



**MINISTERIO DE TRANSPORTE
DE LA NACIÓN**

**PROYECTO DE MEJORA INTEGRAL DEL FERROCARRIL ROCA: RAMAL
PLAZA CONSTITUCIÓN - LA PLATA**

PRÉSTAMO BID 2982/OC-AR

ESTADOS FINANCIEROS AL 31/12/2015

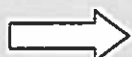


**MINISTERIO DE TRANSPORTE
DE LA NACIÓN**

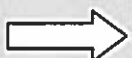
**PROYECTO DE MEJORA INTEGRAL DEL FERROCARRIL ROCA: RAMAL
PLAZA CONSTITUCIÓN - LA PLATA**

PRÉSTAMO BID 2982/OC-AR

**ESTADOS FINANCIEROS BÁSICOS
AL 31/12/2015**



Estado de Origen y Aplicación de Fondos al 31/12/2015 en dólares estadounidenses



Estado de Inversiones Acumuladas al 31/12/2015 en dólares estadounidenses



Notas a los Estados Financieros al 31/12/2015

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR

ESTADO DE ORIGEN Y APLICACIÓN DE FONDOS -EOAF

Período: 01/01/2015 hasta 31/12/2015

Expresado en dólares

	Acumulado al 31/12/2014 en USD	Movimiento del Año 2015 en USD	Acumulado al 31/12/2015 en USD
Orígenes			
Prestamo BID	12,000,000.00	50,970,753.45	62,970,753.45
Total Préstamo B.I.D (NOTA 5)	12,000,000.00	50,970,753.45	62,970,753.45
Aportes Locales			
Aportes del Gobierno Central	7,721,023.19	37,446,546.52	45,167,569.71
Total Aportes Locales	7,721,023.19	37,446,546.52	45,167,569.71
Otros Aportes	0.00		0.00
TOTAL DE FONDOS RECIBIDOS	19,721,023.19	88,417,299.97	108,138,323.16
Usos de Fondos (NOTAS 3, 4, 10)			
Fondos BID			
Componente 1	386,434.60	1,089,719.18	1,476,153.78
Componente 2	4,438,859.52	52,973,409.54	57,412,269.06
Total Inversiones BID	4,825,294.12	54,063,128.72	58,888,422.84
Aportes Locales			
Componente 1	168,513.96	1,322,677.46	1,491,191.42
Componente 2	3,472,982.74	25,850,871.02	29,323,853.76
Total Inversiones Locales	3,641,496.70	27,173,548.48	30,815,045.18
TOTAL DE FONDOS APLICADOS	8,466,790.82	81,236,677.20	89,703,468.02
Subtotal BID	7,174,705.88	-3,092,375.27	4,082,330.61
Subtotal Aporte Local	4,079,526.49	10,272,998.04	14,352,524.53
SUBTOTAL SALDOS A APLICAR	11,254,232.37	7,180,622.77	18,434,855.14
Diferencia de Cambio BID	-0.01	-0.03	-0.04
Diferencia de Cambio Aporte Local	-208,618.97	-4,402,348.13	-4,610,967.10
Retenciones a Pagar Aporte Local (Nota 11)	0.00	17,294.60	17,294.60
Saldos a Aplicar			
SALDO A APLICAR B.I.D.	7,174,705.87	-3,092,375.30	4,082,330.57
SALDO A APLICAR APORTE LOCAL	3,870,907.52	5,887,944.51	9,758,852.03
SALDO A APLICAR OTROS APORTES	0.00	0.00	0.00
TOTAL DE SALDOS A APLICAR (NOTA 6)	11,045,613.39	2,795,569.21	13,841,182.60


Cdra. Daniela C. SOLIMANI
 Coordinadora de Administración Financiera
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte


Lic. Manuela López Menéndez
 Coordinadora General
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.

(Socio)

CPCECABA N° 1 F° 17


Norberto Montero
 Contador Público (UBA)
 C.P.C.E. Ciudad Autónoma de Buenos Aires
 Tomo 167 - Folio 179

Proyecto BID 2982
01/01/2015 Hasta: 31/12/2015
Expresado en Dólares

(*) Las cifras se expresan sin redondeos.

(*) Las cifras se expresan sin redondeos.



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015

NOTA 1 – PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Los presentes Estados Financieros corresponden al segundo ejercicio del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata, financiado por el PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR. Comprende el período iniciado el 1 de enero de 2015 y finalizado el 31 de Diciembre de 2015.

El Estado de Flujo de Efectivo y el Estado de Inversiones Acumuladas constituyen los Estados Financieros Básicos del Proyecto. El Estado de Inversiones Acumuladas proporciona información acerca de los gastos e inversiones acumulados del Proyecto contenidos en la Matriz de Inversiones del Contrato de Préstamo. El Estado de Flujo de Efectivo muestra los fondos recibidos por el Programa, los fondos efectivamente utilizados (aplicados) en su ejecución y los saldos disponibles, clasificados según fuente BID y Contrapartida Local, correspondientes al ejercicio en curso y acumulados.

La información complementaria que se acompaña a los estados financieros básicos al 31 de Diciembre de 2015, se presenta para propósitos de análisis adicional.

NOTA 2 – OBJETIVO Y NATURALEZA DEL PROGRAMA

El Proyecto integra uno de los ejes estratégicos del Gobierno Argentino: la recuperación del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). El mismo se propone como primer tramo individual de una Línea de Crédito Condicional (CCLIP) cuya denominación es "Programa de Recuperación de los Ferrocarriles Metropolitanos (AR-X1018)".

La red de Ferrocarriles Metropolitanos de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires cubre 831 km distribuidos en 7 líneas. Los pasajeros transportados ascienden a 426 millones por año. Las líneas actuales no han cambiado sustancialmente en relación a la forma en que fueron diseñadas y construidas originalmente. El sistema en su conjunto se ha deteriorado progresivamente desde mediados del siglo XX, debido a los históricamente bajos niveles de inversión, lo que conlleva otros problemas como la inseguridad, la falta de confiabilidad y comodidad del servicio.

Este Proyecto coadyuva al objetivo general del CCLIP mediante la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del Ramal Constitución – La Plata (52,6 km de extensión) del Ferrocarril Roca. Específicamente, el Proyecto tiene por objetivo contribuir a la reducción de tiempos de viajes y niveles de accidentalidad, y la mejora de la confiabilidad y del confort

firmado con fines de identificación
con nuesta informe de fecha
28 APR. 2016
PRICE WATERHOUSE & CO. SRL
C. P. C. E. C. A. B. A. T. 1112

Daniel C. SOMMINI
Coordinador de Administración Financiera
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

Lic. Manuela López Menéndez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID N° 2982/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015

del servicio, incrementando como resultado la participación modal de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros del corredor Buenos Aires – La Plata.

En este sentido, el CCLIP es consistente con las prioridades del Poder Ejecutivo y se inscribe en atención a las necesidades de la red de ferrocarriles de pasajeros de la RMBA. El objetivo general de la línea de crédito es apoyar al Gobierno Argentino en el proceso de renovación de los ferrocarriles metropolitanos, contribuyendo a la mejora de los servicios de transporte público de la RMBA y de la calidad de vida de la población. Específicamente las intervenciones propuestas contribuirán a la reducción de costos de operación, tiempos de viaje y niveles de accidentalidad. Como línea condicional de crédito requiere de un período prolongado de implementación e inversiones continuadas que permitan lograr un impacto importante y sostenible en el desarrollo socioeconómico y la calidad de vida de la población.

Los objetivos específicos se dividen en:

1. Adecuar la infraestructura y superestructura ferroviaria del Ramal, para mejorar la calidad del servicio y optimizar su capacidad operativa.
2. Brindar un servicio de mayor confiabilidad al usuario, en términos de confort y seguridad.

El proyecto tiene dos componentes:

(1) Ingeniería y Administración:

Este componente comprende:

- I. Estudios técnicos, económicos y socio-ambientales y documentos de licitación requeridos para ejecutar las obras y sistemas relacionados al proyecto;
- II. Administración, seguimiento y evaluación del proyecto;
- III. Contratación de auditorías externas independientes

(2) Obras, Supervisión y Apoyo Técnico

- **Subcomponente 2.1.** Comprende la construcción y adecuación de las superestructuras e instalaciones ferroviarias. Este subcomponente financiará:

- a) Electrificación. Comprenderá:
 - i) la instalación de un sistema de catenaria para alimentar a los trenes eléctricos, con las correspondientes líneas de alimentación y protección y los postes laterales a las vías con ménsulas móviles y fijas;
y
 - ii) una subestación transformadora alimentada en 132 kVca desde la red pública.
- b) Señalamiento y telecomunicaciones. Comprenderá:

Gabriela C. SOTOMAIOR
Coordinadora de Administración Financiera
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

Lic. Manuela López-Monóndez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

PRICE WATERHOUSE & CO. SRL
(Socio)
C. P. C. E. C. A. R. A. T. O. S.



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015

- i) la instalación de un nuevo sistema de señalamiento de automático y control de trenes;
 - ii) el reemplazo de las barreras existentes por barreras automáticas; y
 - iii) un nuevo sistema de telecomunicaciones.
 - c) Adecuación de estaciones y material rodante. Comprenderá:
 - i) la mejora en el diseño y desempeño funcional de las Estaciones del Ramal, considerando accesibilidad y mejora del espacio público, integración con otros modos de transporte, y funcionalidad general de la estación; y
 - ii) la elevación de las plataformas de estaciones y la adecuación de las puertas y de las escaleras del material rodante diésel existente para poder operar con las plataformas elevadas en la etapa de transición entre ambos sistemas de tracción.
 - d) Renovación y Mejoramiento de Vías y Aparatos de Vía (ADV). Comprenderá:
 - i) la construcción de diez kilómetros de vía simple para permitir el sobrepaso de trenes, en localizaciones estratégicas del corredor para poder circular, además de trenes convencionales que paran en todas las estaciones, trenes rápidos expresos y semi-expresos;
 - ii) la renovación de 2,2 kilómetros de vía doble entre Ringuelet y Tolosa;
 - iii) el mejoramiento de 30 kilómetros de vía doble entre progresivas (kilómetros 20 a 35); y
 - iv) la renovación de 70 aparatos de vía.
 - e) Talleres y depósitos. Comprenderá la construcción y el equipamiento del taller de mantenimiento para los coches eléctricos en "Kilómetro 5". Incluirá la ampliación y adecuación del depósito de alistamiento de coches localizado en Tolosa.
 - f) Cercos. Comprenderá la construcción de cerco perimetral a lo largo de la vía.
- **Subcomponente 2.2.** Comprende la construcción y adecuación de la infraestructura Ferroviaria. Este subcomponente financiará:
- a) Construcción y adecuación de viaducto para solucionar los problemas de inestabilidad de la infraestructura de vía.
 - b) Recuperación de obras de arte. Comprenderá la adecuación de puentes, alcantarillas a lo largo de la línea mediante tareas de reparación, reposición de elementos y limpieza en la infraestructura, etc.
 - c) Pasos a bajo nivel: Incluirá la construcción de pasos bajo nivel de alto tránsito automotor en la ciudad de La Plata.

OPERA: Daniel A. S. (MIN) Firmado con fines de identificación
Coordinador de la Infraestructura Financiera con nuestro informe de fecha Cto. Manuela López Menéndez
Unidad Ejecutora Central 28 ABR. 2015 Coordinadora General
Ministerio de Transporte Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte Ministerio de Transporte

PRICE WATERHOUSE & CO. SRL
(Sociedad)



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015

- d) Obras suplementarias para drenaje. Abarcará la adecuación de los drenajes de la vía a los cambios del régimen de las precipitaciones y a la densificación de la urbanización en el entorno de la vía.
- **Subcomponente 2.3. Supervisión.** Comprenderá las actividades de supervisión de las obras y de apoyo técnico a la gestión y ejecución del Proyecto.
 - **Subcomponente 2.4. Viabilidad socio-ambiental.** Financiará las medidas de prevención, mitigación y compensación por la construcción de las obras previstas en los respectivos Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS); y los Planes de Reasentamiento Involuntario (PRI) que se requerirán desarrollar, en cumplimiento a los respectivos permisos ambientales y en conformidad con las políticas OP-703 y OP-710 del Banco.

A continuación se exponen los términos y Condiciones Financieras del Préstamo

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario: República Argentina			Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF)*	
Organismo Ejecutor (OE): Ministerio del Interior y Transporte (MIT), a través de su Unidad Ejecutora Central (UEC)			Plazo de amortización:	25 años
			VPP original:	15,25 años
			Plazo de desembolso:	5 años
Monto (US\$)			Plazo de gracia:	5,5 años
Fuente	CCLIP	1ra. operación	Comisión de inspección y vigilancia:	**
BID	1.200.000.000	300.000.000	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
Local	300.000.000	200.000.000	Comisión de crédito:	**
Total	1.500.000.000	500.000.000	Moneda de aprobación:	US\$ de la FFF

Resumen del Proyecto extraído del POD-Propuesta de Desarrollo de la Operación


Carlos G. SOLIMANI
Coordinador de Administración Financiera
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte


Lta. Manuela López Méndez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

Firmado con fines de identificación
con nuestro Informe de fecha

29 ABR. 2018.

PRICE WATERHOUSE & CO. SRL
(Socio)

C. P. C. E. C. A. B. A. T° 1 F° 17



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID N° 2982/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015

NOTA 3 – FUENTES DE FONDOS DEL PROGRAMA

Las Fuentes de Fondos del Programa están compuestas por: Desembolsos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Gobierno Nacional, conforme al Contrato de Préstamo N° 2982/OC-AR.

