

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

**Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos - Departamento de Control del sector Transporte**

**NORMATIVA ANALIZADA / MARCO NORMATIVO APLICABLE**

**Leyes: 24.354 y 2992 (Ciudad Autónoma de Buenos Aires).**

**Decretos: 720/1995, 1023/2001, 1072/2010, 2034/2013, 1359/2014, 13/2015, 8/2016, 375/2016, 547/2016, 285/2017.**

**Resoluciones: MlyT N° 1870/2015, MTR N° 486/2016, MTR N° E-1379/2017.**

**Decisiones Administrativas: 1112/2017, 306/2018.**

**Acta Acuerdo del 8/08/2014.**

**PERIODO ANALIZADO.**

**El análisis abarca desde 01/01/2016 hasta el 31/12/2020**

**HALLAZGOS**

- 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.
- 4.2. El ex MTR<sup>1</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.
- 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).
- 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.
- 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 Transbordo Intermodal, verificándose un significativo grado de deterioro en ambas obras con efecto negativo en su sostenibilidad.
- 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.
- 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.

<sup>1</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.

Autoridades AGN (a la fecha de aprobación del informe)

Presidente

Dr. Juan M. Olmos

Auditores generales

Dr. Francisco J. Fernández

Dr. Alejandro M. Nieva  
Lic. María Graciela de la Rosa

Contacto

Av. Rivadavia 1745 - (C1033AAH) CABA - Argentina  
Tel.: (54 11) 4124 - 3700  
informacion@agn.gov.ar / www.agn.gov.ar

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 Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda ya no proporcionaría la información que se requiere para poder sustanciarlo.

#### **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.

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.

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 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>2</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.

---

<sup>2</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”.