, pág. 17.

<sup>85</sup> PV-2023-10419674-APN-DGPYPSYE#MTR.

<sup>86</sup> Informe Semestral de Avance - Primer Semestre 2016. Acápites VII Seguimiento de los compromisos asumidos en las misiones, (v) estrategia de mantenimiento. Informe elaborado por la UEC – Ministerio de Transporte – agosto 2016.



## Auditoría General de la Nación

sido elaborada, pues la misma no consta en los expedientes analizados ni en la documentación suministrada por el MTR ante nuestros requerimientos<sup>87</sup>.

Por otra parte, el Informe de Avance del PTUMA del 1er Semestre de 2017<sup>88</sup> en el punto denominado “Plan de Mantenimiento” refiere que la UEC está “trabajando en una propuesta para el mantenimiento de la obra en los primeros meses de su puesta en funcionamiento” y menciona la confección de un Manual de Mantenimiento del Metrobus. Señala asimismo que la propuesta tiene por finalidad garantizar el mantenimiento y ayudar al traspaso de la obra a la Municipalidad. Al respecto, el Banco remarcó la importancia de desarrollar una política para la sostenibilidad de las inversiones, y solicitó que se presente un Plan de Mantenimiento incluyendo las tareas que tiene que realizar la Municipalidad.

Ya con la obra inaugurada y en funcionamiento, el Informe de Avance del PTUMA del Segundo Semestre de 2017<sup>89</sup> indica que el Banco realizó recomendaciones en relación a la importancia de las tareas de mantenimiento de la obra en el corto plazo y la necesidad de implementar una “estrategia de transición del mantenimiento al Municipio para asegurar la sostenibilidad de las inversiones”.

Se desprende de esto último, que habiéndose finalizado la obra y encontrándose la misma en funcionamiento desde hacía unos 9 meses<sup>90</sup>, no se había concretado la transición al municipio y continuaba sin existir un plan o una estrategia de mantenimiento que prevea la forma en que se llevaría a cabo dicha transición, incluyendo una distribución precisa de responsabilidades en la materia entre los distintos organismos y jurisdicciones involucradas.

---

<sup>87</sup> En efecto, como se señaló en el Hallazgo 4.2., consultado al respecto el MTR confirmó que la Memoria Descriptiva no se encontraba en el expediente (PV-2023-10419674-APNDGPYPSYE#MTR). Finalmente, ante un nuevo requerimiento, el MTR remitió la Memoria Descriptiva pero la misma no incluye el desarrollo del punto (v) comprometido en el Informe de Avance del PTUMA del 1er. Semestre de 2016, referido a la “estrategia de mantenimiento” (NO-2023-87070477-APN-DGPYPSYE#MTR).

<sup>88</sup> Informe Semestral de Avance - Primer Semestre 2017. Acápites VII Seguimiento de los compromisos asumidos en las misiones, Plan de Mantenimiento. Informe elaborado por la UEC – Ministerio de Transporte – agosto 2017, pág. 28.

<sup>89</sup> Informe Semestral de Avance -PTUMA- Segundo Semestre 2017. Acápites VII Seguimiento de los compromisos asumidos en las misiones. UEC–Ministerio de Transporte – febrero 2018, pág. 28.

<sup>90</sup> Cifra que se obtiene comparando la fecha de inauguración de la obra de corredor exclusivo de la Matanza (5/5/2017) y la de emisión de Segundo Informe de Avance Semestral de 2017 (febrero 2018).



## Auditoría General de la Nación

Cabe destacar que en los Informes de Avance Semestrales posteriores a 2017 no se hace mención alguna al Plan de Mantenimiento, a la Estrategia de Mantenimiento ni a la transición al municipio y no se informa en ningún momento que los compromisos asumidos al respecto hayan sido cumplidos.

Asimismo, consultados sobre la posible existencia de un convenio o acuerdo para la realización del mantenimiento, o para la transición de la obra al municipio a tal efecto, los organismos y jurisdicciones competentes informan que no existe acuerdo alguno<sup>91</sup>, que no surge de los registros<sup>92</sup> o manifiestan su desconocimiento al respecto<sup>93</sup>.

En este contexto, pese a no estar establecidas de manera precisa en el marco del proyecto las responsabilidades de cada organismo o jurisdicción en cuanto al mantenimiento del corredor exclusivo y del CTI, de los documentos analizados surge que terminada la obra se debía llevar a cabo una transición de la misma al Municipio para que este realice las tareas de mantenimiento necesarias<sup>94</sup>, lo que no fue realizado en el período auditado. Cabe agregar que la eventual transición al municipio no obsta al ejercicio de las responsabilidades que competen al Estado Nacional en materia de coordinación, supervisión y control sobre el estado de la infraestructura y de los servicios bajo su jurisdicción, incluyendo la promoción de acciones dirigidas a mejorar

---

<sup>91</sup> Email de Municipalidad de la Matanza de 15/03/2023. Informan que no existe desde la finalización de la obra “ningún convenio vigente suscrito con la DNV o algún otro organismo, para la realización de obras o tareas de limpieza, mantenimiento y/o conservación del Metrobus de la Matanza y/o del centro de Transbordo Intermodal de González Catán”.

<sup>92</sup> NO-2023-06105492-APN-SOP#MOP. El MOP afirma que “consultado el sistema de gestión de obras, no arroja resultado alguno sobre la celebración de convenios con el municipio de la Matanza y/o la Provincia de Buenos Aires”.

<sup>93</sup> NO-2023-20157095-APN-UAI#DNV. La DNV respondió que no tiene conocimiento acerca de la firma de un convenio con la Municipalidad de la Matanza referente a la reparación y/o mantenimiento del Metrobus y/o el Centro de Transbordo de González Catán, a partir de la finalización del proyecto. No obstante, existió un convenio referente a la ejecución en la Ruta Nacional N° 3 de la Obra de Reparación y Mantenimiento de Losas de Hormigón en la sección Km 18.89 (RP N°4) Km 28.22 (calle INT. F. Russo) que abarcó solamente la calzada principal, adyacente al Metrobus, sin incluir la calzada del Metrobus. Posteriormente afirma que “el mantenimiento del Tramo en cuestión fue gestionado entre los Años 2017 - Año 2019 por el Ministerio de Transporte y luego por Administración del 1er. Distrito - División Conservación” (ME-2023-106233050-APN-DBA#DNV).

<sup>94</sup> El Manual Operativo del PTUMA establece las principales funciones de los actores involucrados en el Proyecto y, plantea específicamente (III.d.2) que “...en la etapa de funcionamiento, corresponde a las municipalidades la regulación operacional, control y mantenimiento de los espacios e instalaciones destinados al proyecto”. PV-2023-10419674-APN-DGPYPSE#MTR – Anexo I - III Organización Institucional – d. Organismos y entidades vinculadas con el Proyecto.



## Auditoría General de la Nación

la articulación interjurisdiccional en el marco de la ATM, cuya escasa eficacia se describe en el Hallazgo 4.1.

En tal sentido, el único documento del que se obtuvo evidencia es el que la UEC remitió al Municipio de la Matanza referido al mantenimiento de la traza, paradores y al CTI con el fin de asegurar el correcto funcionamiento del sistema, el cual se titula “Limpieza y mantenimiento integral destinado a la conservación de las estaciones de Metrobus de La Matanza y Centro de Transferencia Intermodal (CTI)” y que tiene por finalidad “establecer los alcances, descripción de las tareas y provisiones por las cuales se deberá prestar el servicio de limpieza y mantenimiento integral”<sup>95</sup>. Sin embargo, este documento no establece las condiciones en que se llevarían a cabo dichas tareas, ni distribuye responsabilidades en materia de financiamiento, ejecución, supervisión, control, etc. Tampoco consta que se haya implementado ni que se hayan realizado controles o requerimientos del ex MTR al Municipio respecto de su efectiva implementación.

En conclusión, del análisis realizado surge que no se ha elaborado ni ejecutado una estrategia ni un plan integral de mantenimiento, que incluya un programa de trabajo dirigido a planificar, coordinar y controlar las labores que competen a los distintos organismos y/o jurisdicciones respecto del mantenimiento del Metrobus de la Matanza y del Centro de Traslado Intermodal de González Catán, con las consecuencias en relación a la sostenibilidad de las obras que se describen en el siguiente hallazgo.

**4.5. En el contexto institucional descrito en el Hallazgo 4.4., no se llevó a cabo de manera eficaz el mantenimiento y la limpieza del corredor exclusivo y del Centro de Traslado Intermodal, verificándose un significativo grado de deterioro en ambas obras con efecto negativo en su sostenibilidad.**

En el EIAS del proyecto se prevé que el mantenimiento del sistema BRT “resulta crucial para la efectiva materialización de los beneficios previstos”<sup>96</sup>, a la vez que advierte que la falta

---

<sup>95</sup> Nota N° 345/17 UEC de fecha 6/04/2017. Se encuentra en el EXP-S02:0116812/2015, cuerpo 42, foja 8262.

<sup>96</sup> Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental y Social – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) Matanza-CABA - Informe Final – junio de 2015. Capítulo 7. Medidas de Mitigación y Plan de Manejo Ambiental y Social, pág. 16.



## Auditoría General de la Nación

de mantenimiento puede implicar una atenuación de los impactos positivos esperados e incluso, efectos inversos al deseado. En referencia a la circulación vial agrega que se deberá mantener en perfecto estado la infraestructura incluyendo el estado de la calzada, señalizaciones horizontales y verticales, semaforización, iluminación, etc.

Sin embargo, en los relevamientos realizados se verificaron distintas situaciones que evidencian la ausencia o ineficacia de las acciones implementadas para el mantenimiento de las obras.

A raíz de esto, se realizaron consultas a los distintos organismos y/o jurisdicciones involucrados sobre la realización de algún tipo de mantenimiento y/o servicio de limpieza<sup>97</sup> en la traza del corredor exclusivo y del CTI.

En el caso del Municipio de la Matanza, dicha jurisdicción informó que solo se realizaron las tareas de limpieza y mantenimiento absolutamente indispensables<sup>98</sup>. Que, ante la falta de mantenimiento desde su inauguración, realizó reclamos telefónicos, reiterados en reuniones y el envío de sendas notas a la Dirección Nacional de Vialidad y al ex MTR para trasladar los reclamos de las empresas de transporte público de La Matanza<sup>99</sup> y de la Unión Tranviarios Automotor<sup>100</sup>. Asimismo, la municipalidad destaca que “no se organizó en conjunto con el municipio un plan integral de mantenimiento tanto del corredor del Metrobus como del CTI de González Catán, lo que tuvo como resultado el estado de abandono de ambas obras.”<sup>101</sup>.

Por otra parte, teniendo en cuenta las competencias generales que en materia de mantenimiento y conservación de rutas nacionales tiene la Dirección Nacional de Vialidad

---

<sup>97</sup> Notas N° 26/22 AG7 (5/05/2022) y 61/22 AG7 (8/08/2022).

<sup>98</sup> Email de Municipalidad de la Matanza de fecha 22/08/2022. En cuanto a la especificación de las tareas de mantenimiento realizadas, la Municipalidad refiere que “se concentraron en la limpieza en seco de pegatinas y trabajos de recolección de residuos. Con la misma finalidad, se utilizó un camión hidrolavador para retirar todo tipo de suciedad acumulada en la obra y restos de residuos que no pueden ser removidos manualmente. Además, se realizó la limpieza y demarcación de cordones con pintura asfáltica para garantizar la mínima previsibilidad vial” (Email de Municipalidad de la Matanza de fecha 15/03/2023)

<sup>99</sup> Como por ejemplo la nota de la empresa Almafuerte SACIEI (Líneas 218 y 622) del 1/6/2022, adjunta a la respuesta remitida por la Municipalidad de la Matanza por Email del 15/03/2023.

<sup>100</sup> Carta Documento del Secretario General de la UTA del 22/4/2022, adjunta a la respuesta remitida por la Municipalidad de la Matanza por Email del 15/03/2023.

<sup>101</sup> Nota de Jefatura de Gabinete de la Municipalidad de La Matanza del 22/08/22.



## Auditoría General de la Nación

(DNV)<sup>102</sup>, se consultó a dicho organismo sobre la realización de algún tipo de mantenimiento y/o servicio de limpieza en el corredor exclusivo analizado<sup>103</sup>, respondiendo que “no ha realizado ninguna de las tareas antes mencionadas”<sup>104</sup>.

Del mismo modo, consultado el ex Ministerio de Obras Públicas, respondió que no surge de sus registros que se hayan realizado obras de mantenimiento y/o servicios de limpieza en el corredor exclusivo ni en el Centro de Transbordo Intermodal de González Catán, y que no contaban con registros ni antecedentes de la obra, por lo que el requerimiento debía dirigirse al entonces MTR<sup>105</sup>. Posteriormente, agregó que tampoco existen convenios celebrados para tareas de mantenimiento a realizarse en el corredor exclusivo ni en el Centro de Transbordo, tanto sea de manera directa como indirecta<sup>106</sup>.

En cuanto a las acciones implementadas por el ex MTR para el mantenimiento de la obra, el Informe de Avance del PTUMA del Primer Semestre 2018<sup>107</sup> señala que como la obra del CTI (inaugurada en julio de 2017) para la fecha de ese informe se encontraba dentro del período de garantía de 12 meses, “la empresa ha realizado reparaciones de carácter menor que fueron surgiendo por el uso”<sup>108</sup>.

Consultado sobre la realización de tareas de limpieza, el ex MTR informó que en 2018 se autorizó la convocatoria a una Licitación Pública<sup>109</sup> para la contratación de un servicio integral de limpieza que incluía la traza y paradores del corredor exclusivo y el Centro de Traslado Intermodal de González Catán, aprobándose el Pliego de Bases y Condiciones Particulares<sup>110</sup> que regiría la misma. En efecto, el Renglón N° 5 del Anexo I de dicho pliego

---

<sup>102</sup> El Decreto-Ley N° 505/1958 pone a cargo de la DNV “...el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias”.

<sup>103</sup> Nota N° 37-22 AG7 (27/05/2022) a la DNV.

<sup>104</sup> NO-2022-65709666-APN-UAI#DNU (29/06/2022), adjunto IF-2022-60662625-APN-DBA#DNU.

<sup>105</sup> NO-2022-60790652-APN-SOP#MOP (15/06/2022).

<sup>106</sup> NO-2023-06105492-APN-SOP#MOP, adjunto NO-2023-05275020-APN-DNIT#MOP.

<sup>107</sup> Informe de Avance PTUMA - Primer Semestre 2018. UEC-MTR – agosto 2018. Acápite VII “Seguimiento de los compromisos asumidos en las misiones”, pág. 28.

<sup>108</sup> Dichos trabajos surgen, por ejemplo, del Informe de Seguimiento Certificado N° 22: julio, agosto y septiembre 2017. EXP-S02:0116812/2015, Tomo 58, Fojas 11.461 a 11.467.

<sup>109</sup> Licitación Pública N° 451-0006-LPU18.

<sup>110</sup> IF-2018-12522429-APN-MTR.



## Auditoría General de la Nación

tenía como objeto la “Limpieza del METROBÚS LA MATANZA y del centro de transbordo intermodal ubicado en González Catán”<sup>111</sup>.

Sin embargo, también en su respuesta el ex MTR informó que si bien se realizó dicha convocatoria no se concretó la adjudicación de la limpieza del Metrobus de La Matanza y del CTI, por haberse dejado sin efecto, por RESOL-2019-27-APN-MTR, el mencionado Renglón N°5 de la licitación<sup>112</sup>.