A continuación se expone la Matriz de Financiamiento vigente al 31 de Diciembre de 2015 expresada en dólares estadounidenses, distribuida por componente y fuente de financiamiento:

COMPONENTE	BID	LOCAL
1. Ingeniería y Administración	5.400.000,00	4.900.000,00
1.1 Estudios, proyectos y auditoría	4.900.000,00	4.900.000,00
1.2 Seguimiento, Evaluación y Auditoría	500.000,00	0,00
2 Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	294.600.000,00	195.100.000,00
2.1 Construcción y adecuación de superestructura e instalaciones ferroviarias	247.200.000,00	110.100.000,00
2.1.1 Electrificación	66.420.000,00	7.380.000,00
2.1.2 Señalamiento y telecomunicaciones	114.000.000,00	6.000.000,00
2.1.3 Adecuación de estaciones y material rodante	27.070.000,00	9.030.000,00
2.1.4 Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías	32.960.000,00	49.440.000,00
2.1.5 Talleres y depósitos	4.500.000,00	25.500.000,00
2.1.6 Cercos	2.250.000,00	12.750.000,00
2.2 Construcción y Adecuación de Infraestructura Ferroviaria	24.640.000,00	77.760.000,00
2.2.1 Viaducto	3.850.000,00	34.650.000,00
2.2.2 Reparación de Obras de arte	7.500.000,00	7.500.000,00
2.2.3 Pasos Bajo Nivel la Plata	3.840.000,00	34.560.000,00
2.2.4 Obras suplementarias de Drenaje	9.450.000,00	1.050.000,00
2.3 Supervisión	18.000.000,00	7.000.000,00
2.4 Viabilización Ambiental	4.760.000,00	240.000,00
TOTAL	300.000.000,00	200.000.000,00


G. SOMMI
Coordinador de Ejecución Financiera
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte


Lic. Manuela López Menéndez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

PREPAREDADO CON FINES DE IDENTIFICACIÓN
CON NUESTRO INFORME DE FECHA
29 ABR. 2016
PRICE WATERHOUSE & CO. SRL
(Fiscal)



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015

NOTA 4 – CRITERIOS DE VALUACIÓN Y EXPOSICIÓN

Los presentes Estados Financieros han sido elaborados por la Unidad Ejecutora Central del Ministerio de Interior y Transporte de acuerdo con las normas internacionales de contabilidad del sector público-NICSP- y a los lineamientos establecidos en la Guía de Informes Financieros y Auditoría Externa y las disposiciones del Contrato de Préstamo 2982/OC-AR.

La contabilidad se prepara sobre la base contable de efectivo, registrando los ingresos cuando se recibe el efectivo y reconociendo los gastos cuando efectivamente representan erogaciones de dinero.

Los estados financieros básicos son presentados en dólares estadounidenses de acuerdo a los requerimientos del BID.

En tal sentido, los estados financieros al 31 de Diciembre de 2015 surgen de convertir a dólares estadounidenses la información financiera que emite el sistema UEPEX registrada en pesos argentinos (\$A). A continuación se detallan las bases para dicha conversión de acuerdo a lo establecido por el Banco:

- **Inversiones financiadas con Fuente BID:**

Se utiliza el tipo de cambio de la transferencia de los dólares de la cuenta Especial en dólares estadounidenses a la cuenta Operativa en pesos, tal como se establece en el contrato de Préstamo en su art 4.09 a) (i) de las condiciones generales

- **Inversiones financiadas con Fuente de Aporte Local**

Para el caso de gastos financiados 100% con aporte local, se utiliza el Tipo de cambio correspondiente al ingreso de la fuente 11, utilizando el criterio primero entrado primero salido.

Para el caso de pagos con pari-passu de fuente 22 y fuente 11, se utiliza el tipo de cambio de la transferencia de los dólares de la cuenta especial a pesos de la cuenta Operativa, tal lo indicado en el punto anterior.

- **Activos Monetarios**

El Saldo disponible que al cierre se mantiene en la cuenta Especial en Dólares, fue valuado al tipo de cambio comprador del Banco de la Nación Argentina vigente al día de cierre del ejercicio.

El tipo de cambio comprador vigente al 31 de Diciembre de 2015, según el Banco de la Nación Argentina resultó \$ 12,94 = U\$S 1.

- **Pasivos Monetarios**

El saldo disponible que al cierre se mantiene en la cuenta Anticipo Pendiente de Rendición, fue valuado al tipo de cambio vendedor del Banco de la Nación Argentina vigente al día de cierre de ejercicio.

auditorado con fines de identificación
con nuestro informe de fecha
29 ABR. 2016

PRICE WATERHOUSE & CO

C. P. C. E. C. A. B. A. T° 1 F° 17

Graciela C. SOMMINI
Coordinadora de Administración Financiera
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

Lic. Manuela López Menéndez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015

El tipo de cambio vendedor vigente al 31 de Diciembre de 2015, según el Banco de la Nación Argentina resultó \$ 13,04 = U\$S 1.-.

NOTA 5 – EOAF-ORIGENES DE FONDOS

El detalle de los orígenes de Fondos del BID en dólares estadounidenses es el siguiente:

Desembolsado al 31/12/2014	12.000.000,00
Desembolsado durante el ejercicio 2015	50.000.000,00
Pagos Directos	970.753,45
Amortizado	0,00
Total desembolsado al 31/12/2015	62.970.753,45

NOTA 6 – EOAF – SALDOS A APLICAR

La composición de los fondos a aplicar del cuadro de Estado de Flujo de Efectivo es el siguiente:

Cuenta/Saldos	SALDOS EN PESOS			SALDOS EN DOLARES		
	FF22 \$	A.LOCAL \$	Total	FF22 USD	A.LOCAL USD	Total
Cuenta Especial Nº 517.092/4 del BNA	42,183,336.85	8.02	42,183,344.87	3,259,917.84	0.62	3,259,918.46
Cuenta del Programa Nº 54347/97	7,855,389.32	126,913,862.62	134,769,251.94	822,412.73	9,758,851.41	10,581,264.14
TOTAL	50,038,726.17	126,913,870.64	176,952,596.81	4,082,330.57	9,758,852.03	13,841,182.60

Los fondos disponibles de fuente 22 en la cuenta Operativa UEC fueron convertidos a dólares al 31/12/2015, al tipo de cambio de la transferencia de dólares de la cuenta especial a pesos de la cuenta operativa, de acuerdo a lo establecido en el contrato de Préstamo.

Los fondos disponibles de aporte local fueron convertidos al tipo de cambio de referencia del Banco Central de la República Argentina vigente al 31/12/2015, es decir \$ 13,005 = U\$S 1.

NOTA 7 – GASTOS PENDIENTES DE JUSTIFICAR

Al 31/12/2015 los gastos pendientes de justificar al BID ascienden a USD 46.705.143,33.

Se detalla la composición de los mismos:


 Gabriela C. SQUIMINI
 Coordinadora General
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte


 Manuela López Menéndez
 Coordinadora General
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte

Firmado con fines de identificación
 Con nuestro informe de fecha
28 ABR 2016

PRICE WATERHOUSE & CO. SRL
 (Socio)
 C.B.C.A.B.A. T° 1 F° 17



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015

NOTA 10 – GASTOS ELEGIBLES SEGÚN ESTADO DE INVERSIONES

Muestra las inversiones generadas y acumuladas al 31 de Diciembre de 2015, según los diferentes componentes del Préstamo contempladas en el respectivo Contrato de Préstamo.

Los montos pagados tanto en pesos como en dólares estadounidenses con fondos provenientes de fuente BID y de Aporte Local al 31 de Diciembre de 2015 son los siguientes:

Categorías de Inversión	Acumulado en Pesos al 31-12-2015		Acumulado en USD al 31-12-2015	
	FUENTE 11	FUENTE 22	FUENTE 11	FUENTE 22
1. Ingeniería y Administración	13.109.807,68	13.035.218,64	1.491.191,42	1.476.153,78
1.1 Estudios, Proyectos y Administración	13.109.807,68	12.557.268,64	1.491.191,42	1.421.810,40
1.2 Seguimiento, Evaluación y Auditoría	0,00	477.950,00	0,00	54.343,38
2. Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	266.632.432,01	523.359.716,45	29.323.853,76	57.412.269,06
2.1 Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalaciones Ferroviarias	75.583.989,05	480.081.071,70	8.264.699,54	52.623.281,63
2.2 Construcción y Adecuación de Infraestructura Ferroviaria	182.085.762,32	20.231.751,35	20.063.766,81	2.229.054,45
2.3 Supervisión	8.962.680,64	23.046.893,40	995.387,41	2.559.932,98
2.4 Viabilización Socio Ambiental	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	279.742.239,69	536.394.935,09	30.815.045,18	58.888.422,84

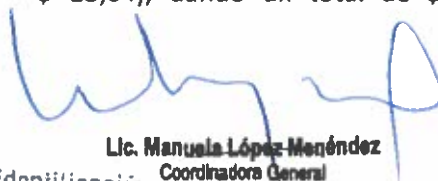
NOTA 11 – DEUDAS FISCALES

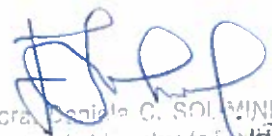
Las deudas fiscales al 31 de Diciembre ascienden a \$ 225.521,60 y se componen de la siguiente manera:

Concepto	Al 31/12/2015 en \$	Al 31/12/2015 en USD
Retención IVA	3.851,42	295,35
Retención Ganancias	91.644,60	7.027,96
Retención SUSS	130.025,58	9.971,29
Total	\$ 225.521,60	USD 17.294,60

NOTA 12 – CAPITAL ADEUDADO AL BID

El capital adeudado al BID, que asciende a de USD 62.970.753,45 fue convertido a pesos al tipo de cambio vendedor a fecha de cierre (USD 1 = \$ 13,04), dando un total de \$ 821.138.624,99.


Lic. Mariana López Menéndez
 Coordinadora General
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte


Cdr. Patricia C. SOL. MINI
 Coordinadora de Administración Financiera
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte

otado con fines de identificación
 con nuestro informe de fecha
 23 ADR. 2016
 PRICE WATERHOUSE & CO. SRL



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID N° 2982/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015

El detalle del Capital Adeudado en dólares estadounidenses al cierre del ejercicio coincide con lo informado por el LMS1, reporte financiero obtenido de la página del BID que muestra los fondos desembolsados por el proyecto.

NOTA 13 – OTROS-PATRIMONIO NETO

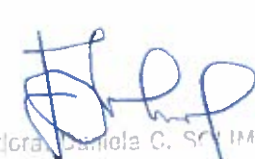
Se exponen bajo la denominación de "Otros" en el Patrimonio Neto los siguientes conceptos:

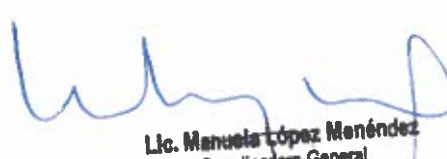
Concepto	Al 31/12/2015 en \$	Al 31/12/2015 en USD
Resultados financieros	0,00	0,00
Diferencias de cambio	(\$ 234.705.105,98)	(USD 4.610.967,13)
Resultados varios	(0,02)	0,00
Total	(\$ 234.705.106,00)	(USD 4.610.967,13)

NOTA 14 – INFORMACION COMPLEMENTARIA

Se anexa como información complementaria a los estados básicos:

- Estado de Situación Patrimonial en pesos argentinos
- Estado de Origen y Aplicación de Fondos en pesos argentinos.
- Estado de Inversiones Acumuladas en pesos argentinos.
- Estado de Solicitudes de Desembolso expresado en dólares estadounidenses.
- Conciliación del Fondo Rotatorio expresado en dólares estadounidenses.
- Conciliación de la Cuenta Designada expresado en dólares estadounidenses.


Cecilia G. SORIMINI
Coordinadora de Administración Financiera
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte


Lic. Manuela López Menéndez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

firmado con fines de identificación
con nuestro informe de fecha
29 ABR. 2016

PRICE WATERHOUSE & CO. SRL
(Socio)
C. P. C. E. C. A. B. A. T° 1 F° 17

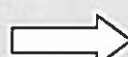
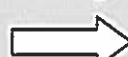
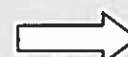
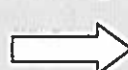


**MINISTERIO DE TRANSPORTE
DE LA NACIÓN**

**PROYECTO DE MEJORA INTEGRAL DEL FERROCARRIL ROCA: RAMAL
PLAZA CONSTITUCIÓN - LA PLATA**

PRÉSTAMO BID 2982/OC-AR

**ESTADOS FINANCIEROS COMPLEMENTARIOS
AL 31/12/2015**

-  Estado de Situación Patrimonial al 31/12/2015 en pesos argentinos
-  Estado de Origen y Aplicación de Fondos al 31/12/2015 en pesos argentinos
-  Estado de Inversiones Acumuladas al 31/12/2015 en pesos argentinos
-  Estado de Solicitudes de Desembolsos al 31/12/2015 en dólares estadounidenses
-  Conciliación del Fondo Rotatorio al 31/12/2015 en dólares estadounidenses
-  Conciliación de la cuenta designada al 31/12/2015 en dólares estadounidenses