Aun así, sin haberse solicitado una nueva contratación al respecto<sup>113</sup>, se informó que de septiembre a diciembre de 2019 existió una empresa<sup>114</sup> que prestó servicios de limpieza en el Centro de Transbordo Intermodal y la traza del corredor exclusivo<sup>115</sup>. Al respecto, el ex MTR sostuvo que la contratación de ese servicio de limpieza respondió a una situación provisoria, justificada por razones de oportunidad, mérito y conveniencia<sup>116</sup> que culminaría al momento de la correspondiente transferencia de la obra en cuestión. El pago de esta prestación fue efectuado mediante la figura de legítimo abono luego de constatar -según se informa- que el servicio fue prestado de manera satisfactoria<sup>117</sup>. Asimismo, se constató que durante octubre de 2019 se tramitó el pago, también por legítimo abono, de la mano de obra para mantener en servicio las instalaciones eléctricas de los paradores e iluminación vial del carril exclusivo y del CTI<sup>118</sup>.

---

<sup>111</sup> Resolución N° RESOL-2018-261-APN-MTR, IF-2018-12522429-APN-MTR. Según surge del expediente, las tareas requeridas en dicho servicio incluían la limpieza de los espacios comunes, rampas, dársenas, plataformas, ciclisteros, playa de combis, oficinas, sector de comisaría, espacios verdes del lugar y su perímetro, como así también cestos, infoviales, cenefas, cartel de parada y baños (PV-2019-39344833-APN-DNS#MTR, del 14/08/2019).

<sup>112</sup> NO-2022-91624848-APN-DCO#MTR. De acuerdo con lo informado, esto se debió a la realización de un nuevo análisis de la situación actual de la traza y de los paradores del Metrobús y del CTI, en virtud del cual, a fin de “hacer más eficientes los recursos disponibles” se consideró oportuno readecuar las tareas, reduciendo la cantidad de operarios, las horas mensuales y el equipamiento requeridos. Por tal motivo, se solicitó dejar sin efecto esa parte de la licitación resaltando el impacto que los cambios enunciados tendrían en el precio de las tareas a contratar respecto de ese Renglón (NO-2018-39347001-APN-SECOT#MTR)

<sup>113</sup> En la Nota NO-2022-91624848-APN-DCO#MTR se manifiesta que la Dirección de Contrataciones “no recibió un nuevo requerimiento para contratar el servicio de limpieza de la traza y paradores del Metrobús La Matanza y el CTI, por lo que esta área no ha gestionado otra contratación con dicho objeto...”.

<sup>114</sup> LX Argentina S.A.

<sup>115</sup> EX-2019-89698763-APN-SECOT#MTR y EX-2019-101045979-APN-SECOT#MTR.

<sup>116</sup> NO-2023-95692920-APN-DGIYS#MTR.

<sup>117</sup> NO-2023-95692920-APN-DGIYS#MTR.

<sup>118</sup> EX-2019-92134955-APN-SECOT#MTR. Sin embargo, no se verificó el pago de la factura ya que el proyecto de resolución respectivo fue observado por el servicio jurídico y el expediente finaliza con un envío a guarda temporal.



## Auditoría General de la Nación

Por otra parte, como se adelantó en el hallazgo 4.4., se verificó que antes de la finalización de las obras la UEC remitió a la Municipalidad de La Matanza un “Documento de Mantenimiento Integral y Limpieza”<sup>119</sup> para la totalidad de la traza y paradores y para el Centro de Traslado Intermodal. En este documento se establecían los alcances y se definían en forma detallada las tareas y provisiones con las cuales se debían prestar los servicios de limpieza y mantenimiento, a efectos de garantizar “una correcta permanencia en el tiempo del Corredor, asegurando un correcto funcionamiento, tanto en cuanto a su efectividad, como a su seguridad, a nivel peatonal y vehicular”<sup>120</sup>.

Sin embargo, a pesar de la existencia de este documento y de las acciones provisionales y aisladas implementadas por el Municipio y por el ex MTR, la falta de coordinación y la ausencia de una estrategia y de un plan integral, impidieron el mantenimiento eficaz de las obras con el consecuente impacto negativo en su operatividad, en la seguridad, la calidad de viaje de los usuarios y en la sostenibilidad de los resultados alcanzados.

En efecto, como producto de los procedimientos realizados<sup>121</sup> se verificó la existencia de un grave deterioro general de la infraestructura tanto de la traza del Metrobus como del CTI, evidenciándose en este último un estado prácticamente de total abandono y desaprovechamiento de las construcciones.

Entre los problemas detectados en el CTI se pueden destacar los siguientes:

- Puentes peatonales y pasillos del CTI sin iluminación, con luminarias rotas y con charcos (ver ejemplo en “Ilustración 2”).
- Residuos acumulados en distintos sectores del CTI.
- Carteles indicativos en mal estado.

---

<sup>119</sup> Titulado “Limpieza y mantenimiento integral destinado a la conservación de las estaciones de Metrobus de La Matanza y Centro de Transferencia Intermodal (CTI)” (remitido por Nota UEC 345/17 del 06/04/2017), el que presentaba las características y debilidades descriptas en el hallazgo 4.4.

<sup>120</sup> En la nota por la que se remite el documento, la UEC solicita a la Municipalidad que en relación al CTI disponga de personal técnico que tendrá a cargo de la operación durante el montaje de los diferentes sistemas de seguridad, alimentación eléctrica, provisión de agua, planta de tratamiento de efluentes y otros que se llevarán adelante, para que ese personal técnico pudiera familiarizarse con el funcionamiento integral de los mismos antes de su entrada en servicio. Cabe destacar que en el documento se indica también que el municipio “...estará a cargo de mantener los paradores en perfectas condiciones de limpieza e higiene...”.

<sup>121</sup> Inspección ocular llevada a cabo el 26/10/2022 (Ver relevamiento fotográfico incluido como Anexo V del presente Informe).



## Auditoría General de la Nación

- Locales cerrados y vandalizados, pasillos sucios y con charcos.
- Baños sucios, severamente deteriorados y vandalizados (ver ejemplo “Ilustración 3”).
- Bicicletero desmantelado.

Ilustración 2 – CTI de La Matanza.





## Auditoría General de la Nación

Ilustración 3 – CTI de La Matanza – Baños



Por otra parte, en la traza del corredor exclusivo se constataron las siguientes falencias:

- Calzada hundida y desnivelada (ver ejemplo en “Ilustración 4”).
- Rotura de calzada
- Cavidad sin tapa en la calzada en carril exclusivo.
- Cavidad sin tapa en vereda entre paradores.
- Cordón separador deteriorado (ver ejemplo en “Ilustración 5”).
- Paradores en mal estado.
- Cordón plástico roto.
- Reja de contención en cordón separador de carriles rota.
- Isla peatonal rota en cruce de carriles exclusivos y calle perpendicular.



# Auditoría General de la Nación

Ilustración 4



Ilustración 5





## Auditoría General de la Nación

Cabe destacar, que ante las consultas efectuadas a las empresas de transporte de las líneas que transitan el corredor exclusivo, en relación a los problemas existentes para la adecuada prestación del servicio en el mismo, sus respuestas coincidieron en que la debilidad principal de la obra es su falta de mantenimiento<sup>122</sup>.

En función de lo expuesto, se concluye que el evidente estado de deterioro de las obras es consecuencia de la falta de mantenimiento de las mismas con posterioridad a su inauguración, situación que se traduce en un impedimento para el logro pleno de los objetivos planteados y para la sostenibilidad de los logros alcanzados con la ejecución del proyecto, con impacto en la calidad de viaje de los usuarios del servicio y del CTI.

- **Hallazgos referidos a la evaluación de resultados del proyecto.**

**4.6. No se elaboraron ni implementaron indicadores de gestión relevantes, válidos y pertinentes para medir de manera sistemática, integral y continua los resultados del corredor exclusivo y del CTI, restándoles confiabilidad como instrumentos que permitieran evaluar la eficacia y la efectividad de las obras analizadas.**

Los indicadores son instrumentos fundamentales en la planificación, monitoreo y evaluación de las políticas públicas, permitiendo medir sus avances o cambios en un período determinado y evaluar los resultados alcanzados con su ejecución<sup>123</sup>.

---

<sup>122</sup> Expreso Liniers (Email del 25/03/2022), Ideal San Justo (Email del 25/03/2022), Nueva Ideal (Email del 07/03/2022) y Vecinal La Matanza (Email del 13/06/2022).

<sup>123</sup> Según se explica en el documento denominado “Los usos de los indicadores en la gestión pública, Guía para la elaboración e implementación de indicadores de gestión” (Subsecretaría de Fortalecimiento Institucional, Secretaría de Gestión y Empleo Público, Jefatura de Gabinete de Ministros. Buenos Aires, mayo de 2022), la construcción de indicadores es el resultado del análisis que se realiza al momento de definir los objetivos estratégicos dirigidos a revertir la situación problemática que impulsa la política considerada. A su vez, los indicadores se construyen a partir de un proceso de reflexión teórico-metodológica y situacional constituido por los siguientes elementos: - Marco teórico y contextual: los indicadores deben estar sustentados en una definición estratégica, conceptual y contextual lo más clara posible de lo que se proponen medir. La perspectiva conceptual que se adopte determinará lo que es importante conocer y lo que no, por lo cual debe estar claramente expuesta y sustentada. - Operatividad: la información relativa a la dimensión u objeto analizado debe ser ofrecida por el indicador de manera simple, precisa y sin ambigüedad permitiendo su aplicación práctica de manera correcta en el contexto específico para el que fue creado. - Rigurosidad metodológica: los indicadores deben estar sustentados en un procedimiento formalizado, sistemático y riguroso para la recolección, procesamiento y análisis de la información. - Validez: las fuentes de información para la elaboración del indicador deben ser confiables.



## Auditoría General de la Nación

Como se señaló en 3.1. y 3.6. del presente Informe, el proyecto en análisis se encontraba comprendido dentro del componente 3 del PTUMA: “Acceso al Transporte Público e Integración Modal en el Área Metropolitana de Buenos Aires”. En el Manual Operativo del Proyecto, aprobado por Res. 1246/2014 MIyT, se incorpora un Marco de Resultados que en la parte pertinente contiene:

**Cuadro 5. Objetivo e Indicadores del proyecto – originales**

Objetivo de Desarrollo del Proyecto	Indicadores
Mejorar la integración física y acceso a las redes de transporte público del Área del Gran Buenos Aires.	i) Existencia de al menos un estudio de factibilidad de implementación del proyecto.
	ii) Mejora de movilidad en el corredor RN3, a través del incremento de velocidades, disminución del tiempo de espera e incremento de frecuencias.

Fuente: Manual Operativo-PTUMA-Res. 1246/2014 MIyT.

En el informe PTUMA 1er Semestre 2016, el equipo de auditoría identificó que el indicador asociado a la existencia de un estudio de factibilidad fue eliminado mientras que el indicador relacionado a la mejora de movilidad fue modificado, quedando redactado como “Mejorar la movilidad en el corredor RN3 –BRT R3 Juan Manuel de Rosas que provee al menos un 10% de reducción en el costo general del transporte”<sup>124</sup>. Con relación a estos cambios, no surge del expediente de obra ni de la documentación acompañada por los responsables del Proyecto, referencia alguna a esta modificación o al criterio que la motivó. Así, consultada la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales (ex UEC), no aportó mayor información al respecto<sup>125</sup>.

Posteriormente, según el informe PTUMA 1er semestre 2017, se incorporó, junto con un financiamiento adicional, un nuevo indicador asociado a la meta “Mejorar la calidad y el desempeño de la infraestructura del transporte urbano y/o servicios en Áreas Metropolitanas de

Consistencia: los procesos para el desarrollo del indicador deben estar basados en un razonamiento lógico en el que la información y método de cálculo sean coherentes con lo que se pretende medir.

<sup>124</sup> Punto V, Estado de cumplimiento de los indicadores, Cuadro Indicadores de los Objetivos de Desarrollo del Proyecto, d. Mejorar la integración física y el acceso a las redes de transporte público en el AMBA.

<sup>125</sup> NO-2024-77848909-APN-DGPYPSYE#MTR



## Auditoría General de la Nación

la Argentina”, el que fue formulado como “incremento del número de usuarios del transporte público en el BRT R3 Juan Manuel de Rosas” con un meta del 10%.

Así, las metas e indicadores finales desarrollados para la obra BRT RN3 son los siguientes:

**Cuadro 6. Objetivos e Indicadores del proyecto – finales**

Objetivos de Desarrollo del Proyecto	Indicadores
1. Mejorar la integración física y acceso a las redes de transporte público del Área del Gran Buenos Aires.	Mejorar la movilidad en el corredor RN3 –BRT R3 Juan Manuel de Rosas que provee al menos un 10% de reducción en el costo general del transporte.
2. Mejorar la calidad y el desempeño de la infraestructura del transporte urbano y/o servicios en Áreas Metropolitanas de la Argentina.	Incremento en un 10% del número de usuarios del transporte público en el BRT R3 Juan Manuel de Rosas.

Fuente: Informe semestral de avance PTUMA – 1er semestre 2017 - V.c y d.

Teniendo en cuenta estos indicadores, se verificó que no obra en el expediente ni en la documentación aportada por el ex MTR mayor claridad o información respecto a su diseño, selección y metodología a través de la cual se evaluaría su desempeño.

Asimismo, con posterioridad a la evaluación de resultados de la obra, un Grupo de Evaluación Independiente del BIRF señaló que la meta asociada al incremento en la cantidad de usuarios del transporte público (+10%) fue sobreestimada y por lo tanto de aplicación cuestionable<sup>126</sup>, toda vez que la zona en que se implementó la obra se trata de un ámbito geográfico con alta presencia de población de bajos ingresos, que utilizaba el transporte público independientemente de las condiciones, con o sin obra, en que se lo preste.

En otro orden, es oportuno considerar que el “BRT RN3 La Matanza” es la obra de mayor significatividad dentro del PTUMA, pues su realización implicó destinar el 54%<sup>127</sup> de los préstamos BIRF 7794-AR y BIRF 8700-AR (Financiamiento adicional acordado en

<sup>126</sup> Independent Evaluation Group (IEG), Implementation Completion Report (ICR) Review, AR Metropolitan Areas Urban Transport (P095485), Banco Mundial, pág. 11.

<sup>127</sup> USD 104.358.601 (aporte BIRF destinado a la obra) sobre USD 194.679.985 (total ejecutado de ambos préstamos).



## Auditoría General de la Nación

2017)<sup>128</sup>. Como se señaló anteriormente, la obra consistió en la construcción de: 11,3 km de carriles exclusivos y un Centro de Tránsito Intermodal que permitiera la integración entre el corredor exclusivo y la estación “Independencia” del Ferrocarril Belgrano Sur. Aun así, se establecieron solo dos indicadores para medir su impacto:

- El indicador relativo a la mejora de la movilidad en el corredor, que fue modificado en su formulación original, al eliminar las variables de tiempo de espera y frecuencias del transporte público, pero sin que obre en el expediente documentación que explique o fundamente el cambio realizado.
- El indicador asociado al aumento en la cantidad de pasajeros en el corredor, que como se dijo anteriormente, fue cuestionado en relación a la meta fijada para el mismo por un Grupo de Evaluación Independiente del BIRF.

Se resalta a su vez la falta de indicadores orientados a medir el impacto del Centro de Tránsito Intermodal, siendo este una parte significativa de la obra, pues su realización insumió un 25% del presupuesto total. En efecto, el objetivo dentro del cual se enmarca esta obra es el de mejorar la integración física y el acceso a las redes de transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Se observa entonces la falta de indicadores destinados a evaluar aspectos asociados con la integración de las redes de transporte, máxime cuando se proyectó y ejecutó la construcción del referido CTI.

Asimismo, no se ha contemplado para la obra ningún indicador asociado a la disminución de la siniestralidad. Ello a pesar de que dos de los puntos que se identificaron a la hora de proyectarla y evaluarla fueron el ordenamiento del tránsito y el incremento de la seguridad vial de los usuarios que utilizaran el corredor exclusivo, en particular en relación a la mejora de los cruces peatonales y los puentes que conectan el CTI con la estación “Independencia” del ferrocarril Belgrano Sur<sup>129</sup>.

---

<sup>128</sup> “Informe de Auditoría Independiente sobre los Estados Financieros del Proyecto De Transporte Urbano En Áreas Metropolitanas PTUMA y Financiamiento Adicional - Convenios De Préstamo BIRF N° 7794-AR y BIRF N° 8700-AR”, aprobado por Res. AGN N° 78/2020.

<sup>129</sup> En tal sentido, cabe mencionar un artículo publicado por el BIRF, suscripto por su entonces director para Argentina, Paraguay y Uruguay, en el que se refiere al CTI como “el corazón del proyecto”, destacando la mayor seguridad vial para los vecinos y usuarios del corredor a partir de la realización de la obra



## Auditoría General de la Nación

En conclusión, las falencias indicadas en la elaboración e implementación de los indicadores de gestión implicaron la medición débil o falta de medición de aspectos relevantes del proyecto, impidiendo así un conocimiento real del impacto de la obra en la problemática que se pretendía revertir con su realización y en la calidad y seguridad de viaje de los usuarios.

### **4.7. El análisis de resultados realizado en el Informe de Cierre del PTUMA por el ex MTR presenta debilidades que afectan significativamente la medición del cumplimiento de las metas y objetivos, no obteniéndose evidencia de la documentación que lo respalde.**

En el Informe de Cierre del PTUMA (en adelante IC) se presenta, en primer lugar, el resultado del indicador de cantidad de pasajeros cuya meta -como fue descrito en el hallazgo anterior- era alcanzar un aumento del 10%.

Al respecto, informa que, en función de los datos de transacciones de la tarjeta SUBE en el ámbito del corredor, se registró un aumento del 4,8%<sup>130</sup> en la comparativa entre marzo 2015 (período sin obra) y abril 2018 (con la obra recientemente inaugurada), es decir, un 52% menos del incremento esperado. Más allá de no haber alcanzado la meta propuesta, en el IC no se describe pormenorizadamente la metodología utilizada para contabilizar las transacciones que ocurren dentro del límite del corredor exclusivo ni cuál fue el criterio para seleccionar los meses de marzo 2015 y abril 2018 como muestra representativa.

En segundo lugar, el IC expone el resultado del Indicador relacionado con la variación de la velocidad del transporte público, cuya meta era producir una mejora en la movilidad del corredor que provea un 10% de reducción en el costo general del transporte, para el cual indica una mejora del 105% pasando de 12 km/h sin obra a 25km/h con la obra finalizada.

En este caso, informan que los tiempos de viaje fueron suministrados por la Secretaría de Gestión de Transporte del ex MTR y calculados “en una hora pico de un día hábil

---

(<https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/el-metrobus-de-la-matanza-infraestructura-que-genera-oportunidades-para-los-argentinos>).

<sup>130</sup> De acuerdo con el IC en marzo de 2015, con anterioridad a las obras, se registraron 4.621.772 transacciones mientras que, en abril de 2018, menos de un año después de su inauguración, se registraron 4.845.280. Es decir un aumento de 223.508 transacciones.



## Auditoría General de la Nación

representativo”<sup>131</sup>, pero no se detalla la metodología utilizada para obtener los resultados de velocidad o tiempos de viaje, no se informa día, mes o año utilizado para realizar la comparación y tampoco se informa el criterio para determinar qué se considera un día hábil representativo. Similar situación se observa al presentar los resultados de variación de la velocidad de tránsito de vehículos particulares, la cual informan se incrementó un 21%. Al respecto y a modo de comparación, se considera relevante mencionar el análisis de resultados realizado en el mismo IC en relación a los corredores exclusivos de Rosario<sup>132</sup> y de Santa Fe<sup>133</sup>, en particular respecto a la velocidad del transporte público. En ambos casos se realizaron mayor cantidad de mediciones en los tiempos de viaje posteriores a la inauguración de la obra (2 en el caso de Rosario y 3 en el caso de Santa Fe) y para cada una se encuentra referenciado el mes y año utilizados.

A partir de los datos expuestos sobre velocidad tanto del transporte público como privado en el corredor exclusivo de la Matanza, el IC sostiene que el ahorro en costos de transporte como resultado de esa obra es de 34% respecto a la situación anterior al proyecto.

Atento a la falta de información sobre los datos utilizados y la metodología implementada para el cálculo de la velocidad de transporte público y privado en el IC, se cursaron cuestionarios al ex MTR a fin de que acompañen información concerniente a días y horarios elegidos, criterio para determinarlos, metodología de la medición y respaldo documental de dichos procedimientos. En las respuestas<sup>134</sup> se limitaron a citar fragmentos del mencionado IC sin contestar las preguntas realizadas ni acompañar la documentación que fuera requerida.

Teniendo en cuenta la falta de respuestas satisfactorias, el equipo de auditoría realizó un requerimiento a Nación Servicios SA (NSSA) a fin de obtener la información necesaria para

---

<sup>131</sup> Informe de Cierre PTUMA - ANEXO III (pág. 128) – Análisis De Costo Generalizado De Transporte – Análisis de la implementación del Metrobús de La Matanza - Resultados de los indicadores de transporte.

<sup>132</sup> Informe de Cierre PTUMA - ANEXO III (pág. 119) – Análisis De Costo Generalizado De Transporte – Análisis de la implementación del Metrobús de la ciudad de Rosario.

<sup>133</sup> Informe de Cierre PTUMA - ANEXO III (pág. 138) – Análisis De Costo Generalizado De Transporte – Análisis de la implementación del Metrobús de la ciudad de Santa Fe.

<sup>134</sup> NO-2022-81439475-APN-DAPYPSYE#MTR en respuesta a Nota N° 44/2022 AG7 (pto.16) - PV-2024-42590576-APN-DGPYPSYE#MTR en respuesta a Nota N° 6/2024 AG7 (ptos. 1,2,3 y 4)



## Auditoría General de la Nación

evaluar el análisis de velocidad del transporte público y de cantidad de pasajeros transportados dentro del corredor, antes y después de la obra, a partir de los datos del SUBE. Se solicitaron datos correspondientes a los meses de abril, agosto y octubre<sup>135</sup> de los años 2015, 2018, 2019 y 2022<sup>136</sup>, como medio para posibilitar el análisis de la situación previa y posterior a la obra y así medir su impacto.

NSSA proveyó al equipo de auditoría las bases de datos SUBE de los meses y años solicitados<sup>137</sup>. Dichas bases contienen la cantidad de transacciones SUBE registradas dentro del corredor, pudiendo así obtenerse la variación en la cantidad de pasajeros. Asimismo, permiten obtener a través de marcas<sup>138</sup> del Sistema de Posicionamiento Global (GPS por sus siglas en inglés) la distancia recorrida y el tiempo insumido por los colectivos y así calcular la velocidad del transporte público dentro del corredor. La información mencionada se obtuvo para las 8 líneas que mayor recorrido tienen dentro del corredor exclusivo<sup>139</sup>.

En la siguiente ilustración se visualiza cómo está expresada la información utilizada para la realización de esos cálculos en la base de datos aportada por NSSA.

**Ilustración 6**

FECHA_HORA	LATITUD	LONGITUD	CANT_USC	ZONA	DIST_LINE
9/4/2019 07:13	-34,68364	-58,55616		7 DENTRO	1096,8
9/4/2019 07:17	-34,68899	-58,56668		3 DENTRO	1132,1
9/4/2019 07:21	-34,7029	-58,58169		2 DENTRO	2067
9/4/2019 07:25	-34,71822	-58,59552		8 DENTRO	2119,8
9/4/2019 07:29	-34,73043	-58,60162		10 DENTRO	1465,2
9/4/2019 07:33	-34,74083	-58,60619		5 DENTRO	1227,3
9/4/2019 07:37	-34,75454	-58,61455		5 DENTRO	1702,7

<sup>135</sup> Se seleccionaron meses de tránsito intenso, con baja cantidad de feriados y no afectados por vacaciones.

<sup>136</sup> Como se adelantó en el punto 3.9. del presente Informe, se descartaron los años 2020 y 2021 toda vez que el tránsito se vio afectado por el aislamiento social como consecuencia de la pandemia de COVID-19.

<sup>137</sup> NO-2023-00008173-NSERVICIOS-DIR#NSERVICIOS

<sup>138</sup> Son las coordenadas (latitud y longitud) que indica el GPS para un punto determinado.

<sup>139</sup> Líneas 88, 96, 205, 218, 382, 620, 621 y 622.



## Auditoría General de la Nación

A continuación, se exponen los procedimientos y resultados del análisis<sup>140</sup> realizado respecto de los indicadores de cantidad de pasajeros y velocidad del transporte público:

### **a) Resultados para variación de la cantidad de pasajeros transportados:**

Se tomaron los meses completos de abril, agosto y octubre del año 2015 (período sin obra) y esos mismos meses para el año 2018 con la obra finalizada, de manera de poder comparar el porcentaje de variación entre ambas situaciones<sup>141</sup>.

De acuerdo con los resultados obtenidos, la cantidad de transacciones en el corredor exclusivo disminuyó un 7,4%. De esta forma, en los meses mencionados del 2015 se registraron 6.303.271 transacciones mientras que en esos mismos meses del 2018 se registraron 5.838.145. Así, aun considerando que se parte de información distinta, estos resultados contrastan con los presentados en el IC del PTUMA, donde se indica un incremento del 4,8%.

Asimismo, en 2019 las transacciones disminuyeron un 13,48% y en 2022 un 16,3%, siempre tomando como base los valores de 2015.

---

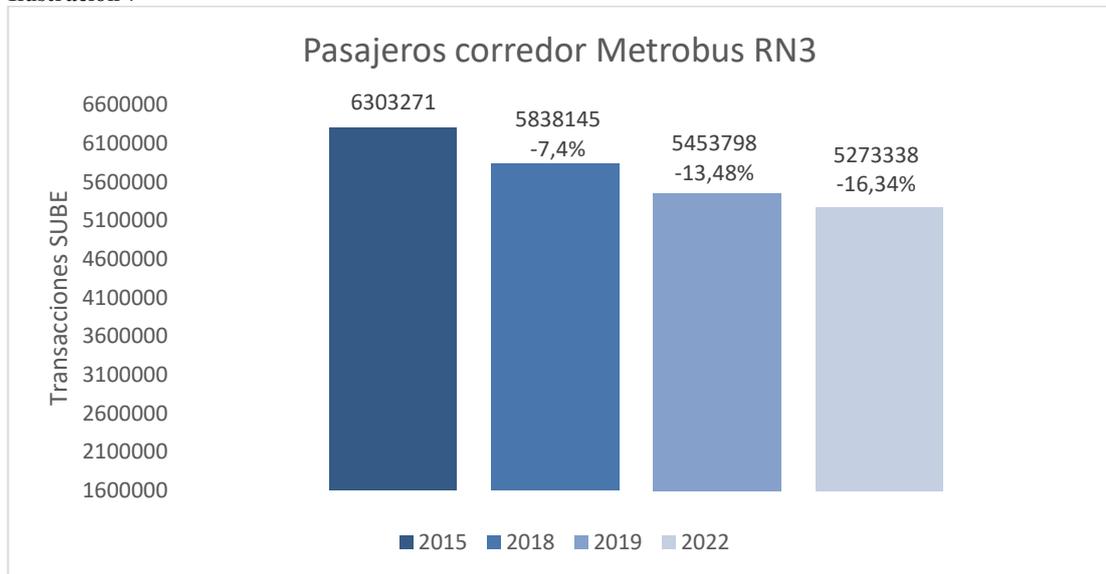
<sup>140</sup> Teniendo en cuenta el gran volumen de información que representan los datos aportados por NSSA, se solicitó la cooperación al Departamento de Sistemas, perteneciente a la Gerencia de Administración y Finanzas de la AGN, el que cuenta con recursos humanos especializados en procesamiento de bases de datos a través de los lenguajes de programación Python y SQL.

<sup>141</sup> La muestra se circunscribe solo a aquellos pasajeros que comenzaron su recorrido dentro de la traza del corredor exclusivo. Esto es así, porque los datos suministrados por NSSA se contabilizaron a partir del registro de la tarjeta SUBE al momento del ingreso de los usuarios al colectivo. Así, debido a que las validadoras de tarjetas registran únicamente el comienzo del viaje, no se pueden registrar los datos de los pasajeros que hayan comenzado su viaje antes de que el colectivo ingrese al carril exclusivo (cuya longitud es de aproximadamente 11 km), toda vez que no es posible identificar en qué momento descendieron. Es por ello que el análisis se focaliza en la variación porcentual de la cantidad de transacciones entre los períodos con y sin obra y con inicio de recorrido dentro de la obra del corredor exclusivo en análisis.



## Auditoría General de la Nación

Ilustración 7



Fuente: Base de datos SUBE (Nación Servicios S.A.). Elaboración propia.

### b) Resultados para variación de velocidad del transporte público:

Para estimar la mejora en la velocidad comercial del transporte público que se produjo a partir de la realización de la obra del corredor exclusivo, se analizaron los datos aportados por NSSA, para el mismo tramo del recorrido y líneas que en el análisis anterior.

A continuación, se detallan las columnas de la base de datos suministrada por NSSA que fueron utilizadas en el análisis: INTERNO: Interno asociado al colectivo. LINEA: Línea del respectivo colectivo. TIPO\_MARCA: Apertura y cierre de sección, turno y servicio. FECHA\_HORA\_TRX: Hora en la que circuló por un punto geográfico determinado. LATITUD: Latitud en un momento determinado. LONGITUD: Longitud en un momento determinado. ZONA: Indica si ese punto del recorrido se encuentra dentro o fuera de la traza del corredor exclusivo. DIST\_LINEAL\_MT\_MARCA\_ANT (“Distancia”): Indica distancia recorrida entre los distintos puntos geográficos, medida en metros.

A partir de los datos contenidos en esas columnas se buscó:

- En primer lugar, obtener la distancia recorrida por el respectivo servicio dentro del carril exclusivo, a partir de los datos de las columnas “Distancia” y “Zona”.



## Auditoría General de la Nación

- Una vez obtenido ese dato, se calculó el tiempo insumido a partir de la diferencia entre la última medición del registro horario y la primera medición efectuada (columna FECHA\_HORA\_TRX).
- Por último, se dividió la distancia por el tiempo transcurrido, obteniendo así la velocidad comercial.