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR

ESTADO DE SITUACIÓN PATRIMONIAL

Período: 01/01/2015 hasta 31/12/2015

Expresado en pesos

	2015	2014
ACTIVOS		
ACTIVOS CORRIENTES		
DISPONIBILIDADES		
Caja y Bancos (Nota 4, 8, 9)	176,952,596.81	93,736,513.49
Subtotal	176,952,596.81	93,736,513.49
CREDITOS		
Créditos	0.00	0.00
Subtotal	0.00	0.00
Subtotal Activos Corrientes	176,952,596.81	93,736,513.49
ACTIVOS NO CORRIENTES		
Gastos Elegibles BID y A.L. (Nota 4, 10)		
Componente 1	26,145,026.32	4,603,642.04
Componente 2	789,992,148.46	65,483,044.81
Subtotal Activos No Corrientes	816,137,174.78	70,086,686.85
TOTAL ACTIVOS	993,089,771.59	163,823,200.34
PASIVOS		
PASIVOS CORRIENTES		
Deudas Impositivas (Nota 11)	225,521.60	0.00
Subtotal Pasivos Corrientes	225,521.60	0.00
PASIVOS NO CORRIENTES		
FONDOS DE TERCEROS		
Fondos desembolsados del Préstamo (Nota 4, 9, 12)	821,138,624.99	102,612,000.00
Subtotal Pasivos No Corrientes	821,138,624.99	102,612,000.00
TOTAL PASIVOS	821,364,146.59	102,612,000.00
PATRIMONIO NETO		
FONDOS LOCALES		
Contrapartida	406,430,731.00	63,500,000.00
Otros (Nota 13)	-234,705,106.00	-2,288,799.66
Subtotal	171,725,625.00	61,211,200.34
TOTAL PATRIMONIO NETO	171,725,625.00	61,211,200.34
TOTAL PASIVO + P. NETO	993,089,771.59	163,823,200.34

firmado con fines de identificación
con nuestro Informe de fecha

28 ABR 2016

PRICE WATERHOUSE & CO. S7L

C. P. C. E. C. A. B. A. T. I. F. 17
Coordinadora de Administración Financiera
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

Lic. Manuela López Menéndez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR

ESTADO DE ORIGEN Y APLICACIÓN DE FONDOS -EOAF

Período: 01/01/2015 hasta 31/12/2015

Expresado en pesos

	Acumulado al 31/12/2014 en \$	Movimiento del Año 2015 en \$	Acumulado al 31/12/2015 en \$
Orígenes			
Prestamo BID	102,612,000.00	718,526,624.99	821,138,624.99
Total Préstamo B.I.D (NOTA 5)	102,612,000.00	718,526,624.99	821,138,624.99
Aportes Locales			
Aportes del Gobierno Central	63,500,000.00	342,930,731.00	406,430,731.00
Total Aportes Locales	63,500,000.00	342,930,731.00	406,430,731.00
Otros Aportes	0.00	0.00	0.00
TOTAL DE FONDOS RECIBIDOS	166,112,000.00	1,061,457,355.99	1,227,569,355.99
Usos de Fondos (NOTAS 3, 4, 10)			
Fondos BID			
Componente 1	3,217,692.39	9,817,526.25	13,035,218.64
Componente 2	36,473,012.22	486,886,704.23	523,359,716.45
Total Inversiones BID	39,690,704.61	496,704,230.48	536,394,935.09
Aportes Locales			
Componente 1	1,385,949.65	11,723,858.03	13,109,807.68
Componente 2	29,010,032.59	237,622,399.42	266,632,432.01
Total Inversiones Locales	30,395,982.24	249,346,257.45	279,742,239.69
TOTAL DE FONDOS APLICADOS	70,086,686.85	746,050,487.93	816,137,174.78
Subtotal BID	62,921,295.39	221,822,394.51	284,743,689.90
Subtotal Aporte Local	33,104,017.76	93,584,473.55	126,688,491.31
SUBTOTAL SALDOS A APLICAR	96,025,313.15	315,406,868.06	411,432,181.21
Diferencia de Cambio BID	-2,288,799.66	-232,416,164.07	-234,704,963.73
Diferencia de Cambio Aporte Local	0.00	-142.27	-142.27
Retenciones a Pagar Aporte Local (Nota 11)	0.00	225,521.60	225,521.60
Saldos a Aplicar			
SALDO A APLICAR B.I.D.	60,632,495.73	-10,593,769.56	50,038,726.17
SALDO A APLICAR APORTE LOCAL	33,104,017.76	93,809,852.88	126,913,870.64
SALDO A APLICAR OTROS APORTES	0.00	0.00	0.00
TOTAL DE SALDOS A APLICAR (NOTA 6)	93,736,513.49	83,216,083.32	176,952,596.81

(*) las cifras se exponen sin redondeos.


Cdra. Mariana C. SOLIMINI
 Coordinadora de Administración Financiera
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte


Lic. Manuela López Menéndez
 Coordinadora General
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte

Firmado con fines de identificación
 con nuestro informe de fecha
29 ABR. 2016

PRICE WATERHOUSE & CO. SRL
 (Socio)
 C. P. C. E. C. A. B. A. T. I. F. 17

ESTADO DE INVERSIONES

Proyecto BID 2982

01/01/2015 Hasta: 31/12/2015

Expresado en Pesos

Nro.	Categoría de Inversión	Presupuesto Vigente			Inversiones Acumuladas al 31/12/2014			Inversiones del Ejercicio 2015			TOTAL ACUMULADO AL 31/12/2015			% DE AVANCE	SALDO DISPONIBLE	
		BID (2)	Aporte Local (b)	BID (3)	Aporte Local (c)	BID (4)	Aporte Local (d)	BID (5)	Aporte Local (e)	BID (f)	Aporte Local (g)	BID (h)	Aporte Local (i)		BID (j-k)	Aporte Local (l-m)
1.2982	Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca:	4,500,000,000.00	3,000,000,000.00	39,690,704.61	30,395,982.24	496,704,230.48	249,346,257.45	536,394,935.09	279,742,239.69	3,963,605,064.91	2,720,257,760.31	3,963,605,064.91	2,720,257,760.31	10.88%	3,963,605,064.91	2,720,257,760.31
1.2982.1	Ramal Plaza Constitución - La Plata.	81,000,000.00	73,500,000.00	3,217,692.39	1,385,949.65	9,817,526.25	11,723,858.03	13,035,218.64	13,109,807.68	67,964,781.36	60,390,192.32	67,964,781.36	60,390,192.32	16.92%	67,964,781.36	60,390,192.32
1.2982.1.1	Ingeniería y Administración	73,500,000.00	73,500,000.00	3,217,692.39	1,385,949.65	9,339,576.25	11,723,858.03	12,557,268.64	13,109,807.68	60,942,731.36	60,390,192.32	60,942,731.36	60,390,192.32	17.46%	60,942,731.36	60,390,192.32
1.2982.1.1.1	Estudios y Proyectos	22,500,000.00	22,500,000.00	0.00	1,323,184.00	0.00	11,700,030.00	0.00	13,023,214.00	22,500,000.00	0.00	22,500,000.00	0.00	28.94%	22,500,000.00	0.00
1.2982.1.1.1.1	Estudios Sociales y Ambientales	0.00	0.00	0.00	230,000.00	0.00	690,000.00	0.00	920,000.00	0.00	0.00	920,000.00	0.00	0.00%	0.00	-920,000.00
1.2982.1.1.1.2	Estudios de Factibilidad	0.00	0.00	0.00	125,040.00	0.00	920,740.00	0.00	1,045,780.00	0.00	0.00	1,045,780.00	0.00	0.00%	0.00	-1,045,780.00
1.2982.1.1.1.3	Proyectos Ejecutivos	0.00	0.00	0.00	968,144.00	0.00	10,089,290.00	0.00	11,057,434.00	0.00	0.00	11,057,434.00	0.00	0.00%	0.00	-11,057,434.00
1.2982.1.1.2	Administración	51,000,000.00	51,000,000.00	3,217,692.39	62,765.65	9,339,576.25	23,828.03	12,557,268.64	86,593.68	38,442,731.36	50,913,406.32	38,442,731.36	50,913,406.32	12.40%	38,442,731.36	50,913,406.32
1.2982.1.1.2.1	Equipo Técnico UEC	43,500,000.00	43,500,000.00	3,217,692.39	0.00	9,237,465.70	0.00	12,455,158.09	0.00	31,044,841.91	43,500,000.00	31,044,841.91	43,500,000.00	14.32%	31,044,841.91	43,500,000.00
1.2982.1.1.2.2	Gastos de Funcionamiento	7,500,000.00	7,500,000.00	0.00	62,765.65	22,163.18	23,828.03	22,163.18	86,593.68	7,477,836.82	7,413,406.32	7,477,836.82	7,413,406.32	0.73%	7,477,836.82	7,413,406.32
1.2982.1.1.2.3	Capacitación	0.00	0.00	0.00	0.00	79,947.37	0.00	79,947.37	0.00	0.00	0.00	79,947.37	0.00	0.00%	0.00	-79,947.37
1.2982.1.2	Seguimiento, Evaluación y Auditoría	7,500,000.00	0.00	0.00	0.00	477,950.00	0.00	477,950.00	0.00	7,022,050.00	0.00	7,022,050.00	0.00	6.37%	7,022,050.00	0.00
1.2982.1.2.1	Auditoría del Programa	0.00	0.00	0.00	0.00	477,950.00	0.00	477,950.00	0.00	-477,950.00	0.00	-477,950.00	0.00	0.00%	0.00	0.00
1.2982.2	Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	4,419,000,000.00	2,926,500,000.00	36,473,012.22	29,010,032.59	486,886,704.23	237,622,399.42	523,359,716.45	266,632,432.01	3,895,640,283.55	2,659,867,567.99	3,895,640,283.55	2,659,867,567.99	10.75%	3,895,640,283.55	2,659,867,567.99
1.2982.2.1	Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalaciones Ferroviarias	3,708,000,000.00	1,651,500,000.00	32,519,563.24	412,079.66	447,561,508.46	75,171,959.39	480,081,071.70	75,583,989.05	3,227,918,928.30	1,575,916,010.95	3,227,918,928.30	1,575,916,010.95	10.37%	3,227,918,928.30	1,575,916,010.95
1.2982.2.1.1	Electrificación	996,300,000.00	110,700,000.00	32,519,563.24	412,079.66	446,372,581.45	52,582,346.24	478,892,144.69	52,994,375.90	517,407,855.31	57,705,624.10	517,407,855.31	57,705,624.10	48.05%	517,407,855.31	57,705,624.10
1.2982.2.1.1.1	Sistema de Catenarias	0.00	0.00	0.00	412,079.66	363,662,894.77	41,950,026.26	396,182,458.01	42,362,055.92	-396,182,458.01	-42,362,055.92	-396,182,458.01	-42,362,055.92	0.00%	-396,182,458.01	-42,362,055.92
1.2982.2.1.1.2	Subestación	0.00	0.00	0.00	0.00	82,709,686.68	10,632,319.98	82,709,686.68	10,632,319.98	-82,709,686.68	-10,632,319.98	-82,709,686.68	-10,632,319.98	0.00%	-82,709,686.68	-10,632,319.98
1.2982.2.1.2	Señalamiento y Telecomunicaciones	1,710,000,000.00	90,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,710,000,000.00	90,000,000.00	1,710,000,000.00	90,000,000.00	0.00%	1,710,000,000.00	90,000,000.00
1.2982.2.1.3	Adecuación de Estaciones y Material Rodante	406,050,000.00	135,450,000.00	0.00	0.00	1,188,927.01	22,589,613.15	1,188,927.01	22,589,613.15	404,861,072.99	112,860,386.85	404,861,072.99	112,860,386.85	4.39%	404,861,072.99	112,860,386.85
1.2982.2.1.3.1	Elevación Temporal de Andenes	0.00	0.00	0.00	0.00	1,188,927.01	22,589,613.15	1,188,927.01	22,589,613.15	-1,188,927.01	-22,589,613.15	-1,188,927.01	-22,589,613.15	0.00%	-1,188,927.01	-22,589,613.15
1.2982.2.1.4	Renovación y Mejoramiento de Vías y Aparatos de Vías	494,400,000.00	741,600,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	494,400,000.00	741,600,000.00	494,400,000.00	741,600,000.00	0.00%	494,400,000.00	741,600,000.00
1.2982.2.1.5	Talleres y Depósitos	67,500,000.00	382,500,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	67,500,000.00	382,500,000.00	67,500,000.00	382,500,000.00	0.00%	67,500,000.00	382,500,000.00
1.2982.2.1.6	Cercos	33,750,000.00	191,250,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	33,750,000.00	191,250,000.00	33,750,000.00	191,250,000.00	0.00%	33,750,000.00	191,250,000.00
1.2982.2.2	Construcción y Adecuación de Infraestructura Ferroviaria	369,600,000.00	1,166,400,000.00	3,142,515.55	28,282,639.92	17,089,235.80	153,803,122.40	20,231,751.35	182,085,762.32	349,368,248.65	984,314,237.68	349,368,248.65	984,314,237.68	13.17%	349,368,248.65	984,314,237.68
1.2982.2.2.1	Viaductos	57,750,000.00	519,750,000.00	3,142,515.55	28,282,639.92	17,089,235.80	153,803,122.40	20,231,751.35	182,085,762.32	37,518,248.65	337,664,237.68	37,518,248.65	337,664,237.68	35.03%	37,518,248.65	337,664,237.68
1.2982.2.2.2	Reparación de Obras de Arte	112,500,000.00	112,500,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	112,500,000.00	112,500,000.00	112,500,000.00	112,500,000.00	0.00%	112,500,000.00	112,500,000.00
1.2982.2.2.3	Pasos Bajo Nivel La Plata	57,600,000.00	518,400,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	57,600,000.00	518,400,000.00	57,600,000.00	518,400,000.00	0.00%	57,600,000.00	518,400,000.00
1.2982.2.2.4	Obras Suplementarias de Drenaje	141,750,000.00	15,750,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	141,750,000.00	15,750,000.00	141,750,000.00	15,750,000.00	0.00%	141,750,000.00	15,750,000.00
1.2982.2.3	Supervisión	270,000,000.00	105,000,000.00	810,933.43	315,363.01	22,235,959.97	8,647,317.63	23,046,893.40	8,962,680.64	246,953,106.60	96,037,319.36	246,953,106.60	96,037,319.36	8.54%	246,953,106.60	96,037,319.36
1.2982.2.3.1	Electrificación	21,000,000.00	7,500,000.00	603,762.24	234,796.44	12,748,280.11	4,957,664.41	13,352,042.35	5,192,460.85	7,647,957.65	2,307,539.15	7,647,957.65	2,307,539.15	65.07%	7,647,957.65	2,307,539.15
1.2982.2.3.2	Grandes Obras Civiles	40,500,000.00	15,000,000.00	207,171.19	80,566.57	9,487,679.86	3,689,653.22	9,694,851.05	3,770,219.79	30,805,148.95	11,229,780.21	30,805,148.95	11,229,780.21	24.26%	30,805,148.95	11,229,780.21
1.2982.2.3.3	Señalamiento y Comunicaciones	75,000,000.00	30,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	75,000,000.00	30,000,000.00	75,000,000.00	30,000,000.00	0.00%	75,000,000.00	30,000,000.00
1.2982.2.3.4	Obras Varias	61,500,000.00	24,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	61,500,000.00	24,000,000.00	61,500,000.00	24,000,000.00	0.00%	61,500,000.00	24,000,000.00
1.2982.2.3.5	Apoyo Técnico a la Gestión y Ejecución del Proyecto	72,000,000.00	28,500,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	72,000,000.00	28,500,000.00	72,000,000.00	28,500,000.00	0.00%	72,000,000.00	28,500,000.00
1.2982.2.4	Viabilización Socio Ambiental	71,400,000.00	3,600,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	71,400,000.00	3,600,000.00	71,400,000.00	3,600,000.00	0.00%	71,400,000.00	3,600,000.00
TOTAL		4,500,000,000.00	3,000,000,000.00	39,690,704.61	30,395,982.24	496,704,230.48	249,346,257.45	536,394,935.09	279,742,239.69	3,963,605,064.91	2,720,257,760.31	3,963,605,064.91	2,720,257,760.31		3,963,605,064.91	2,720,257,760.31
TOTAL BID + A. LOCAL		7,500,000,000.00	7,500,000,000.00	70,086,696.85	70,086,696.85	746,050,487.93	746,050,487.93	816,137,174.78	816,137,174.78	6,683,862,825.22	4,700,000,000.00	6,683,862,825.22	4,700,000,000.00		6,683,862,825.22	4,700,000,000.00
PARA PASAR		60.00%	40.00%	56.63%	43.37%	66.58%	33.42%	65.72%	34.28%	59.30%	40.70%	59.30%	40.70%		59.30%	40.70%