La fórmula aplicada es:

$$d / t = vc$$

*Donde:*

$d$  = Distancia recorrida dentro del Metrobús

$t$  =  $t_2$  (horario de salida) -  $t_1$  (horario de entrada)

$vc$  = Velocidad Comercial

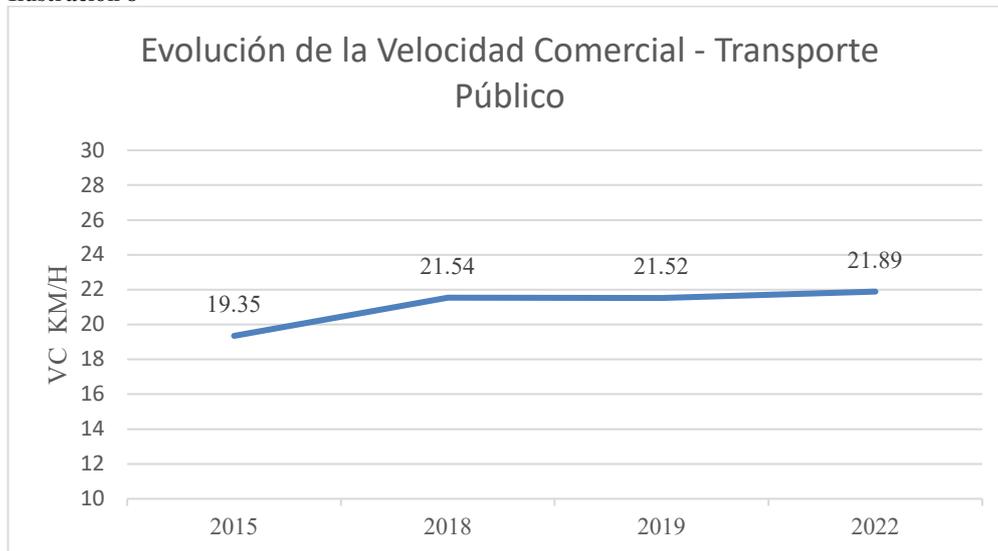
Del análisis realizado, surge que la variación en la velocidad del transporte público registró un incremento del 11,3% pasando de una velocidad de circulación promedio de 19,4 km/h en 2015 (previo a la obra del Metrobus) a 21,5 km/h en 2018 (luego de terminada la obra). La variación obtenida redonda en una disminución media del tiempo de viaje de 4 minutos.

Más allá de lo anterior, aun teniendo en cuenta que la ex MTR basó su análisis únicamente en la medición de “una hora pico de un día hábil representativo”, mientras que el equipo de auditoría respaldó el suyo en 3 meses completos por año, considerando todos los servicios, obteniendo así una velocidad promedio de las 8 líneas dentro del corredor exclusivo, los resultados obtenidos contrastan con los presentados en el IC, donde se indica para ese período un incremento del 105% de la velocidad y una reducción de 23 minutos en el tiempo de viaje. Asimismo, se realizó el cálculo de la velocidad comercial promedio del transporte público para 2019 y 2022, siendo de 21,5 km/h y 21,9 km/h respectivamente, sin observarse variaciones significativas respecto del resultado de 2018.



## Auditoría General de la Nación

Ilustración 8



Fuente: Base de datos SUBE (Nación Servicios S.A.). Elaboración propia.

De esta forma, tomando como base el Análisis del Costo Generalizado del Transporte presentado en el IC y modificando sólo la variable relacionada con el ahorro en tiempo de viaje para el transporte público<sup>142</sup>, se obtiene que el ahorro en costos de transporte generado por el proyecto representa una reducción del 14,6% respecto de 2015, en contraste con el 34% expuesto en el análisis de resultados de dicho informe.

En conclusión, la evaluación de resultados realizada en el IC presenta debilidades, toda vez que: no pudo obtenerse evidencia de los datos que respaldan lo informado y no se detalla pormenorizadamente la metodología ni el criterio con la cual se analizaron las variables. En ese contexto, se señala que existen diferencias significativas entre los resultados presentado en el IC y los obtenidos en el presente análisis, tanto en materia de cantidad de pasajeros transportados como de velocidad comercial y reducción de tiempos de viaje en el transporte público.

<sup>142</sup> Es decir, manteniendo los resultados expuestos en el IC del PTUMA para el transporte privado.



## Auditoría General de la Nación

**4.8. La medición del indicador de periodicidad censal previsto para la evaluación del ODS 11.2, vinculado con el objeto de la presente auditoría, fue aplazada en 2020 por la pandemia de COVID-19, y posteriormente ingresó en un proceso de reformulación pues el CNPVyH ya no proporcionaría la información que se requiere para poder sustanciarlo.**

En cumplimiento de lo dispuesto por el art. 2º de la Disposición AGN N° 198/2018<sup>143</sup> se realizó un relevamiento de la Agenda 2030 a efectos de identificar los ODS que se relacionen con el objeto de la presente auditoría.

En tal sentido, del análisis realizado se detectó que el ODS más directamente relacionado con la construcción de corredores exclusivos en áreas metropolitanas es el ODS 11, que está dirigido en términos generales a “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.

Entre las prioridades de este ODS se plantea la Meta 11.2 sobre sistemas de transporte accesibles y sostenibles expresada de la siguiente manera: “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”. Cabe destacar que el organismo responsable del logro de esta meta era, en el periodo auditado, el ex Ministerio de Transporte.

A su vez, el Indicador previsto para la evaluación del cumplimiento de esta Meta es el Indicador 11.2.1. que consiste en la “proporción de la población que tiene acceso conveniente al transporte público, desglosada por grupo de edad, sexo y personas con discapacidad”.

Al respecto, en el Informe de País 2021 se manifiesta que “la forma de medición estipulada para este indicador es el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda (CNPVyH) que se realiza en nuestro país aproximadamente cada diez años. El último se realizó en el año 2010, por lo cual el siguiente sería en el 2020 –que serviría asimismo como meta

---

<sup>143</sup> “Los trabajos de control que no tengan como objeto un ODS, deberán analizar a fin de identificar y en ese caso evaluar las acciones adoptadas por el ente auditado en relación a los Objetivos de Desarrollo Sostenible Agenda 2030. A tal fin, aprueba un procedimiento orientativo, con el propósito de cumplir con dicho objetivo” (art. 2º de la Disp. AGN. N° 198/2018).



## Auditoría General de la Nación

intermedia-. Sin embargo, debido a la pandemia por COVID-19, el mismo debió aplazarse. Se estima que podrá realizarse nuevamente en el año 2022<sup>144</sup>. La meta intermedia de la evolución de la proporción de población que tiene acceso conveniente al transporte deberá adaptarse a esta definición”<sup>145</sup>.

Consultado el Ministerio de Transporte en relación con el grado de avance en la implementación de este ODS, se nos suministró la Matriz II de intervenciones vinculadas a las Metas ODS<sup>146</sup> en las cuáles tiene responsabilidad dicho organismo. En esa matriz se informa el tipo de intervención, el responsable de la misma, los destinatarios, los distintos componentes u objetivos específicos, el alcance y los bienes o servicios que provee, pero sin hacer constar los avances logrados en cada caso.

Por último, cabe destacar que el Informe de País 2023, se indica que “...actualmente, el indicador se encuentra en un proceso avanzado de reformulación. Aunque existen relevamientos, todavía no cumple con un alcance nacional. En un primer momento, la forma de medición estipulada para este indicador era el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (CNPVyH) que se realiza en nuestro país aproximadamente cada diez años, con el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) como organismo responsable. Para el Censo del año 2022 se informó que el CNPVyH ya no proporcionará la información que requiere el Indicador dado que las preguntas vinculadas han sido eliminadas<sup>147</sup>. Desde entonces, el Ministerio de Transporte se encuentra en una etapa de análisis para evaluar la nueva modalidad de medida y seguimiento. La definición del indicador para todo el territorio presenta la dificultad que la información del servicio de transporte no está centralizada en una base única y depende de distintas jurisdicciones. En el camino por definir un método de medición exhaustivo para todo el territorio nacional se articularon vínculos con empresas de información sobre movilidad e instituciones universitarias especialistas en el tema en cuestión, quienes formularon proyectos para trabajar sobre esta medición. También se organizó una mesa de

---

<sup>144</sup> Esta cuestión podrá ser evaluada en futuras labores de auditoría.

<sup>145</sup> Informe de País 2021 – “Seguimiento de los progresos hacia las metas de los 17 ODS”. Primera edición. Noviembre de 2021.

<sup>146</sup> NO-2021-42598903-APN-DNEIAYDST#MTR.

<sup>147</sup> Esta cuestión podrá ser evaluada en futuras labores de auditoría.



## Auditoría General de la Nación

trabajo dentro del ministerio para avanzar en la definición de un indicador a partir de los datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE). Si bien esta información no tiene alcance nacional porque el sistema no está extendido en todo el territorio, esta fuente puede proveer en el futuro información con gran nivel de detalle sobre el sistema de transporte público y su uso diario por parte de la población. En una primera etapa se presentará información correspondiente a la Región Metropolitana de Buenos Aires, área cubierta por el sistema y que representa cerca del 25 por ciento de la población del país”<sup>148</sup>.

La situación expuesta pone en evidencia las dificultades existentes para la medición y evaluación de los avances obtenidos en relación a la Meta ODS 11.2, comprometiendo su logro.

### **5. COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME AL MINISTERIO DE ECONOMÍA.**

El proyecto de informe fue enviado en vista al Ministerio de Economía por Nota N° 790/24-A-05, a efectos de que realice los comentarios que estimen pertinentes sobre los hallazgos y/o recomendaciones desarrolladas.

Por IF-2024-132049050-APN-ST#MEC del 2 de diciembre de 2024, se recibió la respuesta de la Secretaría de Transporte del mencionado Ministerio, la cual se incorpora al presente como Anexo VI.

El análisis de los comentarios efectuados por dicho organismo se expone en el cuadro incorporado como Anexo VII del presente, como consecuencia del cual no se realizaron modificaciones al Proyecto de Informe de Auditoría.

### **6. RECOMENDACIONES**

#### **- AL MINISTERIO DE ECONOMÍA.**

6.1. Planificar pormenorizadamente los proyectos a ejecutar, recabando la opinión de actores relevantes para el éxito de su implementación (en el caso analizado empresas de

---

<sup>148</sup> “Informe de País. Argentina 2023. Agenda 2030”, Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales. Primera edición. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, julio de 2023.



## Auditoría General de la Nación

transporte automotor de pasajeros del corredor y las jurisdicciones involucradas) como medio para minimizar la existencia de modificaciones significativas durante su ejecución con impacto en los tiempos y costos de las obras involucradas y por ende en las dimensiones de economía y eficacia de la gestión analizada (Cde. Hallazgo 4.1.).

6.2. Promover, a través de la participación que le compete a la ST, un funcionamiento más efectivo de la Autoridad Metropolitana del Transporte (ATM) como instancia de articulación de las tres jurisdicciones involucradas (Estado Nacional, Provincia de Buenos Aires y Ciudad Autónoma de Buenos Aires) en proyectos de inversión como el que fuera considerado en el presente Informe y en la resolución de las situaciones problemáticas pendientes tras ejecución de las obras del corredor exclusivo de La Matanza y el CTI de González Catán (Cde. Hallazgo 4.1. y 4.4.).

6.3. Procurar que en todas las obras en las que tengan intervención, se emita en tiempo oportuno, el correspondiente certificado de cumplimiento del contrato como instrumento a través del cual se documente que el contratista ejecutó de manera satisfactoria todos los compromisos asumidos (Cde. Hallazgo 4.2.).

6.4. Tramitar los expedientes cumpliendo con lo prescripto por la Ley 19549 de Procedimientos Administrativos y normas complementarias, incorporando toda la documentación correspondiente de forma tal que se garantice su integridad, resguardo, accesibilidad y disponibilidad (Cde. Hallazgo 4.2.).

6.5. Instar al estricto cumplimiento de lo normado por la ley 24.354 (Ley de Inversión Pública) y su reglamentación vigente, a fin de alcanzar una gestión eficiente y eficaz del Sistema Nacional de Inversión Pública, tanto en las fases de planificación, seguimiento, control y evaluación ex post de las inversiones realizadas con fondos públicos de cualquier naturaleza, incluyendo los provenientes de créditos internacionales (Cde. Hallazgo 4.3.).

6.6. Promover las acciones necesarias, incluyendo la participación de la ST en la ATM, para alcanzar la articulación de las jurisdicciones involucradas (Estado Nacional, Provincia de Buenos Aires y Municipalidad de la Matanza) en el mantenimiento preventivo y correctivo de las obras del corredor exclusivo y del CTI, a fin de revertir su marcado y temprano deterioro y el impacto de esto último en los resultados del proyecto (Cde. Hallazgo 4.4. y 4.5.).



## Auditoría General de la Nación

6.7. Incorporar en el diseño de los proyectos en que es competente, dejándolo debidamente documentado y motivado en el expediente, indicadores de gestión relevantes, válidos y pertinentes para poder medir de manera sistemática, integral y continua los resultados obtenidos (Cde. Hallazgo 4.6.).

6.8. Evaluar de manera adecuada la gestión de los proyectos de inversión, explicitando de manera detallada la metodología y los criterios utilizados para ello, sustentando dicha evaluación en evidencia válida, suficiente e íntegramente documentada (Cde. Hallazgo 4.7.).

6.9. Evaluar el uso sistémico de datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) en la realización de evaluaciones de los proyectos que ejecuten (Cde. Hallazgo 4.7.).

6.10. Implementar los indicadores necesarios para la evaluación de la meta 11.2. de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (Cde. Hallazgo 4.8.).

## 7. CONCLUSIONES

La presente auditoría tuvo por objeto los sistemas de ómnibus de tránsito rápido y carriles exclusivos desarrollados por la Unidad Ejecutora Central del ex Ministerio de Transporte en el marco del Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA). El período auditado abarcó desde el 01/01/2016 hasta el 31/12/2020.

Teniendo en cuenta la cantidad y variedad de proyectos involucrados, se optó por el *estudio de caso* como estrategia metodológica para el desarrollo del presente trabajo. Para ello, se realizó una evaluación de los proyectos ejecutados a fin establecer aquel a ser seleccionado, utilizando distintos criterios: extensión del corredor, líneas de colectivo involucradas, pasajeros beneficiados, cantidad de estaciones y monto del proyecto. Así, considerando la significatividad y materialidad resultante de la aplicación de los parámetros analizados, el caso seleccionado fue el del corredor exclusivo de la Matanza denominado “Sistema BRT Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) La Matanza – CABA”.

En función de esto, en el presente informe se examinó si la gestión del mencionado proyecto fue llevada a cabo de manera eficaz para el logro de las metas y objetivos previstos y si se implementaron las medidas necesarias para su sostenibilidad en el tiempo.



## Auditoría General de la Nación

En dicho marco, los procedimientos de auditoría estuvieron enfocados principalmente en la gestión del ex-MTR del proyecto mencionado, habiéndose detectado falencias tanto en su ejecución, como en el mantenimiento de las obras involucradas y en la evaluación de sus resultados.

Así, en materia de ejecución se verificó que luego de su inicio se realizaron modificaciones sustantivas al proyecto que implicaron cambios en el alcance de sus objetivos iniciales, generando un incremento de tiempos (182 días o +43%) y costos (USD 13,79 MM o +10,73%) respecto de la planificación original, con el consecuente impacto negativo en la economía y eficacia de la gestión. Al respecto, se destaca que la justificación general de estas modificaciones fue la falta de consenso con el proyecto original entre los distintos actores, lo que se explica, en parte, por la ausencia de una intervención efectiva de la ATM como instancia que otorgue un marco institucional para la coordinación y cooperación entre las Jurisdicciones.

Se constató, asimismo, que el ex-MTR no emitió el Certificado de Cumplimiento de las obligaciones contractuales exigido en las Condiciones Generales del Contrato, no constando tampoco en el expediente la Memoria Descriptiva de la obra modificada (de la que pudo obtenerse constancia con posterioridad) y el Acta de Recepción Definitiva del CTI. La situación detectada, a la que se suma la existencia de otras debilidades en los expedientes analizados, implica riesgos en cuanto a la integridad de la documentación vinculada a la obra, lo que impide tener certeza sobre el efectivo cumplimiento de todas las obligaciones asumidas por el contratista y de los procedimientos y controles implementados por el ex-MTR.

También se incumplieron, durante la ejecución, las previsiones del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) ya que el proyecto no fue registrado, actualizado y evaluado por el ex-MTR en la forma establecida en el marco de dicho sistema, lo que implica riesgos para su gestión integral. Asimismo, siendo el BAPIN la principal herramienta del Sistema Nacional de Inversión Pública, en cuanto a la disponibilidad y gestión de información relacionada con los Proyectos de Inversión, el incumplimiento de los procedimientos necesarios para su mantenimiento y actualización permanente es un obstáculo para el seguimiento y control oportuno del proyecto, como así también dificulta la evaluación de sus resultados.



## Auditoría General de la Nación

Por otra parte, se verificó la ineficacia de la gestión en relación con el mantenimiento de la obra y con la sostenibilidad de los resultados alcanzados con la misma.

En tal sentido, se puede destacar que no se implementó una planificación, coordinación ni un control eficaz de las funciones de los distintos organismos y/o jurisdicciones para la realización del mantenimiento y la limpieza de las obras. Así, del análisis realizado surge que no se ha elaborado ni ejecutado una estrategia ni un plan integral de mantenimiento, que incluya un programa de trabajo dirigido a planificar, coordinar y controlar las labores que competen a los distintos organismos y/o jurisdicciones respecto del mantenimiento del Metrobus de la Matanza y del Centro de Tránsito Intermodal de González Catán, con las consecuencias en relación a la sostenibilidad de las obras que se describen en el presente Informe.

En ese contexto, se verificó que no se llevó a cabo de manera eficaz el mantenimiento y la limpieza del corredor exclusivo y del Centro de Tránsito Intermodal, generando un significativo grado de deterioro en ambas obras. Dicho deterioro se traduce en un impedimento para alcanzar plenamente los objetivos planteados y para la sostenibilidad de los logros obtenidos con la ejecución del proyecto, con impacto en la calidad de viaje de los usuarios del servicio y del CTI.

Se verificó, asimismo, que no se llevó a cabo una adecuada evaluación de los resultados del proyecto. Esto es así por la falta de elaboración e implementación de indicadores de gestión relevantes, válidos y pertinentes para medir de manera sistemática, integral y continua los resultados del corredor exclusivo y del CTI. La situación detectada en cuanto a los indicadores utilizados les resta confiabilidad para evaluar la eficacia y la efectividad de las obras analizadas, impidiendo así un conocimiento real del impacto de la obra en la problemática que se pretendía revertir con su realización y en la calidad y seguridad de viaje de los usuarios.

Asimismo, se detectó que el análisis de resultados realizado por el ex MTR presenta debilidades que afectan la medición del cumplimiento de las metas y objetivos. En tal sentido, no pudo obtenerse evidencia de los datos que respaldan lo informado y no se detalla pormenorizadamente la metodología ni el criterio con la cual se analizaron las variables. En función de esto, en la presente auditoría se realizó un análisis de resultados del que surgieron significativas diferencias con los presentados por el ex MTR, tanto en materia de cantidad de



## Auditoría General de la Nación

pasajeros transportados como de velocidad comercial y reducción de tiempos de viaje en el transporte público.

Por último, en materia de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la medición del indicador de periodicidad censal previsto para la evaluación del ODS 11.2<sup>149</sup>, vinculado con el objeto de la presente auditoría, fue aplazada en 2020 por la pandemia de COVID-19, y posteriormente ingresó en un proceso de reformulación pues el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda ya no proporcionaría la información que se requiere para poder sustanciarlo. La situación expuesta pone en evidencia las dificultades existentes para la medición y evaluación de los avances obtenidos en relación a la mencionada meta, comprometiendo su logro.

En resumen, teniendo en cuenta las situaciones detectadas en el marco del presente informe se puede concluir que durante el período auditado la gestión del proyecto “Sistema BRT Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) La Matanza – CABA” no fue llevada a cabo de manera eficaz para el logro de las metas y objetivos previstos. Asimismo, no fueron implementadas de manera efectiva las medidas necesarias para la sostenibilidad en el tiempo de las obras y de los logros alcanzados con su ejecución, con el consecuente impacto negativo en la calidad y seguridad de los servicios brindados a los usuarios.

### **8. LUGAR Y FECHA**

Buenos Aires, 06 de diciembre de 2024.

### **9. FIRMA**

---

<sup>149</sup> La meta de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 11.2 sobre sistemas de transporte accesibles y sostenibles, establece: “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.



## Auditoría General de la Nación

### ANEXO I

#### MARCO NORMATIVO

- Normas de Adquisiciones de Bienes, Obras y Servicios distintos a los de Consultoría con Préstamos del BIRF, Créditos de la AIF y Donaciones por Prestatarios del Banco Mundial.
- **Ley 24.354**, del 29 de agosto de 1994. Crea el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).
- **Ley 2992**, del 11 de diciembre de 2008, CABA. Art 2: Dispone que la implementación del Metrobús de Buenos Aires se hará progresivamente y se complementará con acciones necesarias para su proyección a escala metropolitana.
- **Decreto 720/1995**, del 26 de mayo de 1995. Crea el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN).
- **Decreto 1023/2001**, del 13 de agosto de 2001. Regula el Régimen General, Contrataciones Públicas Electrónicas, Contrataciones de Bienes y Servicios, Obras Públicas, Disposiciones Finales y Transitorias. En su art. 5° (conforme modificación introducida por Decreto N° 666/2003) excluye expresamente del Régimen, entre otros a los contratos *“que se celebren con estados extranjeros, con entidades de derecho público internacional, con instituciones multilaterales de crédito, los que se financien total o parcialmente con recursos provenientes de esos organismos, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del presente Régimen cuando ello así se establezca de común acuerdo por las partes en el respectivo instrumentó que acredite la relación contractual, y las facultades de fiscalización sobre ese tipo contratos que la Ley N° 24.156 y sus modificaciones confiere a los Organismos de Control”*<sup>150</sup>.
- **Decreto 1072/2010**, del 26 de julio de 2010. Aprueba el modelo de Contrato de Préstamo BIRF N° 7794-AR, destinado a financiar parcialmente el “PROYECTO DE TRANSPORTE URBANO PARA AREAS METROPOLITANAS” (PTUMA).
- **Decreto 2034/2013**, del 4 de diciembre de 2013. Modificó la denominación de la entonces UNIDAD EJECUTORA CENTRAL DEL PROGRAMA DE SANEAMIENTO FINANCIERO Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LAS PROVINCIAS

---

<sup>150</sup> Inciso c



## Auditoría General de la Nación

ARGENTINAS (UEC) del ex - MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, la cual pasó a identificarse como UNIDAD EJECUTORA CENTRAL (UEC), bajo la dependencia directa del titular de esa cartera. (art 6). Decreto complementado por el Decreto 547 de fecha 1º de abril de 2016, que más abajo se detalla.

- **Decreto 1359/2014**, del 21 de agosto de 2014. Aprueba el Convenio tripartito entre el Estado Nacional, la provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mediante el cual el 3 de octubre de 2012 crean la AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO (ATM).

- **Decreto 13/2015**, del 10 de diciembre de 2015. Sustituye el artículo 1º y el Título V de la Ley de Ministerios N° 22.520 y modificatorias, incorporándose el MINISTERIO DE TRANSPORTE.

- **Decreto 8/2016**, del 4 de enero de 2016. Reordena los objetivos del Ministerio de Transporte, estableciendo la conformación organizativa de los niveles políticos de dicha cartera.

- **Decreto 375/2016**, del 18 de febrero de 2016. Se delega en el MINISTERIO DE TRANSPORTE las facultades y obligaciones determinadas por la Ley N° 13.064 para la contratación y ejecución de construcciones, trabajos o servicios que revistan el carácter de obra pública, y para la adquisición de materiales, maquinarias, mobiliarios y elementos destinados a ellas, en el ámbito de su competencia.

- **Decreto 547/2016**, del 1º de abril de 2016. Crea la UNIDAD EJECUTORA CENTRAL (UEC) del MINISTERIO DE TRANSPORTE, cuyo objeto es la gestión y ejecución de programas y/o proyectos financiados total o parcialmente con fuentes de financiamiento externas, entre los cuales se encuentra el “PROYECTO DE TRANSPORTE URBANO PARA AREAS METROPOLITANAS” (PTUMA).

- **Decreto 285/2017**, del 21 de abril de 2017. Aprueba el modelo de contrato de préstamo BIRF 8700-ar a celebrarse entre la República Argentina y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), por un monto de dólares estadounidenses cuarenta y cinco millones (USD 45.000.000), destinado al “*financiamiento adicional para el proyecto de transporte urbano para áreas metropolitanas*”.



## Auditoría General de la Nación

- **Resolución MIyT N° 1870/2015**, del 17 de septiembre de 2015. Aprueba el procedimiento de contratación correspondiente a la licitación pública internacional N° 1/2014 “*SISTEMA BRT CORREDOR DEL SUDOESTE - BRT JUAN MANUEL DE ROSAS (RN3) LA MATANZA - CABA*”.
- **Resolución MTR N° 486/2016**, del 1° de diciembre de 2016. Crea con carácter “ad hoc” la comisión de seguimiento operativo de la obra pública de transporte en el ámbito del MTR.
- **Resolución MTR N° E-1379/2017**, del 29 de diciembre de 2017 aprueba el modelo de acta acuerdo a ser suscripta entre la UEC del Ministerio de Transporte y la firma contratista CONSTRUTORA QUEIROZ GALVAO S.A. – CENTRO CONSTRUCCIONES S.A. – UTE – BRT JUAN MANUEL DE ROSAS, en el marco del contrato correspondiente a la licitación pública nacional 1/2014, para la ejecución de la obra: “*SISTEMA BRT CORREDOR DEL SUDOESTE – BRT JUAN MANUEL DE ROSAS (RN3) LA MATANZA - CABA*”.
- **Decisión Administrativa 1112/2017**, JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS del 27 de diciembre 2017 aprueba la estructura organizativa del primer nivel operativo de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, organismo descentralizado en el ámbito del ministerio de transporte, de acuerdo al organigrama y responsabilidad primaria y acciones.
- **Decisión Administrativa 306/2018**, de fecha 13 marzo de 2018. Aprueba la estructura organizativa de primer nivel operativo del MTR, de conformidad con el organigrama y las responsabilidades primarias y acciones.
- **Acta acuerdo del 8 de agosto de 2014**, suscripto entre la UEC del Ministerio del Interior y Transporte, la Provincia de Buenos Aires, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Municipio de la Matanza.



## Auditoría General de la Nación

### ANEXO II

#### FUNCIONES DE LA UNIDAD EJECUTORA CENTRAL (UEC) DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE (Decreto 547/2016, Anexo II)

##### **RESPONSABILIDAD PRIMARIA:**

*Ejercer la coordinación de las acciones vinculadas a la formulación, ejecución, supervisión, monitoreo y evaluación de los programas y/o proyectos financiados con fuentes de financiamiento externo, propiciando el desarrollo articulado de las mismas con una visión transversal respecto de las metas políticas sectoriales, en el marco de las competencias del MINISTERIO DE TRANSPORTE.*

##### **ACCIONES:**

- a) Intervenir en la formulación de programas y/o proyectos financiados con fuentes de financiamiento externo, en el marco de las acciones que persiguen la concreción de las metas políticas del MINISTERIO DE TRANSPORTE.*
- b) Llevar a cabo las gestiones tendientes a la priorización de los programas y/o proyectos financiados con fuentes de financiamiento externo, ante los organismos pertinentes.*
- c) Coordinar la programación y desarrollo de todas las gestiones ante los organismos financieros, en el marco de su competencia.*
- d) Coordinar los aspectos vinculados a la gestión ejecutiva de los mencionados programas y/o proyectos, a fin de propiciar un desarrollo articulado de los mismos, así como una adecuada interacción.*
- e) Propiciar que la gestión y ejecución de los programas y/o proyectos se desarrollen dentro del marco legal del endeudamiento. En dicho marco legal, intervenir supervisando los procedimientos en la medida de su correspondencia.*
- f) Llevar a cabo todas las contrataciones y/o adquisiciones necesarias para la ejecución de los programas y/o proyectos.*
- g) Realizar un seguimiento de los planes de adquisiciones correspondientes a los programas y/o proyectos en ejecución.*
- h) Entender en la planificación, dirección, coordinación y control de los aspectos vinculados a la gestión presupuestaria, en el marco de su competencia.*



## Auditoría General de la Nación

- i) Administrar la cuenta especial de cada préstamo y las cuentas de proyectos de la UEC.*
- j) Llevar a cabo la administración financiera de los programas y proyectos, gestionando las solicitudes de desembolsos provenientes de los organismos internacionales de crédito, las transferencias a la cuenta de la Unidad Ejecutora Central de los fondos provenientes de la fuente de financiamiento local; que constituyen la contrapartida de los mencionados programas y/o proyectos y la preparación de los estados financieros de los mismos.*
- k) Empezar todas las acciones necesarias para asegurar la oportuna disponibilidad de fondos de diferentes fuentes de financiamiento.*
- I) Registrar todas las actividades administrativas, contables y financieras de los programas y/o proyectos, incluyendo las cuentas especiales, desembolsos e informes de auditoría.*
- II) Monitorear y evaluar la ejecución de los programas y/o proyectos, requiriendo a tales efectos flujos de información periódica, que resulten necesarios, a fin de verificar el cumplimiento de los compromisos contractuales adquiridos en cada uno de ellos.*
- m) Evaluar el cumplimiento de los resultados alcanzados mediante la gestión articulada de los programas y/o proyectos y el impacto de los mismos, en el marco de las metas previstas.*
- n) Empezar las acciones necesarias para asegurar el cumplimiento de los requerimientos de los organismos internacionales de financiamiento, en todos los aspectos relacionados con los programas y/o proyectos.*
- o) Preparar los informes periódicos que los organismos internacionales de financiamiento u otras entidades requieran.*
- p) Colaborar en la articulación de las políticas de cooperación interinstitucional con todos los organismos gubernamentales o instancias de gobierno a nivel Nacional, Provincial y Municipal.*
- q) Celebrar convenios con universidades, centros académicos y otros organismos nacionales e internacionales, en el marco de los programas y/o proyectos ejecutados en su órbita.*
- r) Garantizar la homogeneidad y transparencia de todos los procedimientos llevados a cabo por la Unidad*



## Auditoría General de la Nación

### ANEXO III

#### Cuadro resumen de cambios al proyecto

Concepto	Fecha	Detalle	Mayor plazo en días	Mayor costo
1° Enmienda	10/8/2016	Modificación de forma de pago, por necesidad de acopio de estructuras metálicas	0	0
2° Enmienda	9/9/2016	Nuevo Plan de Trabajos	43	0
3° Enmienda	30/12/2016	Variaciones, Balance de Economías y Demasías, y Nuevo Plan de Trabajo, por cambios sustanciales al proyecto	0	176.814.298,60
4° Enmienda	9/6/2017	Nuevos ítems en Variaciones, Balance de Economías de y Nuevo Plan de Trabajo	102	32.710.313,28
Acta Acuerdo	29/12/2017	Variaciones y Balance de Economías y Demasías	37	10.861.556,68
		<b>Total</b>	<b>182</b>	<b>220.386.168,56</b>

Fuente: Enmiendas y Acta Acuerdo. Elaboración propia.