Elaborado con fines de identificación
SAR, el presente informe de fecha

29 MAR 2016

PRICE WATERHOUSE & CO. S.A.
C. P. C. E. C. A. B. A. T- 1 F 17 (Socio)

Coordinador de Administración Financiera
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

Lic. Mariana López Martínez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR

ESTADO DE SOLICITUD DE DESEMBOLSO

Período: 01/01/2015 hasta 31/12/2015

Expresado en dólares

				BID	LOCAL
1	TOTAL DESEMBOLSADO AL INICIO DEL EJERCICIO			12,000,000.00	0.00
2	Anticipos de Fondos (Constitución de F.R, Anticipo de Fondos y Resposiciones de Fondos por el monto desembolsado)				
		BID	LOCAL		
20/02/2015	Solicitud Nro. 3 (Nota 5)	50,000,000.00	0.00		
2	Total Anticipos de Fondos del Ejercicio			50,000,000.00	0.00
3	Justificaciones de Anticipos de Fondos (Justificaciones de Anticipos de Fondos y reposiciones de Fondos por el monto justificado)				
		BID	LOCAL		
13/02/2015	Justificación Nro. 2	11,212,526.07	4,723,908.91		
3	Total de Justificaciones			11,212,526.07	4,723,908.91
4	Otras solicitudes de desembolso (Reembolsos de Pagos Hechos y desembolsos Directos)				
		BID	LOCAL		
17/12/2015	Pago Directo (Nota 5)	970,753.45	0.00		
4	Total otros desembolsos			970,753.45	0.00
5	Costos Financieros Capitalizados				
		BID	LOCAL		
	F.I.V.				
	Intereses	0.00	0.00		
5	Total Costos Financieros			0.00	0.00
6	TOTAL DESEMBOLSADO AL CIERRE DEL EJERCICIO (1+2+4+5)			62,970,753.45	0.00

(*) Las cifras se expresan sin redondeos


Cecilia C. SOLIMANI
 Coordinadora de Administración Financiera
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte


Lic. Manuela López Menéndez
 Coordinadora General
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte

Firmado con fines de identificación
 con nuestro Informe de fecha
29 ABR. 2015
PRICE WATERHOUSE & CO. SRL
 (Socio)
 C. P. C. E. C. A. B. A. T° 1 F° 17

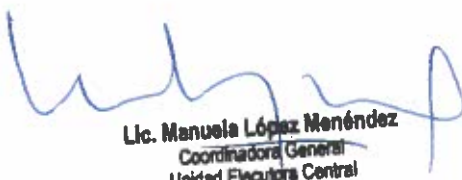
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata

**PRESTAMO BID Nº 2982/OC-AR
CONCILIACION FONDO ROTATORIO**

Período: 01/01/2015 al 31/12/2015
Expresado en dólares

I Fondo Rotatorio al Inicio del Ejercicio:			
A	Saldo de Fondo Rotatorio al cierre según LMS1	12,000,000.00	
B	(MENOS) Gastos Pendientes de Justificación al BID al cierre del ejercicio	4,825,294.12	
C	(MENOS) Diferencia de conversión UEPEX	0.01	
D	Saldo de Fondo Rotatorio al cierre según Estado Financiero		7,174,705.87
II Movimientos del Ejercicio:			
E	Anticipos de Fondos. (de Estado de Solicitudes de Desembolso Punto 2)	50,000,000.00	
F	(MENOS) Justificaciones de Anticipos. (de Estado de Solicitudes de Desembolso Punto 3)	11,212,526.07	
G	Total Movimientos del Ejercicio		38,787,473.93
III Saldo del Fondo Rotatorio al cierre del ejercicio:			
H	Saldo de Fondo Rotatorio al cierre según LMS1 (A+G-C)	50,787,473.92	
I	(MENOS) Gastos Pendientes de Justificación al BID al cierre del ejercicio (Ver Nota 7)	46,705,143.33	
J	(MENOS) Diferencia de conversión UEPEX	0.02	
K	Saldo de Fondo Rotatorio al cierre según Estado Financiero (ver Nota 6)		4,082,330.57


Cdra. Daniela C. SOMMINI
Coordinadora de Administración Financiera
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte


Lic. Manuela López Menéndez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

Firmado con fines de identificación
con nuestro Informe de fecha

29 DEC. 2016

PRICE WATERHOUSE & CO. SRL

(Socio)

C. P. C. E. C. A. B. A. T° 1 F° 17

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID N° 2982/OC-AR

CONCILIACION DE LA CUENTA DESIGNADA

Período: 01/01/2015 al 31/12/2015

Expresado en dólares

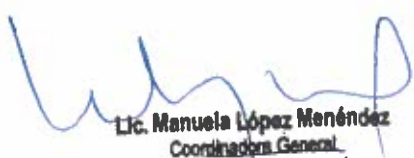
Año 2015

Cuenta N° 517092/4

Banco depositario: Banco de la Nación Argentina

Saldo Inicial	7,129,881.32
Mas:	
Desembolsos a cuenta designada BID	50,000,000.00
Total Ingresos año 2015	50,000,000.00
Menos:	
Gastos Bancarios	-37.14
Transferencias	53,870,000.00
Total Egresos año 2015	53,869,962.86
Saldo Final al 31/12/2015 (ver Nota 9)	3,259,918.46


C. SOMINI
Coordinador de Administración Financiera
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte


Lic. Manuela López Menéndez
Coordinadora General
Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte

Firmado con fines de identificación
con nuestro informe de fecha

Página 1 de 1

20 ABR 2016

PRICE WATERHOUSE & CO. SRL

(Socio)

C. P. C. E. C. A. B. A. T° 1 F° 17



INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A la Unidad Ejecutora Central del Ministerio del Interior y Transporte
Lic. Manuela López Menéndez
Proyecto de mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata”,
Domicilio legal: Julio. A. Roca 636- Piso 6-
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Informe sobre los estados financieros del “Proyecto de mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata”,

Hemos auditado los Estados de Flujo de Efectivo y de Inversiones por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015, así como un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa incluida en las notas 1 a 14 presentadas como información complementaria correspondientes al “Proyecto de mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata” (denominados conjuntamente “los estados financieros del Proyecto”), parcialmente financiado a través del Contrato de Préstamo BID N° 2982/OC-AR celebrado entre el Gobierno Nacional y el Banco Iberoamericano de Desarrollo (BID), de acuerdo con lo requerido por los Términos de Referencia del Pliego de Licitación.

Los saldos y otra información correspondientes al ejercicio 2014, son parte integrante de los estados financieros auditados mencionados precedentemente y por lo tanto deberán ser considerados en relación con esos estados financieros.

Responsabilidad de la Dirección de la Unidad Ejecutora Central del Ministerio del Interior y Transporte (en adelante “UEC”)

La Dirección de la UEC es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros adjuntos de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (NICSP) - “Información financiera según la base contable de Efectivo” y los lineamientos establecidos en los Términos de Referencia del Pliego de Licitación y el Contrato de Préstamo BID N° 2982/OC-AR. Asimismo la Dirección de la UEC es responsable de la existencia del control interno que considere necesario para posibilitar la preparación de los estados financieros del Proyecto libre de correcciones significativas originadas en errores o en irregularidades.

Responsabilidad de los auditores

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los estados financieros del Proyecto adjuntos basados en nuestra auditoría. Hemos llevado a cabo nuestro examen de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIAs). Dichas normas fueron adoptadas como normas de auditoría en Argentina mediante la Resolución Técnica N° 32 de FACPCE tal y como fueron aprobadas por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB por sus siglas en inglés) y exigen que cumplamos con los requerimientos de ética, así como que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable sobre si los estados financieros se encuentran libre de incorrecciones significativas.

Una auditoría conlleva la aplicación de procedimientos para obtener elementos de juicio sobre las cifras y otra información presentada en los estados financieros del Proyecto. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la valoración del riesgo de incorrecciones significativas en los estados financieros del Proyecto debido a fraude o error. Al efectuar dicha valoración del riesgo, al auditor debe tener en consideración el control interno pertinente para la



Price Waterhouse & Co. S.R.L., Bouchard 557, piso 8°, C1106ABG - Ciudad de Buenos Aires
T: +(54.11) 4850.0000, F: +(54.11) 4850.1800, www.pwc.com/ar



preparación y presentación razonable por parte de la UEC de los estados financieros del Proyecto, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la UEC. Una auditoría también comprende una evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas, de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección de la UEC y de la presentación de los estados financieros del Proyecto en su conjunto.

Consideramos que los elementos de juicio que hemos obtenido proporcionan una base suficiente y adecuada para fundamentar nuestra opinión de auditoría.

Opinión

En nuestra opinión, los estados financieros del Proyecto mencionados en el primer párrafo del presente informe presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, el Estado de Flujo de Efectivo y el Estado de Inversiones por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 de conformidad con las políticas contables descriptas en la Nota 4 a los estados financieros del Proyecto y con los términos del Contrato de Préstamo BID N° 2982/OC-AR del Banco Iberoamericano de Desarrollo.

Otras cuestiones

Sin calificar nuestra opinión, deseamos aclarar lo siguiente:

- Nuestra tarea no tuvo por objeto evaluar, respecto de las erogaciones en general:
 - a) La calidad, integridad y/o eficiencia de los servicios de los expertos individuales contratados y/o recontratados o de las adquisiciones de bienes y construcciones de obras realizadas en el marco del Proyecto;
 - b) la gestión de la Unidad Ejecutora Central del Ministerio del Interior y Transporte;
 - c) los méritos y deméritos de los servicios y/o adquisiciones y/o construcciones realizadas; y
 - d) el cumplimiento de los objetivos del Programa.
- Los procedimientos de auditoría fueron aplicados sobre los saldos en pesos argentinos que surgen del sistema contable UEPEX de la UEC, los cuales han sido convertidos a dólares estadounidenses siguiendo el criterio indicado en Nota 4. Con referencia a dicha conversión no deberá interpretarse que los importes en dólares estadounidenses representan, o han sido o podrían ser convertidos a dólares estadounidenses billete.
- Las políticas contables utilizadas para la preparación de los estados financieros se describen en nota 4. La información financiera sólo se prepara con el objetivo de ser utilizada por la UEC y el BID. Debido a esto, la información financiera puede no ser adecuada para otro propósito. Asimismo, nuestro informe tiene el objetivo de ser utilizado por la UEC y el BID y no debe ser distribuido o utilizado por terceros distintos de ellos.





Informe sobre cumplimiento de disposiciones vigentes

En cumplimiento de disposiciones vigentes informamos que:

- a) hemos aplicado los procedimientos sobre prevención de lavado de dinero y financiación del terrorismo previstos en las correspondientes normas profesionales emitidas por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 29 de abril de 2016.

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.


(Socio)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 1 - F° 17

Dr. Norberto Montero
Contador Público (UBA)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 167 F° 179

**Unidad Ejecutora Central
Proyecto de Mejora Integral del
Ferrocarril General Roca: Ramal Plaza
Constitución – La Plata”**

**RECOMENDACIONES SOBRE CONTROLES Y
PROCESOS OPERATIVOS**



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 29 de abril de 2016

Señores
Unidad Ejecutora Central
At: Lic. Manuela López Menéndez

De nuestra consideración:

Durante nuestro examen de los estados financieros de Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata” correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015, hemos tenido en cuenta el sistema de control interno vigente en la Unidad Ejecutora Central (en adelante UEC), no para efectuar una evaluación del mismo, sino para determinar los procedimientos de auditoría a realizar para la emisión de nuestra opinión profesional sobre los estados contables mencionados.

De nuestra revisión han surgido recomendaciones que involucran el control interno y su operación como así también recomendaciones relacionadas con los contratos celebrados y las obras físicas, que hemos considerado oportuno informarlas a usted para su conocimiento o acción futura.