## Auditoría General de la Nación

### ANEXO IV

#### Modificaciones al Proyecto. Tabla Comparativa (Fuente: IF-2023-83398913-APN-DAPYPSYE#MTR)

<b>Intervenciones</b>	<b>Proyecto Original</b>	<b>Proyecto Nuevo</b>	<b>Justificación</b>	<b>Ampliación/Reducción</b>
<b>2.2. Estaciones (Tipología)</b>	Cerradas	Abiertas Parcialmente techadas	Seguridad, ahorro de costos, mantenimiento	408 módulos adicionales Reducción en costo unitario por módulo
<b>2.3. Ampliación Hormigón en estaciones (Dimensionado)</b>	Ancho: 4,10 m.	Ancho: 3,63 m. Modificaciones en la cantidad de Módulos. Hormigón armado en estaciones	Conteos realizados	19.660 m2 de hormigón.
<b>2.4.1. Ampliación Ensanches</b>	No previstos	Se proyectaron nuevos ensanches	Seguridad Vial	38.669 m2.
		Retiro y readecuación de pasarelas	Debido al ensanche de calzada	6 un.
		Retiro y readecuación de pórticos		9 un.
		Retiro de interferencias		1 gl - Edenor, Telecentro, Telefónica
<b>2.4.2 Ampliación Asfalto CE Metrobus</b>	Común	SMA	Más resistente	38.640 m2
<b>2.4.3 Ampliación Hormigón Carriles Generales (Losas)</b>	Menor número previsto	Mayor número previsto	Losas existentes deterioradas	30.137 m2



## Auditoría General de la Nación

<b>Intervenciones</b>	<b>Proyecto Original</b>	<b>Proyecto Nuevo</b>	<b>Justificación</b>	<b>Ampliación/Reducción</b>
	No previsto	Se prevé sellado de juntas en losas de hormigón existentes	Evitar deterioro de losas existentes	8.000 ml
<b>2.4.3 Cordones Separados</b>	No previsto	Provisión y colocación de cordones separadores montables	Seguridad Vial. Separa los carriles exclusivos de los carriles generales	14.000 ml
<b>2.4.4 Cantero premoldeable</b>	No previsto	Canteros Premoldeable Central y cordón cuneta	Seguridad Vial. División de los carriles exclusivos. Obliga al peatón a cruzar por las intersecciones	3.700/7.000 ml
<b>2.5 Reducción de equipamiento urbano</b>	Mayor cantidad prevista	Reducción de la cantidad prevista	Análisis de cantidades necesarias. Mantenimiento y reducción de costos	3.300 un
<b>2.6 Ampliación Hidráulica</b>	Menor intervención	Mayor intervención	Visita a campo. Obras hidráulicas complementarias por ensanches, canalización de zanjones abiertos y nuevos sumideros	285 un de sumideros y 1.000 ml de caños nuevos
<b>2.7 Centro de Transferencia RP 21 (CTI)</b>		Hormigón Terminal: Ampliación área de estacionamiento y revisión de accesibilidad	Ajuste de diseño, accesibilidad	9.500 m <sup>2</sup>
	No prevista	Planta de tratamiento de desagües cloacales	Falta de red de desagües cloacales	1 gl



## Auditoría General de la Nación

<b>Intervenciones</b>	<b>Proyecto Original</b>	<b>Proyecto Nuevo</b>	<b>Justificación</b>	<b>Ampliación/Reducción</b>
		Se mantiene ancho de Puentes peatonales, se extienden rampas para cumplir normativa	Ver informe de Puentes	28.500 kg
<b>2.8 Otros Rubros Contractuales</b>	No previstos	Retiro de columnas de iluminación	Por cambio del eje de la traza	239 un
		Readecuación integral del proyecto ejecutivo	Contar con la documentación de obra	1 gl



**Auditoría General de la Nación**

**ANEXO V**

**INSPECCIÓN OCULAR DEL METROBUS DE LA MATANZA Y DEL CTI DE  
GONZÁLEZ CATÁN – RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO -**



## Anexo Fotográfico

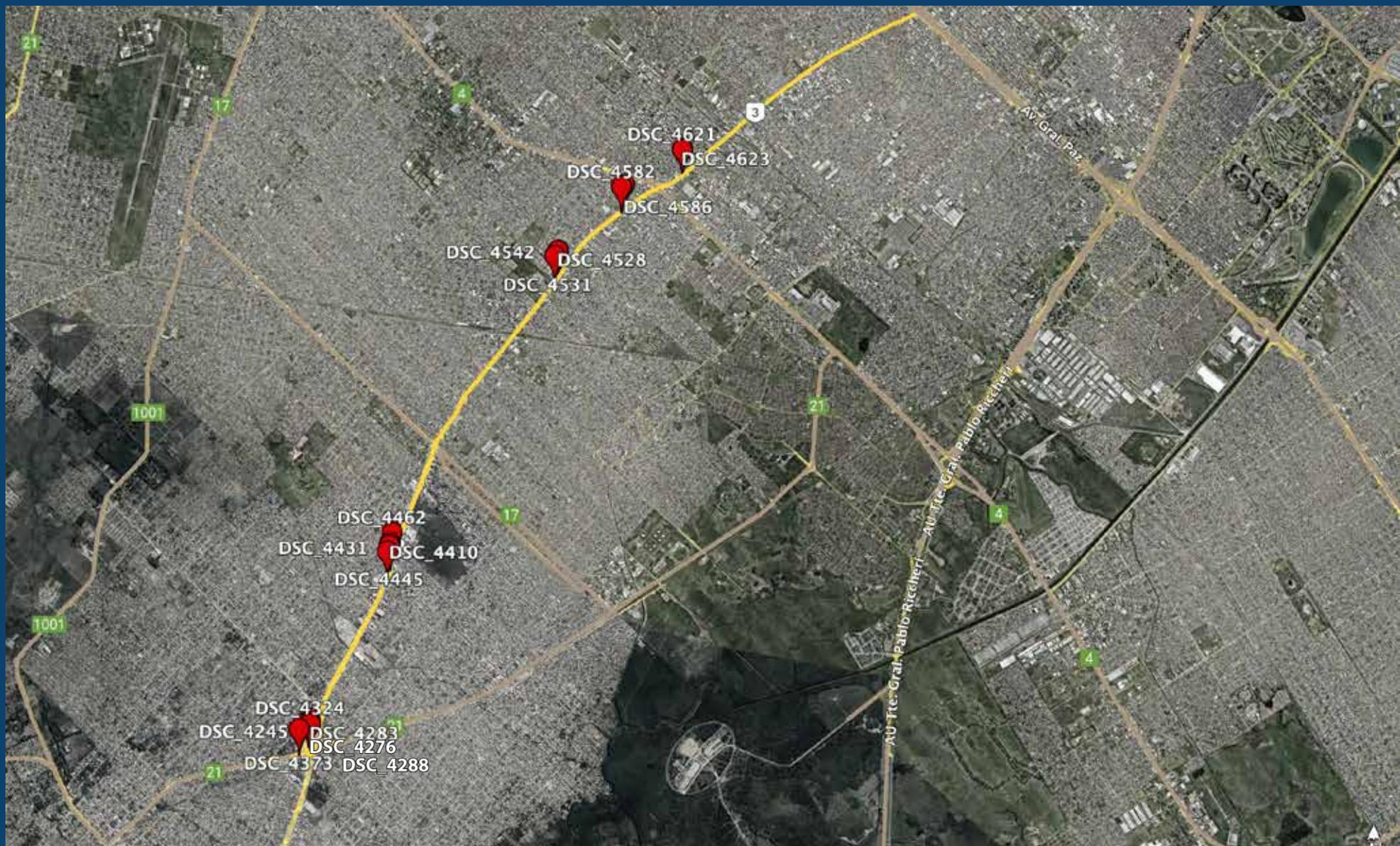
Relevamiento ocular a la traza del Metrobus de La Matanza y al Centro de Trasbordo Integral de González Catán

Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos

Departamento de Control del Sector Transporte

Fecha de relevamiento: 26/10/22





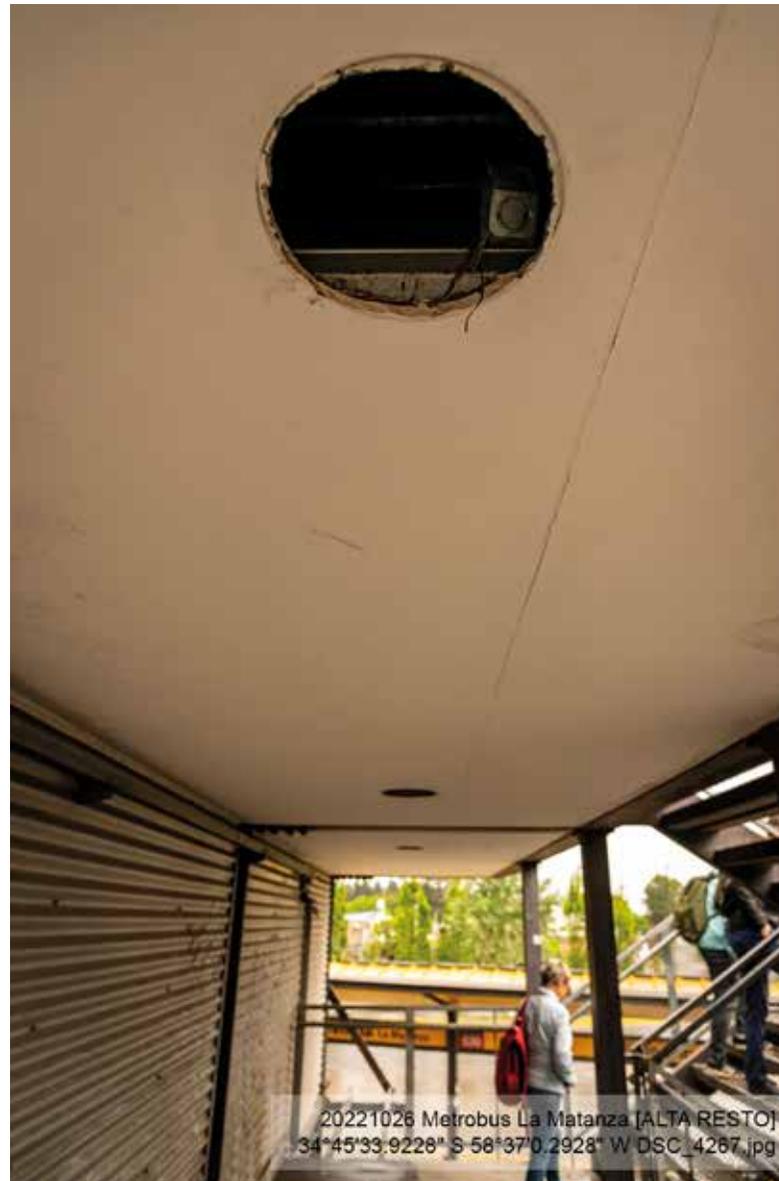
Traza relevada de Metrobus La Matanza - Relevamiento fotográfico de puntos destacados