Por lo expuesto, las recomendaciones contenidas en este informe no necesariamente revelan todos aquellos comentarios o situaciones que un estudio específico podría revelar.

En el presente documento se detallan recomendaciones que surgieron de nuestro trabajo. Otras recomendaciones de menor importancia fueron formuladas verbalmente a la UEC durante el curso de nuestra tarea.

Entendemos que la adopción de las recomendaciones que efectuamos contribuirá, al mejoramiento de los procedimientos existentes, en relación al “Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata” de la UEC.

El contenido de nuestra carta ha sido comentado con los responsables de la UEC y sus opiniones se incluyen a continuación de cada recomendación.

También hemos efectuado un seguimiento de los puntos de control interno informados el año anterior.

Este informe es para uso exclusivo de la Coordinación General de la UEC y no debe ser distribuido a quienes no está destinado.

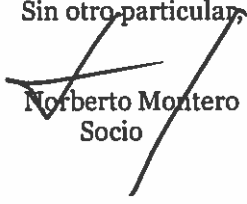


Price Waterhouse & Co. S.R.L., Bouchard 557, piso 8º, C1106ABG - Ciudad de Buenos Aires
T: +(54.11) 4850.0000, F: +(54.11) 4850.1800, www.pwc.com/ar



Deseamos destacar nuestro agradecimiento por la cooperación que nos ha sido dispensada por parte de los funcionarios y del personal de la UEC durante el desarrollo de nuestro examen.

Sin otro particular, saludamos a ustedes muy atentamente.


Norberto Montero
Socio

CONTENIDO

Enunciado de las observaciones y propuestas de mejoras

A- Aspectos referidos a la revisión de los procesos del Proyecto

B- Aspectos referidos a la revisión de contratos de obra y supervisión; y aspectos sobre la marcha de las obras en ejecución

ENUNCIADO DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS DE MEJORAS

A los efectos de permitir una visión global de los diversos aspectos contenidos en el presente informe, hemos considerado conveniente enunciar los títulos de cada uno de los puntos relevados, facilitando la comprensión general de los temas abordados, los cuales están referidos a:

A – ASPECTOS REFERIDOS A LA REVISIÓN DE LOS PROCESOS DEL PROYECTO

Aspectos relevados	Página
A.1 Seguimiento de recomendaciones sobre controles y procesos operativos informados en 2014	4
A.2 Consultores individuales – viáticos y otros	6
A.3 Financiación de capacitación a consultores individuales	7
A.4 Cuestiones generales de relevamiento de documentación	8

B – ASPECTOS REFERIDOS A LA REVISIÓN DE CONTRATOS DE OBRA Y SUPERVISIÓN Y ASPECTOS SOBRE LA MARCHA DE LAS OBRAS EN EJECUCIÓN

Aspectos relevados	Página
B.1 Seguimiento de recomendaciones sobre la revisión de contratos de obra y supervisión informados en 2014	11
B.2 No hay cronograma maestro integrado por el proyecto	14
B.3 Los informes mensuales de la supervisión no tienen la firma de los expertos responsables	15
B.4 Las horas del contrato de supervisión están por finalizar	16
B.5 No hay evidencia de la aprobación por parte de la supervisión para algunos ensayos realizados	18
B.6 Posibles multas por demoras en los plazos	19
B.7 La enmienda no tiene análisis de costos adicionales y gastos improductivos	20
B.8 El porcentaje de aprobación de ingeniería de detalle es significativamente inferior del avance de construcción	21
B.9 La estructura de la información que presenta el plan de trabajo y los certificados no permiten conocer adecuadamente el estado real de la obra	22
B.10 Se prevé más demoras en la obra sin planes de recuperación de tiempo	23
B.11 Proyecto Ejecutivo de Obra fue entregado tarde y no cumplió con los requisitos	24
B.12 Falta mantenimiento de los andenes en Wilde y Don Bosco	25
B.13 El proyecto no cumplió con las productivas mínimas establecidas y no tiene planes de recuperación de tiempo	26
B.14 Se prevé demoras en la obra	27
B.15 Detalle constructivo que podría llevar deterioro progresivo	28
B.16 Falta protocolos de seguridad para los vecinos que cruzan la obra	29

**Unidad Ejecutora Central
Proyecto de Mejora Integral del
Ferrocarril General Roca: Ramal Plaza
Constitución – La Plata”**

**ASPECTOS REFERIDOS A LA REVISIÓN DE
PROCESOS DEL PROYECTO**

A ASPECTOS REFERIDOS A CUMPLIMIENTO DE NORMAS DEL BID

A.1 Seguimiento de recomendaciones sobre controles y procesos operativos informados en 2014

De los aspectos referidos a la revisión inicial de los procesos del Proyecto observados en 2014, se mantiene para la revisión de 2015 los puntos que se enuncian a continuación:

- Observaciones al Esquema / Organigrama de la UEC propuesto para el Proyecto según Reglamento Operativo (RO).
- Contratos de consultores por tiempos limitados

Comentario de la UEC

- Esquema/ Organigrama UEC definido en el RO

En el RO aprobado y consensado por el BID se expone un organigrama general de la UEC para todos los proyectos que tiene en cartera, identificándose la jerarquía de cada puesto, previéndose en cada coordinación un Coordinador experto y un equipo de trabajo formado por consultores seniors, semi-seniors y asistentes. Asimismo, se detallan las principales misiones y funciones de cada coordinación. La no inclusión de los nombres de los responsables de cada área, responde a que el Reglamento Operativo se encuentra aprobado por Resolución del Ministro del Interior y Transporte, por lo tanto la previsión de los nombres de cada persona que forma parte de la Unidad en el organigrama torna necesario ante cada modificación del mismo una nueva Resolución modificatoria de la ya mencionada, generando un dispendio de actividad administrativa.

El organigrama responde a un esquema matricial a fin de combinar características de los diseños de organización funcional y de acuerdo a las necesidades de cada Proyecto.

Este diseño matricial elimina la duplicidad de actividades funcionales integrando aquellas actividades/tareas afines, dota de una mayor flexibilidad en la elección de recursos idóneos, fomenta la promoción de equipos multidisciplinarios y permite la especialización de equipos con recursos adecuados para la gestión de proyectos.

Asimismo, el BID está en conocimiento de cada uno de los miembros que forman parte de las distintas Coordinaciones, como se ha comunicado en el documento solicitado por el mismo de "Fortalecimiento Institucional" condición previa al primer desembolso presentado.

No obstante, se puso a disposición de la auditoría un organigrama con el detalle de todas las personas que prestan servicios en el Proyecto.

El manual de procedimientos de la Unidad describe los procesos y procedimientos relacionados con las actividades de cada coordinación y asimismo las funciones de cada consultor están detalladas en sus respectivos términos de referencia, por lo que no creemos necesario describir las actividades de cada puesto del organigrama.

Es función de cada coordinador evaluar el trabajo de los consultores que tiene a su cargo, dicha tarea se mide en forma periódica y en forma anual se realizan las evaluaciones de desempeño de los consultores y su recomendación para recontractación

- **Contratos de consultores por tiempos limitados**

La consultoría individual en el marco de proyectos financiados por organismos multilaterales de crédito en el ámbito de la Administración Pública Nacional se rige por el Decreto N° 601 del 11 de abril de 2002, N° 577 del 7 de agosto de 2003, modificado por el Decreto N° 485 del 2 de mayo de 2013, N° 2345 del 30 de diciembre de 2008 y N° 1072 del 26 de julio de 2010. En este sentido, la normativa limita los contratos como máximo al año calendario considerando las previsiones presupuestarias que existen para el proyecto año a año. Dicha afirmación puede constatar en el Decreto 577/2003 y sus modificatorias Art. N°5 y 6,

Art. 5° — La totalidad de las contrataciones deberá limitarse al monto del crédito asignado a cada Jurisdicción con ese objeto, en las disposiciones correspondientes de la Ley de Presupuesto Nacional aprobada para el respectivo ejercicio.

Art. 6° — La estricta observancia de lo dispuesto en el artículo anterior será fiscalizada por la Unidad de Auditoría Interna de cada Jurisdicción y su violación implicará la aplicación de los regímenes de responsabilidad previstos en las Leyes Nros. 24.156 y 25.164, según corresponda.

Lamentablemente la Unidad no conoce la continuidad de los consultores en el momento de la contratación, debido al desempeño del consultor en la Unidad y los intereses personales del consultor. En tal sentido y de acuerdo se establece en el R.O. no se solicitan ni objeción ex ante de los consultores individuales. Igualmente se ha acordado con el BID enviar los tdr para su conocimiento de cada persona que ingresa a la Unidad y se envían al cierre de cada año evaluación de desempeño de cada consultor con la recomendación de recontratación o no.

Revisión 2015

A.2 Consultores individuales – viáticos y otros

Observación

Dentro de la cuenta contable “Consultoría BID” hemos observado pagos en concepto de viáticos al interior del país (Ciudades de Rosario, Gualeguaychú y Córdoba), fuera del espacio físico de las obras del Proyecto por un total de \$39.682,89.- Respecto de esto hemos observado lo siguiente:

- De las Autorizaciones de Pago consta como documentación soporte una rendición con escasa descripción del motivo del viaje.
- Asimismo, de la lista de consultores hemos identificado que existen viáticos por \$643,00.- del Sr. Gustavo Norberto Casañas el cual no es consultor individual financiado por el Préstamo BID 2982/OC-AR ni forma parte del organigrama provisto por la Unidad Ejecutora Central.

Efecto

Posible cuestionamiento por parte de terceros de la elegibilidad del gasto incurrido por financiamiento de viáticos a consultores individuales no relacionados directamente con el Proyecto y/o a destinos donde no se lleven a cabo obras del Proyecto.

Recomendación

Recomendamos que tanto para el pago de viáticos por viajes a destinos que no tengan relación directa con los lugares donde se lleven a cabo obras del Proyecto, como para aquellas erogaciones de viáticos de consultores individuales que no sean propios del Proyecto mejorar o tener mayor atención en la documentación de respaldo. Que la misma sea de suficiente evidencia para evitar cuestionamientos posteriores en cuanto a la elegibilidad del gasto.

Comentario de la UEC

Los viajes realizados por los consultores: Barone, Casañas, Lapadula, Lavalle y Recalde, fueron relacionados con actividades del Proyecto. Estos viajes estuvieron vinculados al seguimiento de la Obra de Catenarias, cuyo objetivo fue revisar la producción de los subcontratistas de Supercemento Saic. En tal sentido se realizaron viajes para supervisar y agilizar la producción de Scimaca- Rosario Cormetal-Rosario, MSF- San Francisco Córdoba y Ejecutora de Obras- Gualeguaychu, dado que se debía contar con información fehaciente de la producción de piezas/ insumos, para realizar el montaje necesario con el fin de optimizar el avance de la Obra durante el corte de total de servicio del ramal Constitución – La Plata.

Las planilla de rendición de pasajes y viáticos son utilizadas por la UEC desde diciembre de 2013 en las cual se informa el motivo del viaje, las fechas del mismo debidamente autorizadas por el Coordinador a cargo.

Tomamos en cuenta el comentario de la auditoría y se solicitará a los Consultores una mayor descripción del motivo del viaje en la planilla de rendición.

El consultor Casañas es un asistente administrativo que se encontraba financiado por el Préstamo BIRF N° 7794 y que viajó para asistir al Coordinador General Adjunto, Pablo Barone. Si bien los honorarios de este consultor son financiados en otro Proyecto, su viáticos es un gasto directamente relacionado con el Proyecto Roca y por tal motivo la registración es correcta

A.3 Financiación de capacitación a consultores individuales

Observación

Dentro de la cuenta contable “Costos operativos” financiados con Aporte Local (F11) hemos observado pagos por una maestría en Políticas Públicas en la Universidad Torcuato Di Tella de una consultora individual del Proyecto. La decisión de financiación de dicha maestría fue aprobada por el Coordinador General Adjunto del Proyecto.

Del relevamiento del legajo de la consultora, observamos que en la actualidad la Consultora Individual beneficiada con la financiación de la maestría no forma parte de la nómina del Proyecto, habiendo sido reclutada por el BID.

Asimismo, hemos observado que en una Autorización de Pago la factura se encontraba a nombre de la Unidad Ejecutora Central, no se observó recibo oficial de la Universidad Torcuato Di Tella, sólo la firma conforme de recibo de la consultora individual.

Efecto

De la situación descripta inferimos que podría haber cuestionamientos en relación a la elegibilidad del gasto financiado por el Proyecto.

Posibilidad de que la Unidad Ejecutora Central contraiga un pasivo con el proveedor siendo que la factura se realizó a nombre de la Unidad y no se obtuvo recibo oficial de pago correspondiente.

Recomendación

Recomendamos que en situaciones similares se adjunte a la Autorización de Pago el motivo por el cual el Proyecto se vea beneficiado con la Capacitación de un consultor individual, especificando la razón de la elección del consultor individual, su rol en el Proyecto a fin de evitar cuestionamientos de elegibilidad.

Recomendamos asimismo que se tomen los recaudos para que la capacitación de un consultor individual genere beneficios claros al Proyecto y mantenga la vinculación con la Unidad Ejecutora y Proyecto en sí.

Recomendamos mantener un control y seguimiento de la documentación requerida por el Manual de Procedimientos de Administración Financiera.

Comentario de la UEC

La documentación de la capacitación objeto de auditoría se encuentra en el expediente So2: 0071190/2015. En la nota N° 694/2014, se establece que “esta maestría aportaría a la Unidad una actualización permanente de los temas en boga relativos al derecho administrativo y público, temas económicos, aportando un enfoque actualizado, creativo, innovador, y con amplia visión de las políticas públicas”.

Asimismo en la Disposición N° 8/2015 del Coordinador General de la UEC, convalidatoria del gasto, establece que se ha aprobado la capacitación de la consultora Lic Soledad Gómez Carusso, en la maestría de políticas públicas.

Dado que los contratos de consultoría individual deben ser anuales por normativa nacional, no cuenta la UEC con herramientas que garanticen la permanencia de los consultores a los cuales se otorgan las capacitaciones.

La factura de la Universidad fue emitida a nombre del Proyecto ya que este es el que financia el gasto.

A.4 Cuestiones generales de relevamiento de documentación

Observación

Del relevamiento realizado durante el proceso de auditoría hemos observado

Documento	N°	Fecha	Nombre	Descripción	Monto	Observación
Autorización de Pago	201500079	29/01/2015	Pablo Spotti	Honorarios Profesionales Enero-2015 - Consultor Técnico	ARS 23.123,00	No se observó el certificado de servicios correspondiente
Autorización de Pago	201500599	21/07/2015	SIEMENS S.A. - TECNOLOGÍA EN SERVICIOS URBANOS TESUR S.A. - UTE	Anticipo Financiero - Subestación Transformadora	ARS 73.231.508,93	Se relevó copia de la AP dado que la AP original está extraviada
Autorización de Pago	201501128	01/12/2015	ELEPRINT SA - ESUCO SA - RINGUELET - UTE	Certif. N° 13 Ajuste - Redeterminación de precios Viaducto Ringuelet	ARS 6.677.673,39	Se observó que el recibo 0002 - 00000025 tenía una diferencia entre los importes en texto y número.
Autorización de Pago	201500395	13/05/2015	SUPERCEMENTO S.A.I.C	Redeterm. CO N 7 - Tendido de Catenarias - Lote 1	ARS 481.889,76	No se observó el recibo correspondiente
Autorización de Pago	201500447	03/06/2015	CONSORCIO EUROESTUDIOS - HYTSA - SIGLA	Cert. N° 8 - Supervisión obras de electrificación - SIGLA	ARS 638.322,48	Certificado sin firma de la Contratista - Representante Legal : Marcela Pimentel
Legajo		Período 2015	LAPADULA, JULIO CESAR	Consultor individual		Dentro del legajo no se observaron los informes de avance de 3 trimestres de 2015 según requerido en los Términos de Referencia de Contrato de 2015 y Manual de Procedimientos de Administración Financiera COD. AF.3.05

Deseamos destacar que en el marco de nuestra auditoría, hemos efectuado procedimientos alternativos para validar la elegibilidad de estos gastos sin observaciones significativas.

Efecto

Falta de control sobre los aspectos de documentación formal que sustentan algunas erogaciones.

Recomendación

Recomendamos un mayor control en la documentación recibida por parte de terceros.

Comentario de la UEC

Existen procedimientos tendientes a minimizar los riesgos de control interno detallados en el Manual de Procesos y Procedimientos. No obstante, pueden producirse errores administrativos involuntarios. Se detalla a continuación la respuesta a cada una de las observaciones:

- 201500079 Honorarios Profesionales Enero-2015 - Consultor Técnico De acuerdo con la observación. Se ha extraviado la certificación de servicios del consultor objeto de la revisión. No obstante, existen documentación firmada para ese mes que respalda la prestación de servicio dada que se trata del Coordinador de Adquisiciones.
- 201500599- Anticipo Financiero - Subestación Transformadora- De acuerdo con la observación. Existen copias de todos los pagos en los expedientes.
- 201501128 - El recibo 0002 - 0000025 Fue salvado por Contadora Andrea Altamirano de la Administración de la UTE.
- 201500395- El recibo se extravió, se solicitó al contratista Supercemento SAIC copia del mismo, ponemos a su disposición copia del mismo. No obstante, el pago fue realizado por Transferencia electrónica.
- 201500447- Tomamos en cuenta la observación, si bien el certificado ingresó a la mesa de entradas de la Unidad, por Nota formal, se omitió la firma del certificado. Asimismo, nos hemos comunicado con Marcela Pimentel, representante legal de la UTE, para que firme el certificado N° 8, el mismo ya se encuentra firmado y a disposición de la auditoría.
- Legajo Julio Lapadula – Se toma en cuenta la observación, se han extraviado los informes parciales del Coordinador de Obras hasta el 31/12/2015, y solo se conserva en el legajo el informe final al 31/12/2015, que dan cuenta de todas las actividades del coordinador en la duración del contrato. Asimismo, existen notas y memos, firmados por el consultor objeto de la revisión, dejando evidencia de su trabajo en la Unidad.

**Unidad Ejecutora Central
Proyecto de Mejora Integral del
Ferrocarril General Roca: Ramal Plaza
Constitución – La Plata”**

**ASPECTOS REFERIDOS A LA REVISIÓN DE
CONTRATOS DE OBRA Y SUPERVISIÓN Y
ASPECTOS SOBRE LA MARCHA DE LAS
OBRAS EN EJECUCIÓN**

B – ASPECTOS REFERIDOS A LA REVISIÓN DE CONTRATOS DE OBRA Y SUPERVISIÓN Y ASPECTOS SOBRE LA MARCHA DE LAS OBRAS EN EJECUCIÓN

B.1 Seguimiento de recomendaciones sobre la revisión de contratos de obra y supervisión informados en 2014

De los aspectos referidos a la revisión inicial de los contratos observados en 2014, se mantiene para la revisión de 2015 los puntos que se enuncian a continuación:

1. Gobierno de proyecto
2. Incentivos y penalidades en los contratos de Supervisión

Comentario de la UEC

- Gobierno de proyecto

La Unidad Ejecutora Central (UEC) es la responsable final de la ejecución, supervisión y monitoreo del Proyecto BID N° 2982-AR conforme se expone en el Decreto N° 2034 del 4 de Diciembre de 2013.

Es dable destacar, que en el marco del cumplimiento de las condiciones especiales previas al primer desembolso, la UEC presentó el informe de fortalecimiento al BID como evidencia del fortalecimiento y capacidad de la Unidad para gestionar y ejecutar el Proyecto. En el informe se expusieron las incorporaciones de los perfiles profesionales necesarios para dotar a la Unidad del personal especializado acordado con el Banco.

Asimismo, a fin de explicitar de manera pormenorizada cada una de las responsabilidades y funciones de la Unidad, como así también la organización para la ejecución del Proyecto, se confeccionó y aprobó posteriormente por el BID con fecha 17/09/2014 el Reglamento Operativo del Proyecto.

Por lo expuesto y respecto a cada una de las obras que se llevan a cabo bajo el Proyecto (como cualquier contratación y/o adquisición), recae la responsabilidad primaria tanto de la ejecución, como la supervisión sobre la UEC. A fin de lograr la exitosa concreción del Proyecto, considerando la entidad de las obras y la secuencia y necesaria integración e interrelación de las mismas, la Unidad conformó un esquema de gerenciamiento integral. Este se evidencia en el Proyecto, Plan de Trabajo y organización interna de la UEC, y se materializa en el caso de la supervisión de cada una de las obras a fin de controlar su ejecución física y financiera conforme a lo proyectado, en la contratación de firmas consultoras que llevan a cabo la supervisión in situ de las obras. No obstante a lo cual, se efectúa desde la Unidad el seguimiento de cada uno de los contratos de obra como así también de cada una de las empresas que realizan la supervisión de las mismas, permitiendo de esta manera tener una visión integral de la marcha de cada obra y en definitiva del Proyecto.

- Incentivos y penalidades en los contratos de Supervisión

- Las penalidades se encuentran definidas en los contratos de Supervisión en la cláusula 51. El análisis y cumplimiento del Proyecto en forma global, esto es la completa ejecución de la obra y su correcta supervisión y seguimiento es responsabilidad de la UEC.

Cabe tener en cuenta que no existe una asociación administrativa entre el contrato de obra y el de supervisión, ya que esto podría ir en desmedro del Proyecto, ante eventuales riesgos de fraude.

Se considerará la recomendación para futuras contrataciones, al tratarse de documentos estándares del BID, se analizará con el Banco la posibilidad de implementación de la recomendación.

Revisión 2015

Introducción

Este informe se refiere a las observaciones que surgen de la revisión de documentos y visitas efectuadas a obras actualmente en ejecución, en el marco del crédito otorgado por el BID para el plan de electrificación del corredor ferroviario que cubre el servicio de trenes suburbanos del Ferrocarril General Roca entre Ramal Plaza Constitución y La Plata.

Al respecto, se revisaron cuatro proyectos:

- Obra de tendido de catenaria,
- Obra de subestaciones y puestos de auto transformación,
- Obra de construcción de andenes provisorios,
- Obra civil del viaducto en la zona de Ringuelet.

A la fecha, las visitas que se llevaron a cabo incluyeron el viaducto y las estaciones de Wilde y Don Bosco que tienen un alto grado de avance, para poder apreciar la ejecución de todos los contratos en curso. Con respecto a la obra de subestaciones y puestos de auto transformación, se pudo observar el puesto de auto transformación en la estación de Don Bosco. Respecto a la Subestación Quilmes se realizará una visita cuando cuente con un mayor grado de avance.

Observaciones

Proyecto en General

B.2 No hay cronograma maestro integrado por el proyecto

Observación

No se observó un cronograma maestro integrado del proyecto que muestre vínculos y dependencias entre las diferentes obras y sus actividades. A la fecha, existen demoras en algunas obras que repercuten sobre otras, extendiendo los plazos de trabajo. Uno de los ejemplos más claros es la existencia de demoras en el contrato de subestación y puestos debido a retrasos de la obra de catenarias (la terminación de los puestos de auto transformación en el contrato de subestación está sujeto a la instalación de la estructura de acometida de la catenaria). Sin un cronograma integrado, no se puede calcular la totalidad de los efectos de una obra a las otras o pronosticar retrasos interrelacionado.

Recomendación

Mejor práctica es elaborar un cronograma maestro integrado de Nivel II y/o Nivel III detallando actividades, duraciones y secuencias de manera que se pueda utilizar para manejar el proyecto entero y advertir consecuencias de demoras entre los distintos contratos. El cronograma debe funcionar como una herramienta importante del proyecto para identificar desvíos, anticipar demoras potenciales y mitigar riesgos que pueden afectar los plazos de trabajo y el presupuesto por consecuencia.

Respuesta de la UEC

Para el seguimiento de la ejecución del Programa se utilizan las siguientes herramientas: Plan de Adquisiciones, POA, PEP, Informes Trimestrales y semestrales de seguimiento presentados al BID los que contienen el Cronograma actualizado del Proyecto con las dependencias entre las obras y consultorías, avance físico y financiero de las Obras, entre otros. Desde la Coordinación Ejecutiva se mantiene actualizado un Project con todas las obras en ejecución y aquellos procesos de contratación. Semanalmente el equipo de obras y la Coordinación General del Proyecto realiza reuniones de seguimiento con el fin poner en conocimiento el avance de cada una de las obras/ consultorías, los hitos pendientes como así también aquellas situaciones que requieran especial atención. Asimismo, desde la Unidad Ejecutora Central se realizan reuniones periódicas de seguimiento de obra convocando a la Supervisión y al Contratista, donde se revisa el avance, el cumplimiento de los planes de trabajo, evaluando posibles contingencias, estableciendo ajuste al cronograma de tareas, revisando planes de trabajo, etc. Adicionalmente ambos contratos, obra y supervisión, son monitoreados desde la Unidad con el objeto de obtener alertas tempranas respecto a futuros incumplimientos. Con respecto al ejemplo puntualizado, la Obra de Subestación no preveía originalmente plazos por secciones, esto se implementó por la necesidad de tener operativo el ramal electrificado y que fuera re inaugurado.

B.3 Los informes mensuales de la supervisión no tienen la firma de los expertos responsables

Observación

Los informes de avance de obra de la supervisión tienen los logos de los integrantes de la misma, pero no están firmados por los expertos responsables.

Recomendación

Es importante tener las firmas de manera de responsabilizar a la supervisión por potenciales errores, incumplimientos o falsificación de información. También se asegura transparencia y un claro registro de auditoría.

Respuesta de la UEC

Los informes que se presentan mensualmente por las firmas supervisoras ingresan mediante nota formal que ingresa por Mesa de Entrada y se incorpora al expediente de ejecución de las obras relativo. Actualmente sólo se firma la nota de elevación del informe que acompaña la misma el cual contiene índice enumerado con todas las partes que integran el informe. Adicionalmente, la firma Supervisora presenta mensualmente la certificación por horas trabajadas de los consultores que forman parte de la misma, donde cada consultor/ profesional firma su planilla la que es validada por el representante técnico de la misma. No obstante se toma en cuenta la observación, y se solicitará la firma Supervisora que el mismo sea firmado por el ingeniero responsable de la obra.

Obra de Tendido de Catenaria

Esta obra se dividió originalmente en cuatro lotes. Si bien en el mes de mayo de 2014 se licitaron los 4 lotes, 2 de los mismos resultaron desiertos. La nueva licitación comenzó en octubre de 2014 y se terminó adjudicando en marzo de 2015 al contratista Supercemento.

Se observó a través de la información consultada que las obras tienen un importante grado de atraso con respecto a los cronogramas originales, y que ha habido enmiendas que extienden algunos de esos plazos. Mediante enmienda del 02/07/2015 se acordó con el Contratista la certificación de determinados porcentajes de avance en los ítems de provisión de materiales, sobre las cantidades de los mismos acopiadas en depósito.

No obstante lo anterior, hemos observado lo siguiente:

B.4 Las horas del contrato de supervisión están por finalizar

Observación

Si bien la supervisión está cumpliendo sus tareas y nunca dejó de hacerlas, en este momento se debe trabajar para extender el contrato debido a que sus horas están por finalizar. La finalización de las horas disponibles para la supervisión es un riesgo ya que no se garantiza la calidad de la obra al no disponer del servicio de inspección que vele por la correcta ejecución del contrato.