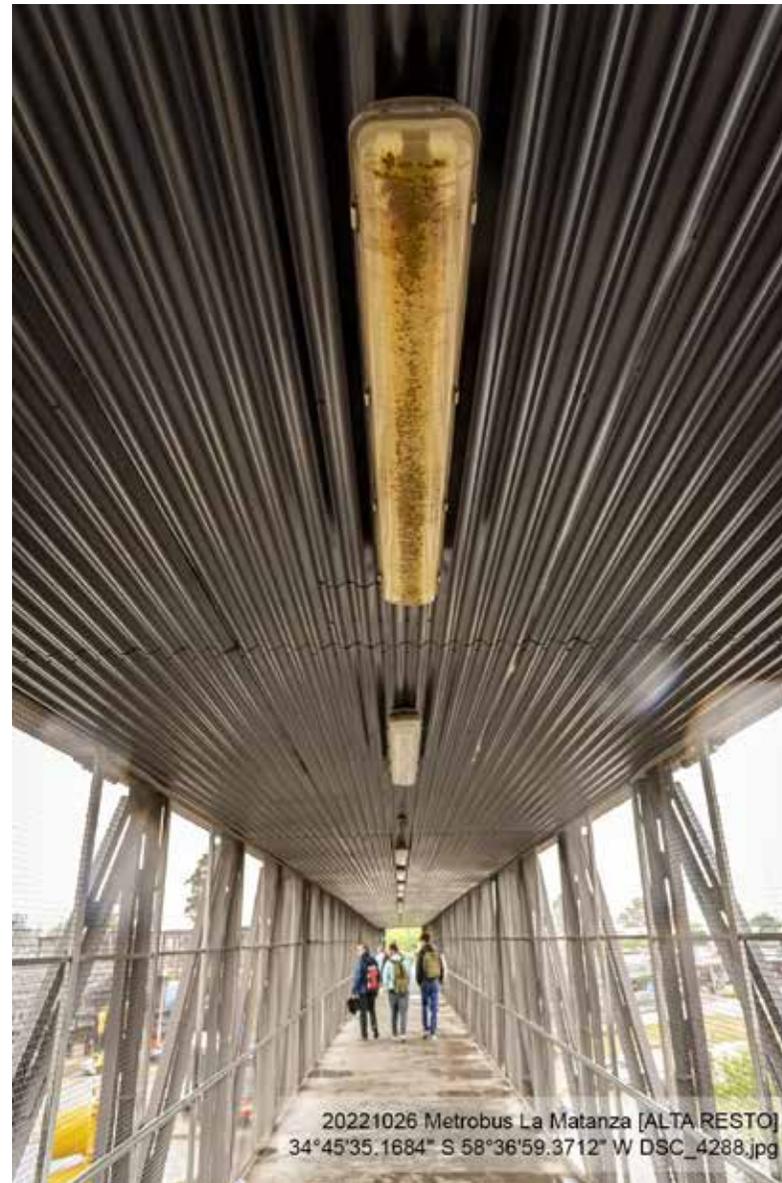
Centro de Tránsito Integral La Matanza



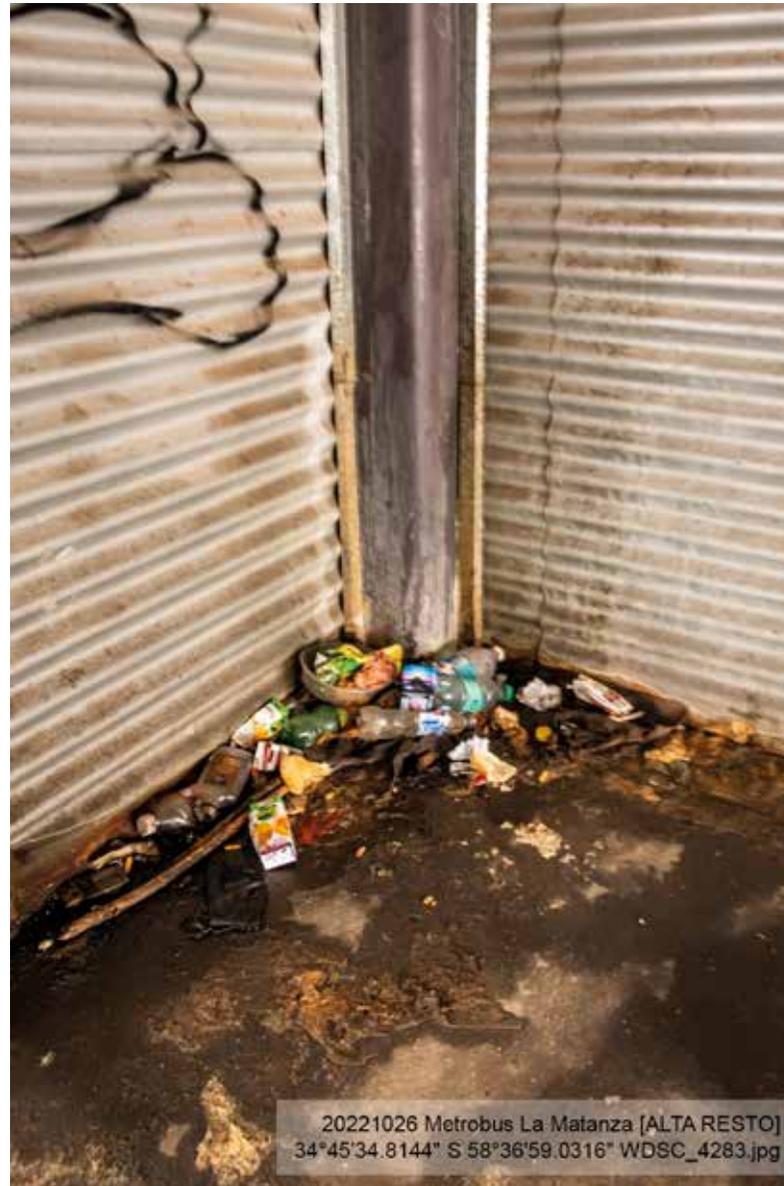








**CTI |** Puente peatonal sin iluminación







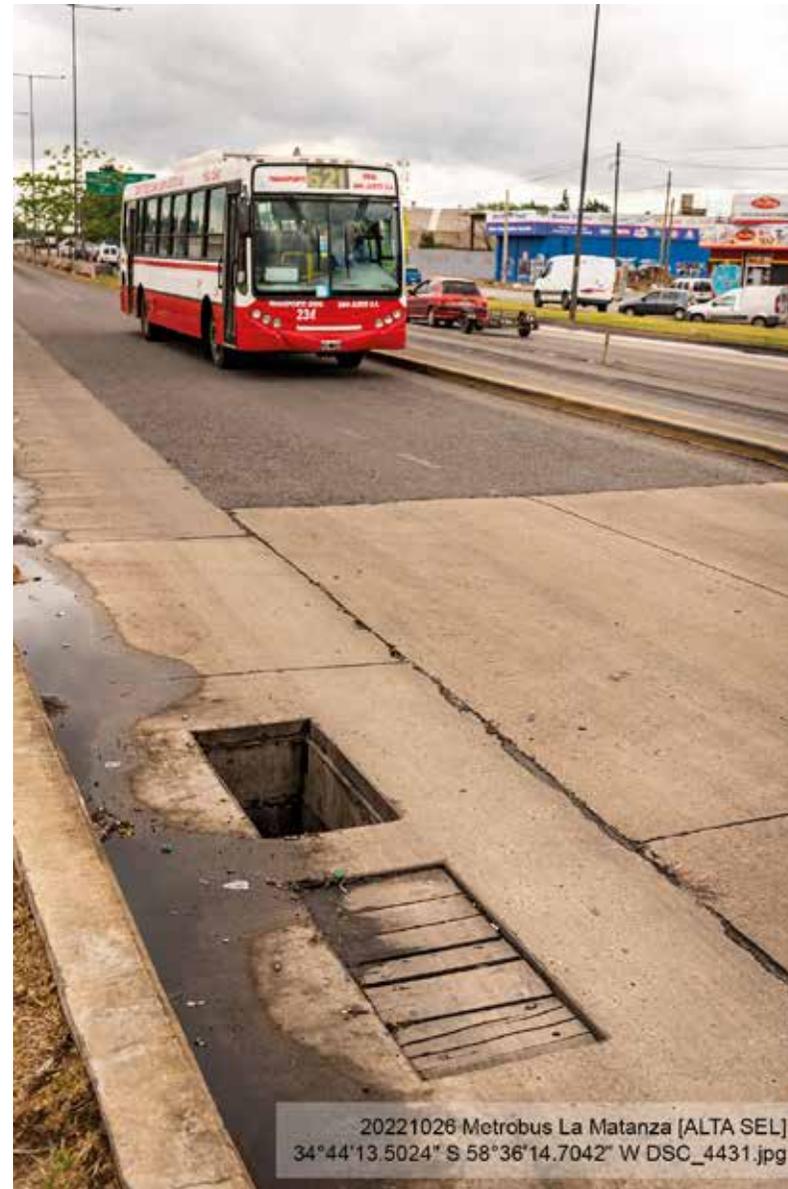
20221026 Metrobus La Matanza [ALTA SEL]  
34°45'37.3"S 58°37'05.6"W DSC\_4373.jpg



Traza del Metrobus La Matanza altura Av. Luro







**Carriles Metrobus** | Cavidad sin tapa en la calzada del carril exclusivo





Traza del Metrobus La Matanza altura Hospital Paroissien

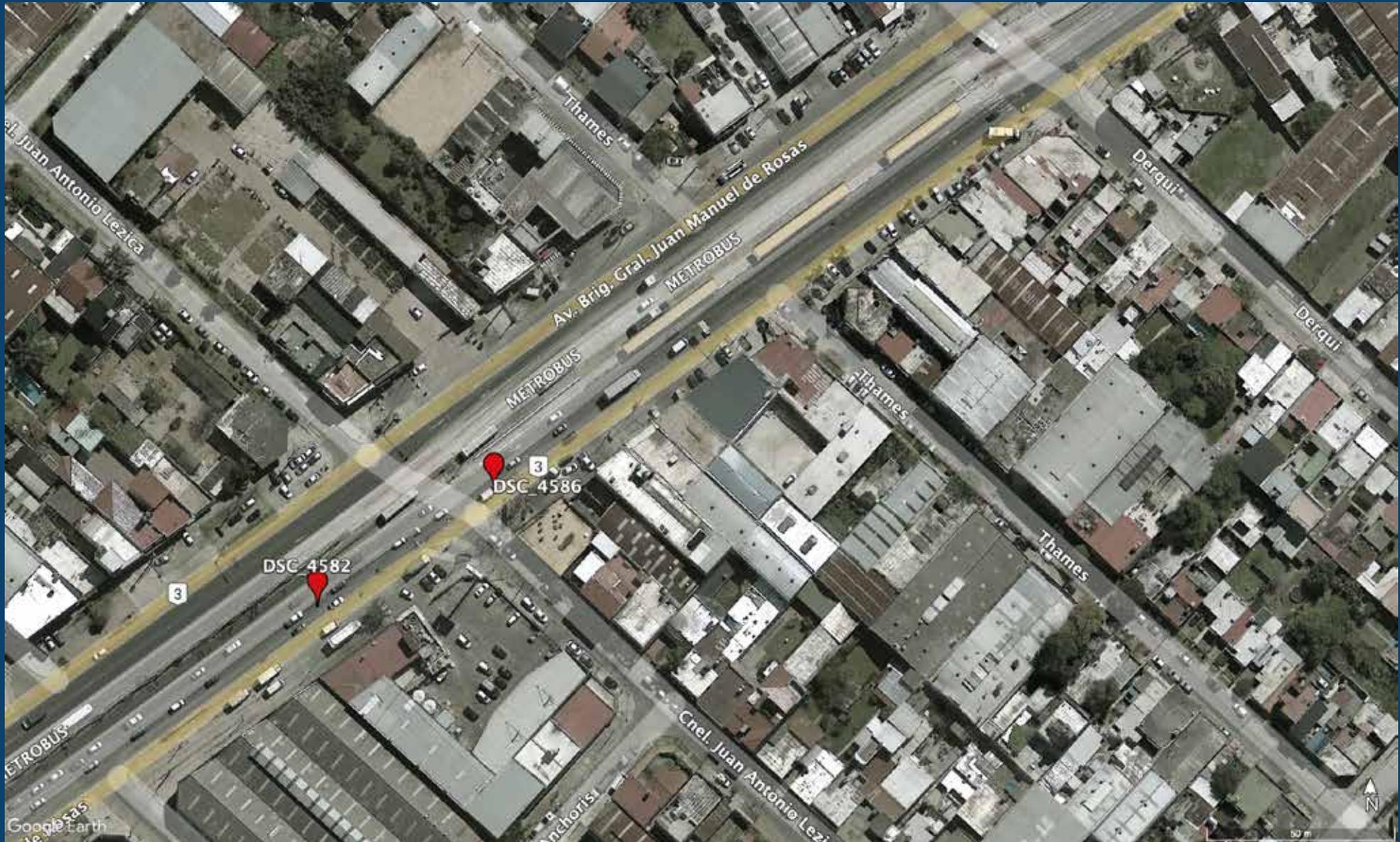


20221026 Metrobus La Matanza [ALTA RESTO]  
34°41'50.9316" S 58°34'35.994" W DSC\_4531.jpg

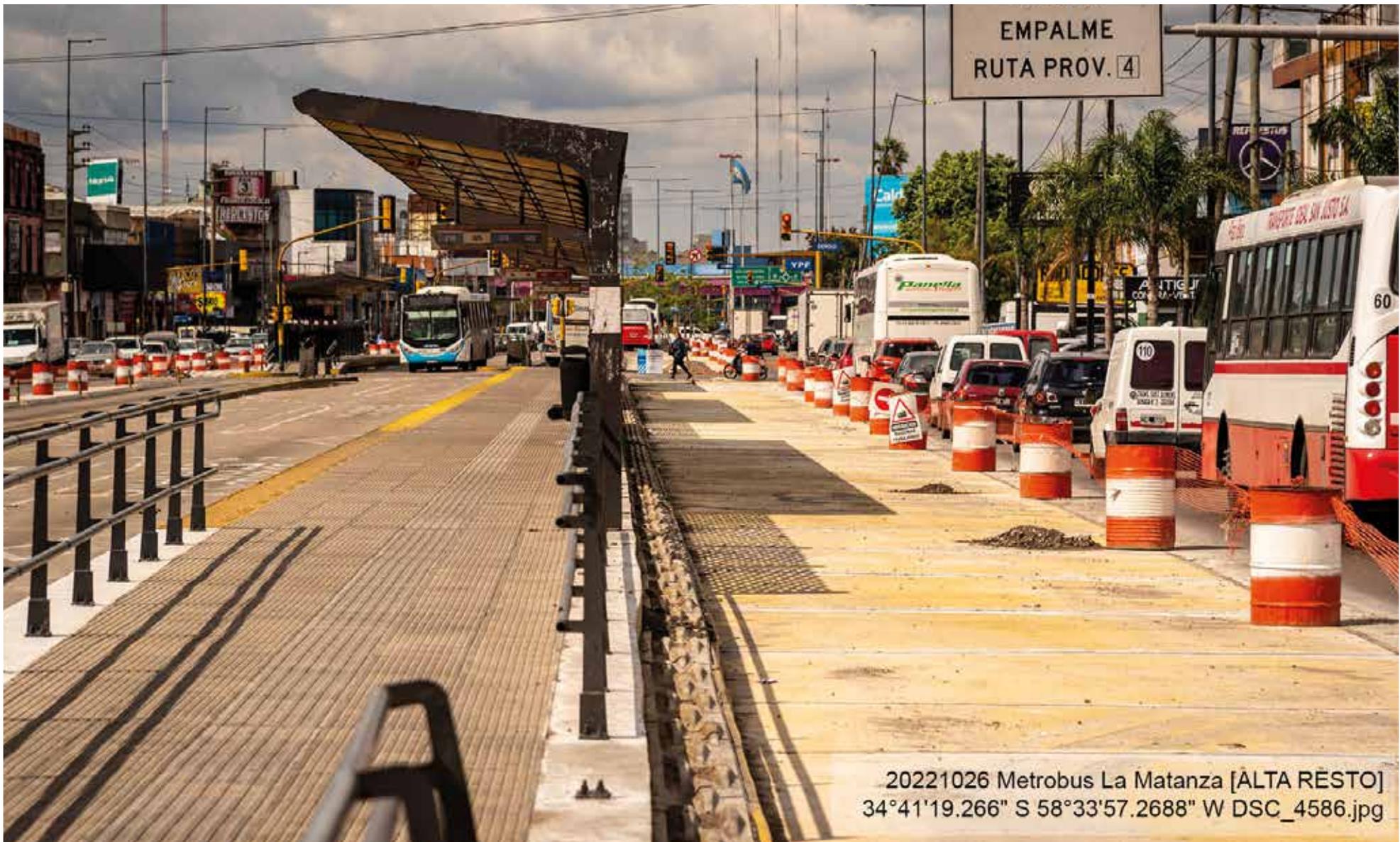




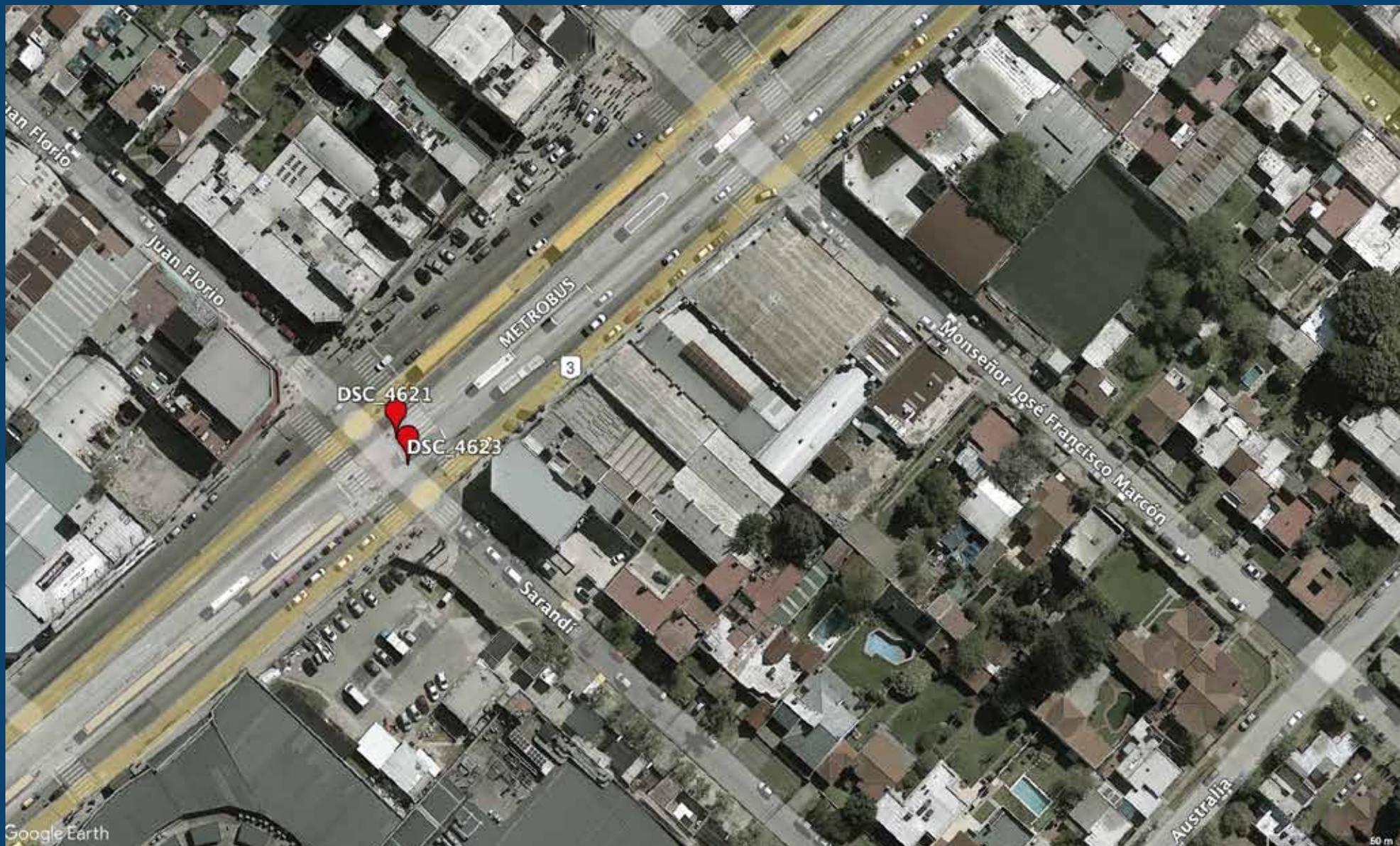
**Paradores** | Cavity sin tapa en vereda entre paradores



Traza del Metrobus La Matanza altura Derqui







Traza del Metrobus La Matanza altura Dr. Ignacio Arieta









## Auditoría General de la Nación

### ANEXO VI

#### **Opinión de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, en relación al proyecto de Informe.**

Consideraciones realizadas por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, con relación al proyecto de auditoría, tal como fuera descrito en el apartado 5 del presente Informe.



## Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

### Informe

Número: IF-2024-132049050-APN-ST#MEC

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Lunes 2 de Diciembre de 2024

**Referencia:** Responde Actuación AGN N° 423/20

En el marco del informe preliminar de auditoría elaborado por esa Auditoría General de la Nación identificado como actuación AGN 423/20, tengo el agrado de dirigirme a Usted, a fin de elevar para su conocimiento y consideración, la opinión emitida por esta Secretaría de Transporte.

Al respecto, atento el análisis realizado y en relación a las *Recomendaciones* efectuadas en el punto 6 de las presentes actuaciones, de acuerdo a lo expresado en el punto **6.1.**, se toma en consideración la observación formulada, entendiéndola como necesaria, para una correcta ejecución de los Proyectos, una pormenorizada y debida planificación en donde se recaben las opiniones de todos los actores relevantes en la materia en cuestión, la debida intervención de la Autoridad Metropolitana del Transporte (ATM) como instancia que otorgue un marco institucional para la coordinación y cooperación entre las Jurisdicciones intervinientes en el Proyecto, a fin de evitar modificaciones que impliquen cambios en el alcance de sus objetivos iniciales u originales.

En relación a los puntos **6.2.** y **6.6.**, se arbitrarán los medios conducentes a fin de promover un funcionamiento efectivo de la Autoridad Metropolitana de Transporte (ATM) a fin de alcanzar una articulación real con las jurisdicciones involucradas y lograr el éxito en la ejecución de futuros proyectos de inversión en donde se prevea y se articule un plan o una estrategia de mantenimiento, con el objetivo de asegurar la sostenibilidad de las inversiones.

Conforme a la recomendación **6.3.** y sin perjuicio del Informe de Cierre de Proyecto (ICR), en el cual el BIRF dio por completado el Proyecto cumpliendo con los objetivos de forma satisfactoria (IF-2023-83395868-APN-DAPYPSYE#MTR), se recepta la recomendación formulada y al mismo tiempo se informa que se tomarán las medidas propicias para que en las obras que tenga intervención esta Secretaría, se emita de forma oportuna, el correspondiente certificado de cumplimiento del contrato como instrumento que documente que el contratista ejecutó de manera satisfactoria todos los compromisos asumidos.

Atento a la recomendación esbozada en el punto **6.4.**, compartiendo el criterio observado, esta Secretaría entiende que todos los expedientes deben tramitarse cumpliendo con lo establecido en la Ley 19.549 de Procedimiento Administrativo y Normas Complementarias.



## Auditoría General de la Nación

En vista a la recomendación indicada en el punto **6.5.**, esta Secretaría entiende que corresponde dar efectivo cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 24.354 (Ley de Inversión Pública) y su reglamentación vigente, registrando e incorporando todas aquellas modificaciones que surjan al Proyecto que se ejecute, como también las previsiones del Sistema Nacional de Inversión Pública a fin de garantizar los procedimientos necesarios para el mantenimiento y actualización permanente de los Proyectos de Inversión a fin de lograr una correcta evaluación de sus resultados.

En cuanto a la recomendación prescripta en el punto **6.7.**, se cree conveniente que en el diseño de los Proyectos en que a futuro sea competente esta Secretaría, se incorporen en el expediente de tramitación, debidamente documentados, indicadores de gestión relevantes, válidos y pertinentes para medir de manera sistemática, integral y continua los resultados de la obra que se trate.

En virtud a lo observado en el punto **6.8.**, se coincide con lo detallado, entendiendo que los Proyectos de inversión a realizarse en el marco de las competencias de la Secretaría, se deberán evaluar mediante una detallada metodología y criterios utilizados para ello, con sustento en evidencia válida, suficiente y debidamente documentada.

Asimismo, respecto del punto **6.9.**, repectando lo observado, se cree pertinente que en aquellos Proyectos de Inversión que corresponda, evaluar el uso sistemático de datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

Por último, en cuanto a la recomendación del punto **6.10.**, habiendo tomado conocimiento que actualmente los indicadores se encuentran en un proceso de reformulación, producto que los datos que requieren los mismos ya no surgen del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda (CNPVyH), esta instancia, de entenderlo pertinente, propondrá oportunamente la composición de mesas técnicas de trabajo, con empresas u organismos que detentan información sobre movilidad y experticia en la materia, a fin de implementar los indicadores necesarios con alcance nacional, a efectos de lograr una correcta medición y evaluación de los avances obtenidos en relación a la citada observación.

Sin otro particular, saluda Atte.

Digitally signed by GESTION  
DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2024.12.02 19:26:17 -03:00

Franco MOGETTA  
Secretario  
Secretaría de Transporte  
Ministerio de Economía

Digitally signed  
by GESTION  
DOCUMENTAL  
ELECTRONICA -  
GDE  
Date: 2024.12.02  
19:26:17 -03:00



## Auditoría General de la Nación

### ANEXO VII Análisis de los comentarios del auditado

En base a lo indicado en el apartado 5 del presente Informe, se presenta a continuación un cuadro con: la Recomendación comentada por el auditado, los Comentarios del auditado y el análisis del mismo por parte de la AGN.

Recomendación	Comentario del Auditado	Análisis del Comentario
<b>RECOMENDACIÓN 6.1.</b> Planificar pormenorizadamente los proyectos a ejecutar, recabando la opinión de actores relevantes para el éxito de su implementación (en el caso analizado empresas de transporte automotor de pasajeros del corredor y las jurisdicciones involucradas) como medio para minimizar la existencia de modificaciones significativas durante su ejecución con impacto en los tiempos y costos de las obras involucradas y por ende en las dimensiones de economía y eficacia de la gestión analizada (Cde. Hallazgo 4.1.).	<b>IF-2024-132049050-APN-ST#MEC</b> “...de acuerdo a lo expresado en el punto <b>6.1.</b> , se toma en consideración la observación formulada, entendiéndola como necesaria, para una correcta ejecución de los Proyectos, una pormenorizada y debida planificación en donde se recaben las opiniones de todos los actores relevantes en la materia en cuestión, la debida intervención de la Autoridad Metropolitana del Transporte (ATM) como instancia que otorgue un marco institucional para la coordinación y cooperación entre las Jurisdicciones intervinientes en el Proyecto, a fin de evitar modificaciones que impliquen cambios en el alcance de sus objetivos iniciales u originales”.	En base al comentario del auditado, se mantiene el texto de la recomendación y el hallazgo asociado. La efectiva implementación de las acciones mencionadas podrán ser objeto de verificación en futuras auditorías.
<b>RECOMENDACIÓN 6.2.</b> Promover, a través de la participación que le compete a la ST, un funcionamiento más efectivo de la Autoridad Metropolitana del Transporte (ATM) como instancia de articulación de las tres jurisdicciones involucradas (Estado Nacional, Provincia de Buenos Aires y Ciudad Autónoma de Buenos Aires) en proyectos de inversión como el que fuera considerado en el presente Informe y en la resolución de las situaciones problemáticas pendientes tras ejecución de las	<b>IF-2024-132049050-APN-ST#MEC</b> “En relación a los puntos <b>6.2.</b> y <b>6.6.</b> , se arbitrarán los medios conducentes a fin de promover un funcionamiento efectivo de la Autoridad Metropolitana de Transporte (ATM) a fin de alcanzar una articulación real con las jurisdicciones involucradas y lograr el éxito en la ejecución de futuros proyectos de inversión en donde se prevea y se articule un plan o una estrategia de mantenimiento, con el objetivo de asegurar la sostenibilidad de las inversiones”.	En base al comentario del auditado, se mantiene el texto de las recomendaciones y los hallazgos asociados. La efectiva implementación de las acciones mencionadas podrán ser objeto de verificación en futuras auditorías.



## Auditoría General de la Nación

<p>obras del corredor exclusivo de La Matanza y el CTI de Gonzáles Catán (Cde. Hallazgo 4.1. y 4.4.).</p> <p><b>RECOMENDACIÓN 6.6.</b> Promover las acciones necesarias, incluyendo la participación de la ST en la ATM, para alcanzar la articulación de las jurisdicciones involucradas (Estado Nacional, Provincia de Buenos Aires y Municipalidad de la Matanza) en el mantenimiento preventivo y correctivo de las obras del corredor exclusivo y del CTI, a fin de revertir su marcado y temprano deterioro y el impacto de esto último en los resultados del proyecto (Cde. Hallazgo 4.4. y 4.5.).</p>		
<p><b>RECOMENDACIÓN 6.3.</b> Procurar que en todas las obras en las que tengan intervención, se emita en tiempo oportuno, el correspondiente certificado de cumplimiento del contrato como instrumento a través del cual se documente que el contratista ejecutó de manera satisfactoria todos los compromisos asumidos (Cde. Hallazgo 4.2.).</p>	<p><b>IF-2024-132049050-APN-ST#MEC</b> “Conforme a la recomendación 6.3. y sin perjuicio del Informe de Cierre de Proyecto (ICR), en el cual el BIRF dio por completado el Proyecto cumpliendo con los objetivos de forma satisfactoria (IF-2023-83395868-APNDAPYPSYE#MTR), se recepta la recomendación formulada y al mismo tiempo se informa que se tomarán las medidas propicias para que en las obras que tenga intervención esta Secretaría, se emita de forma oportuna, el correspondiente certificado de cumplimiento del contrato como instrumento que documente que el contratista ejecutó de manera satisfactoria todos los compromisos asumidos”.</p>	<p>En base al comentario del auditado, se mantiene el texto de la recomendación y el hallazgo asociado. La efectiva implementación de las acciones mencionadas podrán ser objeto de verificación en futuras auditorías.</p>
<p><b>RECOMENDACIÓN 6.4.</b> Tramitar los expedientes cumpliendo con lo prescripto por la Ley 19549 de Procedimientos Administrativos y normas complementarias, incorporando toda la documentación correspondiente de forma tal que se garantice su integridad, resguardo, accesibilidad y disponibilidad (Cde. Hallazgo 4.2.).</p>	<p><b>IF-2024-132049050-APN-ST#MEC</b> “Atento a la recomendación esbozada en el punto 6.4., compartiendo el criterio observado, esta Secretaría entiende que todos los expedientes deben tramitarse cumpliendo con lo establecido en la Ley 19.549 de Procedimiento Administrativo y Normas Complementarias”.</p>	<p>En base al comentario del auditado, se mantiene el texto de la recomendación y el hallazgo asociado. La efectiva implementación de las acciones mencionadas podrán ser objeto de verificación en futuras auditorías.</p>



## Auditoría General de la Nación

<p><b>RECOMENDACIÓN 6.5.</b> Instar al estricto cumplimiento de lo normado por la ley 24.354 (Ley de Inversión Pública) y su reglamentación vigente, a fin de alcanzar una gestión eficiente y eficaz del Sistema Nacional de Inversión Pública, tanto en las fases de planificación, seguimiento, control y evaluación ex post de las inversiones realizadas con fondos públicos de cualquier naturaleza, incluyendo los provenientes de créditos internacionales (Cde. Hallazgo 4.3.).</p>	<p><b>IF-2024-132049050-APN-ST#MEC</b> “En vista a la recomendación indicada en el punto 6.5., esta Secretaría entiende que corresponde dar efectivo cumplimiento a los dispuesto en la Ley 24.354 (Ley de Inversión Pública) y su reglamentación vigente, registrando e incorporando todas aquellas modificaciones que surjan al Proyecto que se ejecute, como también las previsiones del Sistema Nacional de Inversión Pública a fin de garantizar los procedimientos necesarios para el mantenimiento y actualización permanente de los Proyectos de Inversión a fin de lograr una correcta evaluación de sus resultados”.</p>	<p>En base al comentario del auditado, se mantiene el texto de la recomendación y el hallazgo asociado. La efectiva implementación de las acciones mencionadas podrán ser objeto de verificación en futuras auditorías.</p>
<p><b>RECOMENDACIÓN 6.7.</b> Incorporar en el diseño de los proyectos en que es competente, dejándolo debidamente documentado y motivado en el expediente, indicadores de gestión relevantes, válidos y pertinentes para poder medir de manera sistemática, integral y continua los resultados obtenidos (Cde. Hallazgo 4.6.).</p>	<p><b>IF-2024-132049050-APN-ST#MEC</b> “En cuanto a la recomendación prescripta en el punto 6.7., se cree conveniente que en el diseño de los Proyectos en que a futuro sea competente esta Secretaría, se incorporen en el expediente de tramitación, debidamente documentados, indicadores de gestión relevantes, válidos y pertinentes para medir de manera sistemática, integral y continua los resultados de la obra que se trate”.</p>	<p>En base al comentario del auditado, se mantiene el texto de la recomendación y el hallazgo asociado. La efectiva implementación de las acciones mencionadas podrán ser objeto de verificación en futuras auditorías.</p>
<p><b>RECOMENDACIÓN 6.8.</b> Evaluar de manera adecuada la gestión de los proyectos de inversión, explicitando de manera detallada la metodología y los criterios utilizados para ello, sustentando dicha evaluación en evidencia válida, suficiente e íntegramente documentada (Cde. Hallazgo 4.7.).</p>	<p><b>IF-2024-132049050-APN-ST#MEC</b> En virtud a lo observado en el punto 6.8., se coincide con lo detallado, entendiéndose que los Proyectos de inversión a realizarse en el marco de las competencias de la Secretaría, se deberán evaluar mediante una detallada metodología y criterios utilizados para ello, con sustento en evidencia válida, suficiente y debidamente documentada.</p>	<p>En base al comentario del auditado, se mantiene el texto de la recomendación y el hallazgo asociado. La efectiva implementación de las acciones mencionadas podrán ser objeto de verificación en futuras auditorías.</p>
<p><b>RECOMENDACIÓN 6.9.</b> Evaluar el uso sistémico de datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) en la realización de evaluaciones de los proyectos que ejecuten (Cde. Hallazgo 4.7.).</p>	<p><b>IF-2024-132049050-APN-ST#MEC</b> Asimismo, respecto del punto 6.9., recepiendo lo observado, se cree pertinente que en aquellos Proyectos de Inversión que corresponda, evaluar el uso sistemático de datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).</p>	<p>En base al comentario del auditado, se mantiene el texto de la recomendación y el hallazgo asociado. La efectiva implementación de las acciones mencionadas podrán ser objeto de verificación en futuras auditorías.</p>
<p><b>RECOMENDACIÓN 6.10.</b> Implementar los indicadores necesarios para la evaluación de la meta 11.2. de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (Cde. Hallazgo 4.8.).</p>	<p><b>IF-2024-132049050-APN-ST#MEC</b> Por último, en cuanto a la recomendación del punto 6.10., habiendo tomado conocimiento que actualmente los indicadores se encuentran en un proceso de reformulación, producto que los datos que requieren los</p>	<p>En base al comentario del auditado, se mantiene el texto de la recomendación y el hallazgo asociado. La efectiva implementación de las acciones</p>



## Auditoría General de la Nación

	<p>mismos ya no surgen del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda (CNPVyH), esta instancia, de entenderlo pertinente, propondrá oportunamente la composición de mesas técnicas de trabajo, con empresas u organismos que detenten información sobre movilidad y experticia en la materia, a fin de implementar los indicadores necesarios con alcance nacional, a efectos de lograr una correcta medición y evaluación de los avances obtenidos en relación a la citada observación.</p>	<p>mencionadas podrán ser objeto de verificación en futuras auditorías.</p>
--	---	---