Recomendación

Se recomienda analizar las horas incurridas por la supervisión para determinar si fueron utilizadas de forma eficiente conforme a lo planificado. Adicionalmente, se recomienda focalizar el tema de la extensión del contrato de manera de mitigar todo riesgo al cual la obra puede enfrentarse al no contar con los servicios de la supervisión. También sugerimos realizar un estricto control de la cantidad de horas que surjan de la extensión de contrato.

Respuesta de la UEC

Esta situación fue advertida y analizada al cierre de la gestión anterior realizando un análisis de las horas incurridas como así también de la necesidad de perfiles específicos.

La nueva gestión, que ingresara en diciembre del 2015, ha evaluado esta necesidad verificando la documentación y los pagos realizados, mantenido reuniones con el BID y la firma supervisora y se ha acordado una enmienda que permita continuar con la supervisión de las obras de Catenaria, como así también a las asociadas con la instalación de los Autotransformadores y la Ingeniería de la nueva Subestación. La enmienda está fundada por "la mayor complejidad de las obras en relación con lo que originariamente se había previsto y a la ampliación de sus alcances, específicamente la incorporación del Tramo correspondiente a la "Vía Circuito", lo cual tuvo lugar con fecha posterior a la contratación de la firma supervisora, enmienda que, cabe aclarar no incluyó incremento del monto contractual, no obstante implicó una afectación de horas distinta a la originariamente calculada. Por otra parte y en orden al estado de ejecución de las obras, se requirió a SOFSE, en su carácter de operador del servicio correspondiente al ramal Plaza Constitución-La Plata de la Línea General Roca, la suspensión provisoria del mencionado servicio, y por esta razón, resultó necesario contar con reportes diarios a ser elaborados por la Supervisión durante toda la vigencia de la suspensión previamente mencionada, asignándose a tal efecto un equipo adicional compuesto por ONCE (11) personas, para la

confección de un reporte al inicio de la jornada de trabajo tanto diurna como nocturna, durante el desarrollo de la misma y a su cierre, que permitan atender en forma urgente y oportuna las contingencias que afecten el cumplimiento de la orden de trabajo. La realización de tareas de supervisión durante la suspensión se tradujo en reportes presentados con una frecuencia de trabajo tanto diurna como nocturna, además de la comunicación de advertencias respecto de las contingencias en “tiempo real” y la consecuente afectación de expertos no clave distintos a los previstos en el Contrato original, cuya remuneración se correspondió con el monto de perfil de sobrestante”. Con fecha 15 de abril de 2016, mediante Nota N° 397/2016 la UEC solicitó la No Objeción del BID a la enmienda por la cual se extiende el plazo y consecuente el monto del contrato de Supervisión. Una vez no objetada, se tramitará el consecuente acto administrativo de aprobación de la misma por el Sr. Ministro.

B.5 No hay evidencia de la aprobación por parte de la supervisión para algunos ensayos realizados

Observación

Se constató que se han efectuado los ensayos de materiales y del sistema en su conjunto establecidos por las normas. Asimismo, los ensayos realizados cuentan con la aprobación respectiva de parte de la Supervisión de los trabajos. Sin embargo nos ha llamado la atención que en los ensayos del sistema con miras a la puesta en marcha del sistema electrificado, no hay evidencia de la participación del personal de la supervisión de la obra.

Recomendación

Se recomienda incluir la supervisión y exigir su participación y aprobación de todos los ensayos, dejando adecuadas evidencias.

Respuesta de la UEC

La Supervisión, conjuntamente con la UEC, el Contratista y la Operadora participaron de los ensayos realizados por la Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Ingeniería, entidad reconocida por su prestigio técnico. Con fecha 25 de septiembre de 2015, mediante Nota UEC N° 1850/15 el Coordinador de Obras solicita a la supervisión que comunique a la Contratista el listado de ensayos a realizarse. Mediante OS N° 170 del 28 de septiembre, la Supervisión informa el listado de ensayos solicitados la Contratista. Si bien no ha firmado los ensayos, la Supervisión participo de los mismos como evidencian las notas referidas anteriormente. Se toman en cuenta la observación y en próximas oportunidades, se solicitará la firma del ensayo por parte de la Firma Supervisora.

B.6 Posibles multas por demoras en los plazos

Observación

La curva de inversión real sufrió una variación respecto a la curva de inversión programada según el cronograma nuevo (15/05/2015) a partir del mes de abril de 2015. Las obras reflejan atrasos en los plazos estipulados en los contratos (lote 1 y lote 2 deberían haber finalizado en el mes de octubre de 2015).

Recomendación

Se recomienda analizar la aplicación de las multas correspondientes provocadas por los atrasos (Condiciones Generales 8.7 – Indemnización por Demora) debido a que el contratista no terminó dentro del plazo de terminación (Condiciones Generales 8.2 - Plazo de Terminación) y tener en cuenta el punto de provisión de materiales para evitar retrasos de los lotes 3 y 4. La aplicación de multas, tanto en hitos de avances parciales como a la finalización de las obras es una herramienta para un mejor control del cumplimiento de los plazos establecidos por parte del contratista.

Respuesta de la UEC

La multa que menciona la auditoría establecida en los documentos estándares del BID, cláusulas generales, hace referencia a la multa a aplicarse llegado el plazo de finalización de la obra estipulada en el contrato. Actualmente no existe un mecanismo de multas para atrasos parciales durante la vida del contrato. Se analizará con el Banco la posibilidad de implementación otro tipo de multas.

Obra de Subestación y Puestos de Auto Transformación

La obra consta de una subestación principal y 6 puestos de seccionamiento y auto transformación. La provisión, montaje, obras civiles y complementarias, están a cargo de la empresa Siemens.

Se observó a través de la información consultada que la obra presenta un notable atraso, y que ha habido una enmienda que extienden esos plazos. Ya que hay dependencias entre obras, las demoras en las catenarias afectan los plazos de este contrato.

A continuación se proporciona observaciones más detalladas:

B.7 La enmienda no tiene análisis de costos adicionales y gastos improductivos

Observación

El contrato tiene una enmienda (octubre de 2015) en la cual se informa que el contratista solicitó una prórroga para extender los plazos de la instalación y puesta en funcionamiento de los puestos de auto transformación y la terminación de los vínculos eléctricos de algunas estaciones. La enmienda explica las causas y motivos de las demoras, también especifica las nuevas fechas (plazos nuevos), pero carece de un análisis de costos adicionales y gastos improductivos. La modificación del plazo de obra en este caso genera o puede generar gastos improductivos provocados por el personal del contratista, material de acopio, equipos paralizados, etc. que el contratista puede intentar reclamar.

Recomendación

Además de detalles operativos, las enmiendas deben tener explicación sobre consecuencias financieras. Esto es: detallar cuáles serían los gastos improductivos y sus consecuencias financieras, si las hubiera. También se debería dejar asentado si no existen consecuencias financieras. De esta forma se mitiga el riesgo por reclamos en el futuro por parte del contratista por costos no especificados oportunamente correspondientes a los cambios en el plazo de obra.

Respuesta de la UEC

La enmienda realizada sólo implicó una ampliación de plazo en orden a lo requerido por la Contratista y aprobado por la Firma Supervisora. No se trata de una modificación del plazo final de obra sino que son secciones dentro de la misma, motivo por el cual no se han evaluado la inclusión de costos improductivos.

B.8 El porcentaje de aprobación de ingeniería de detalle es significativamente inferior del avance de construcción

Observación

Para la estación que fue visitada (Don Bosco) se observó en el Certificado N°8 (fecha de emisión: 05/04/2016) que el ítem correspondiente a ingeniería de detalle tiene un avance en civil de un 62,23%, electromecánica 51% y eléctrica 41%. Sin embargo hay sectores de la obra que registran un avance del orden del 100% de los equipos suministrados, puestos y/o montados. También los ensayos y pruebas correspondientes registran un avance del 100%. Esto indica que los planos de ingeniería de detalle no estuvieron aprobados por parte de la supervisión antes de la construcción. Esto implica una seria falla en los procedimientos, que es necesario solucionar previo a la habilitación del servicio de las instalaciones construidas, dada la responsabilidad que cabe a los profesionales intervinientes en el proyecto en el desarrollo de sus funciones.

Recomendación

Se recomienda trabajar en conjunto con los supervisores para obtener su aprobación y formalizar los APC en todos casos para poder habilitar el sistema con el cumplimiento de los requisitos necesarios. Si hay cambios en la ingeniería de detalle, se debe exigir al contratista a reconstruir y volver a montar las partes que no sean conforme a los planos aprobados.

Respuesta de la UEC

Toda la ingeniería cuenta con la aprobación por parte de la Supervisión con observaciones menores motivo por el cual no se ha emitido el APC (apto para construcción) definitivo.

B.9 La estructura de la información que presenta el plan de trabajo y los certificados no permiten conocer adecuadamente el estado real de la obra

Observación

Con los documentos relativos al plan y al avance de obra que hemos recibido, no hemos podido determinar si el financiamiento de la misma es proporcional a su avance físico. Las planillas utilizadas no muestran adecuadamente la información de los anticipos financieros, pagos por acopios y el avance físico de los trabajos, lo cual dificulta su comparación con el avance consignado en el período de medición, así como su seguimiento versus el avance que deberían tener dichos trabajos, según el plan de trabajo vigente.

Recomendación

Se sugiere trabajar en el formato del documento en el cual se especifique los porcentajes de acopio, avance financiero y avance físico de manera de brindar claridad y así poder hacer un seguimiento más específico de la obra.

Respuesta de la UEC

De acuerdo a la observación. Mediante la intervención de la empresa Supervisora, se mejorará la forma de presentación de los datos dentro del certificado, permitiendo que el análisis en conjunto con el cronograma sean congruentes y fácilmente comparables, resaltando los datos de anticipos financieros, pago de acopios y avance físico de los trabajos.

B.10 Se prevé más demoras en la obra sin planes de recuperación de tiempo

Observación

Debido a problemas en el acceso por motivos relacionados a los dueños de terrenos aledaños a la obra en Quilmes, se prevé más demoras que implicaran atrasos modificando el plazo de ejecución (420 días). También existen obras las cuales sus cronogramas dependen de esta, por lo tanto estos atrasos afectarían sus plazos. Estas demoras no se han enmendado debido a que los plazos no han vencido hasta el momento. La modificación del plazo de obra en este caso genera o puede generar gastos improductivos provocados por el personal del contratista, material de acopio, equipos paralizados, etc. que el contratista puede intentar reclamar.

Recomendación

Es importante considerar las tareas demoradas y reflejarlas adecuadamente en el plan de trabajo mientras se elaboran los planes de recuperación en estos casos. También se debería determinar la prórroga que se le va a otorgar al contratista en forma de una enmienda, de tal forma que no se oculte otros atrasos no relacionados con el asunto. Además es importante en todas las enmiendas especificar costos adicionales y gastos improductivos. Si no hay, se debería dejar asentado que no existen consecuencias financieras ni el derecho de reclamar gastos improductivos por parte del contratista.

Respuesta de la UEC

En las reuniones periódicas que se realiza entre la UEC, la contratista y la Supervisión, se revisan los cronogramas de tareas y se están discutiendo medidas que permitan agilizar el tiempo de la obra sin necesidad de una futura enmienda. La totalidad de las provisiones de materiales importados ya se encuentran en el país, situación crítica para el cumplimiento de la planificación de la Obra, y de esta forma se minimiza los riesgos de retrasos.

Obra de Construcción de Andenes Provisorios

La construcción de andenes provisorios y sus obras complementarias (iluminación, boleterías provisorias, etc.) han sido documentadas en un contrato de provisión de bienes. La obra consta de 23 estaciones provisorias, las que debían ser ejecutadas en un plazo de 105 días.

Se observó a través de la información consultada que las obras tienen un importante grado de atraso con respecto a los cronogramas originales y que ha habido dos enmiendas que extienden los plazos. Además, según el informe de la supervisión de obra (febrero de 2016), se nota que algunas estaciones insumieron más de 120 días de trabajo, cuando originalmente se debían emplear 9 días. A la fecha sólo se encuentran ejecutadas 10 estaciones y 2 estaciones se encuentran con trabajos paralizados. Entendemos que con el lanzamiento de licitación de las estaciones definitivas correspondientes a aquellas que no cuentan con andenes provisorios construidas, se está evaluando una reducción del contrato ya que los andenes provisorios no serían necesarios.

A continuación se proporciona observaciones más detalladas:

B.11 Proyecto Ejecutivo de Obra fue entregado tarde y no cumplió con los requisitos

Observación

El Proyecto Ejecutivo de Obra debería haber sido entregado en su totalidad para la aprobación de su correspondiente pago dentro de los 30 días a partir del Acta de Inicio. Este no fue entregado dentro del plazo (no hemos visto una enmienda en la cual se aprueben demoras) y le faltó varios de los documentos requeridos.

Recomendación

Se debería evaluar la aplicación de las multas correspondientes por la entrega fuera de término y su incumplimiento con los requerimientos.

Respuesta de la UEC

Respecto al proyecto ejecutivo, la empresa registró atrasos en su entrega que se debieron a discrepancias en las interpretaciones de las especificaciones técnicas entre el Contratista y la Supervisión, que fueron reclamados en múltiples oportunidades por la UEC. El Proyecto Ejecutivo fue analizado y aprobado por la Supervisión mediante Nota N°2228-15, con observaciones en planos, que deben ser subsanados por la contratista. Los alcances del mismo justificaron el pago del 70% del ítem "Proyecto Ejecutivo" (\$16.108.043,33) del total estipulado para esta instancia según contrato, tal como se expone en el memorando de aprobación emitido por la Coordinación de Obras de la UEC. Al completarse las observaciones realizadas se efectuará el pago del saldo correspondiente al ítem (30 % restante).

B.12 Falta mantenimiento de los andenes en Wilde y Don Bosco

Observación

Se observó falta de mantenimiento de los andenes provisorios en las estaciones de Wilde y Don Bosco. Los tableros de multilaminado fenólico que hacen de solado correspondientes a los accesos y plataformas presentan un importante desgaste tanto de su pintura como del laminado. No hay muestra de mantenimiento y tampoco se están reemplazando. En la visita a la estación Don Bosco se pudo constatar un gran porcentaje de los paneles que están en mala condición, habiendo sido marcados con cruces de pintura roja, por lo que se debería proceder a su inmediato reemplazo. Debería haber existido un plan de mantenimiento y un seguimiento del mismo para prevenir que los paneles se deterioren al punto de que se encuentran. La falta de mantenimiento pone en peligro a los pasajeros (por ejemplo los días de lluvia debido a la falta de adherencia) ya que las instalaciones no garantizan total seguridad sobre los andenes temporarios.

Recomendación

Se recomienda exigir y empezar el mantenimiento de las plataformas en tiempo y forma según el plan de mantenimiento de manera de mitigar los riesgos de los usuarios. Según las Condiciones Especiales, 10% del precio del contrato está dedicado a tareas de mantenimiento durante los doce meses siguientes a la firma del Acta de Recepción del Servicios de Instalación. Por lo tanto, se debe retener este monto hasta que el contratista mejore y arregle los defectos.

Respuesta de la UEC

La UEC, por medio de la Supervisión de Obra, exigió mediante notas a la empresa proveedora que realice las tareas de mantenimiento, acordes a instalaciones con gran tránsito de pasajeros, brindando seguridad a los mismos. Actualmente, la empresa OCSA ha presentado su plan de mantenimiento para las estaciones, que fuera aprobado por la Supervisión por Nota 21 de diciembre. La UEC ha determinado que en tanto las tareas inherentes al mantenimiento no sean llevadas a cabo, se retendrá el 10% del precio del contrato como garantía.

B.13 El proyecto no cumplió con las productivas mínimas establecidas y no tiene planes de recuperación de tiempo

Observación

El Proyecto no cumplió con las productivas mínimas descritas en las Especificaciones Técnicas. Según el informe de la supervisión de obra (febrero de 2016) y tal como mencionamos precedentemente, se nota que algunas estaciones insumieron más de 120 días de trabajo, cuando originalmente debieron emplearse 9 días. Existieron muchos atrasos y al día de la fecha se continúa extendiendo el plazo de obra, (fuera de los aprobado en las enmiendas) y no se ha visto planes de recuperación como denominan las Especificaciones Técnicas (pag.68).

Recomendación

Elaborar planes de recuperación para acelerar y recuperar tiempo cuando existen demoras y aplicar multas por demoras para aquellos casos que no han sido aprobadas en las enmiendas.

Respuesta de la UEC

Los cronogramas de los andenes provisorios se están analizando en función de los avances de las tareas de electrificación del ramal, focalizando los recursos para las estaciones en donde la línea se encuentra operativa. Por lo tanto, para los trabajos no ejecutados al día de la fecha, la Coordinación de Obras está analizando la conveniencia de acelerar el proceso de licitación para las estaciones definitivas que incluye la elevación de andenes.

Obra de Viaducto

El viaducto consta de dos vías, una ascendente y una descendente, ambas paralelas que alojan cada una de las vías de circulación de las formaciones a los largo de 1 km de la traza, conformadas por una estructura de tablero de vigas pre moldeadas y losas que apoyan sobre dinteles que transmiten la carga a pilotes de gran diámetro. La obra también incluye retiro del terraplén existente para facilitar el escurrimiento de las aguas.

A la fecha, se encuentra terminada la vía descendente y se está comenzando con los trabajos de la vía ascendente. Sin embargo, luego de haber seguido una curva de avance que prácticamente venía copiando la prevista en el contrato, en el mes de enero de 2016, ha sufrido una brusca desaceleración en el ritmo de los trabajos, que debieran analizarse por separado ya que podría llegar a causar demoras en el cronograma de la obra.

A continuación se proporciona observaciones más detalladas:

B.14 Se prevé demoras en la obra

Observación

Se observó en la curva de inversión del cronograma que en el mes de enero el ritmo de la obra disminuyó de manera importante. Esta desaceleración fue debida al atraso en el inicio del segundo viaducto (vía ascendente). Las tareas relacionadas con el montaje de las vigas prefabricadas van a comenzar en mayo con un atraso respecto al cronograma. Los atrasos se aducen al periodo de transición entre la finalización del primer y el segundo viaducto, pero a estos se le sumaron la demora de la empresa que prefabrica las vigas causando y provocando la extensión del plazo de obra. El contratista está trabajando con un solo turno a pesar de incurrir en un atraso significativo (de 3 meses) en la etapa de construcción del viaducto ascendente. Con este ritmo de trabajo, se estará provocando retrasos en el inicio de la tercera etapa de la obra, correspondiente a la etapa de terraplén.

Recomendación

Se sugiere analizar la aplicación de multas y cargar liquidación de daños que se especifican en el contrato (Condiciones Especiales 8.7 – Indemnización por Demora) por cada día de atraso a partir del cumplimiento del plazo programado. La multa es una herramienta para controlar el cumplimiento de los plazos establecidos por parte del contratista. Se deberían elaborar planes de recuperación para cumplir con los plazos establecidos. Se recomienda analizar la posibilidad de aumentar la cantidad de turnos de trabajo para permitir acelerar las tareas atrasadas y/o comenzar en tiempo y forma con la tercera etapa (terraplén) desarrollando las tareas en paralelo.

Respuesta de la UEC

No obstante el ritmo de la obra en enero y febrero de 2016 fue menor al programado debido al cambio de gestión de gobierno de la Nación. Cabe destacar que el plazo de obras planificado para Vía descendente fue cumplido en tiempo y forma. Asimismo, semanalmente se realizan reuniones entre la UEC, la contratista y la Supervisión, donde se revisan los cronogramas de tareas y se discuten medidas que permitan minimizar el impacto del atraso de los meses enero y febrero 2016 sobre el plazo final de obra.

B.15 Detalle constructivo que podría llevar deterioro progresivo

Observación

Durante la visita se observaron detalles respecto de ciertas desprolijidades (que de alguna manera atenta contra la estética de la estructura) en las terminaciones de las tapas de inspección de acceso de hombre al canal de conducción de cañerías y cables y en las aristas de las vigas prefabricadas. Las “cachaduras” que presentan las tapas son producto de la falta de diseño de un marco metálico. Las vigas tienen sus aristas cachadas por tener un diseño de aristas vivas las cuales se rompen durante el traslado y montaje. Por otra parte configura un motivo de deterioro progresivo, si bien no es de importancia estructural.

Recomendación

Se recomienda rediseñar las tapas con un marco metálico y tener en cuenta estas observaciones al construir las vigas de la rama este.

Respuesta de la UEC

En la especificación técnica del Pliego de Licitación no se incluye el marco metálico recomendado por la auditoría. Siempre que esta inclusión no genere un adicional de obra y que no implique demoras en el plazo final de obras, se analizará la conveniencia de su implementación.

B.16 Falta protocolos de seguridad para los vecinos que cruzan la obra

Observación

Se observó vecinos del barrio en zona del arroyo “El Gato” (incluyendo niños) que atraviesan la obra cruzando por debajo del viaducto construido (descendente) sin elementos de seguridad mientras se hormigonaba (tráfico de mixers) uno de los pilotes correspondiente a la vía ascendente. El ingreso al área de obra es peligroso para los vecinos como así también es un riesgo para la UEC. Si se produce un accidente, la responsabilidad podría recaer sobre la UEC.

Recomendación

Se debería implementar medidas de seguridad para los vecinos quienes tienen la necesidad de cruzar la obra. Se recomienda trabajar en un plan que determine una zona de seguridad, con la correcta delimitación de un camino y considerar los elementos de seguridad necesarios.

Respuesta de la UEC

La Supervisión advirtió esta situación y mediante Orden de Servicio OS N° 140 ha solicitado a la contratista informe medidas a implementar a efectos de garantizar la seguridad de particulares ajenos a la obra que circulan en especial entre el Arroyo el Gato y el final de la Obra.

Riesgos potenciales del Proyecto de Mejora Integral Ferrocarril Roca - Ramal Constitución -La Plata. Préstamo BID 2982/OC-AR											
Nombre del riesgo de auditoría (riesgos de fraude y de error)		Descripción del riesgo	Impacto	Probabilidad	Nivel	Nivel S/PwC	Aserciones relevantes	Acciones planificadas		Plan Mitigación	Rta de Auditoría
Riesgos con potenciales efectos directos en los Estados Financieros											
Vulnerabilidad de los Controles por Parte de las Coordinaciones		Es el riesgo de que las Coordinaciones manipulen la información financiera del Proyecto en su propio beneficio, en detrimento del BID y/o Gobierno Nacional.	Alto	Media	Alto	Significativo	Integridad, Exactitud, Existencia y Ocurrencia, Exposición y Valuación	Existencia de manual de procedimientos, control por oposición, ambiente de control interno.	☐ Cuestionario de Fraude ☐ Reuniones periódicas con los distintos Coordinadores ☐ Consideración de los resultados de la evaluación inicial del proyecto – (A&C) ☐ Análisis del ambiente de control de la UEC ☐ Análisis de asientos de diario atípicos		
Incumplimiento de leyes y regulaciones		Imposibilidad de cumplimiento de leyes, reglamentaciones o términos establecidos en el contrato de préstamo con el BID, las normativas del banco y el reglamento operativo	Medio	Media	Medio	Elevado	Integridad, Exactitud, Existencia y Ocurrencia, Exposición y Valuación	Aplicación de los procedimientos definidos en los Manuales de Procesos y Procedimientos como en el Reglamento Operativo. Personal Capacitado y en conocimiento de las Normas y el Contrato de Préstamo. Control por Oposición.	☐ Reuniones periódicas de avance con los coordinadores y asesores legales ☐ Análisis del ambiente de control ☐ Lectura de contrato de préstamo con el BID, contratos de ejecución de obra y supervisión, contratos de locación de servicios ☐ Verificación de cumplimiento de normativa BID, Reglamento Operativo y Manual de Procedimientos de la UEC para las Contrataciones y Adquisiciones del ejercicio. ☐ Lectura normativa del BID y checklist de cumplimiento de la misma		
Información financiera no confiable o incompleta		Presentación de información financiera inexacta . Posibilidad de que no se tengan en cuenta la normativa contable vigente / y los cambios en las normas para registración de operaciones o la preparación de los estados financieros	Medio	Media	Medio	Elevado	Integridad, Exactitud, Existencia y Ocurrencia, Exposición y Valuación	Para disponer de información financiera exacta se utiliza el UEPEX como único sistema de registración contable y financiera. El mismo es un sistema integrado de gestión financiera y contabilidad de uso obligatorio para los proyectos con financiamiento internacional, que permite el registro de las transacciones por fuente y con la conversión en dólares exigida en el convenio de préstamo, la emisión de reportes financieros sobre ejecución de acuerdo a las categorías de inversión, componentes y fuente de financiamiento; preparación de los estados financieros intermedios y anuales del Proyecto. Adicionalmente, diversos pérfiles se definen según el usuario que se trate. Personal Capacitado y en conocimiento de las Normas y el Contrato de Préstamo y del Manual de Procesos y Procedimiento de la UEC. Control por Oposición.	☐ Entendimiento del Sistema UEPEX por parte de SPA ☐ Testeo de controles ☐ Análisis del proceso de conversión ☐ Procedimientos sustantivos sobre los distintos rubros de los EEEFF ☐ Revisión del armado y word de los EEEF según normativa vigente		
No correspondencia entre la naturaleza de los conceptos erogados y los objetivos del Proyecto.		Posibilidad de financiación de gastos no elegibles.	Medio	Media	Medio	Elevado	Integridad, Exactitud, Existencia y Ocurrencia, Exposición y Valuación	Los gastos elegibles son consensuados con el BID e incorporado al Plan de Adquisiciones, y que se presenta al Banco en forma regular. La gestión y actualización del PA se realizará a través delSistema de Ejecución de Planes de Adquisición- SEPA. Los gastos del Proyecto responden a los componentes y actividades del mismo, el personal de la UEC conoce esta premisa. Personal Capacitado y en conocimiento de las Normas y el Contrato de Préstamo y del Manual de Procesos y Procedimiento de la UEC. Control por Oposición.	☐ Reuniones periódicas de avance con los coordinadores ☐ Análisis del ambiente de control ☐ Testeo de controles ☐ Relevamiento de documentación de pagos y cumplimiento de controles previos a su erogación según Manual de Procedimientos de Administración y Finanzas de la UEC ☐ Indagaciones a la Coordinación de Administración y Finanzas por criterio en la elegibilidad de las erogaciones.		

Riesgos potenciales del Proyecto de Mejora Integral Ferrocarril Roca - Ramal Constitución -La Plata. Préstamo BID 2982/OC-AR									
Nombre del riesgo de auditoría (riesgos de fraude y de error)	Descripción del riesgo	Impacto	Probabilidad	Nivel	Nivel S/PwC	Aserciones relevantes	Acciones planificadas	Plan Mitigación	Rta de Auditoría

Riesgos técnicos que pueden afectar al proyecto									
#5	Retrasos en el avance del proyecto por factores externos	Potencialmente pueden existir Demoras en la ejecución del Proyecto debido a conflicto de interés político o disminución del nivel de compromiso por parte del gobierno por lo cual podría haber demoras en los pagos de contrapartida (F11)	Medio	Media	Medio	Elevado		Adecuada planificación presupuestaria, seguimiento continuo del presupuesto de modo tal de anticiparse.	☐ Reuniones periódicas de avance con los coordinadores ☐ Comparativo del Plan Operativo Anual con la ejecución real del ejercicio ☐ Seguimiento de publicaciones oficiales como Boletín Oficial y/o periódicos de publicación nacional.
#6	Presupuesto disponible insuficiente	Reducción del presupuesto disponible por ajustes de precios en las obras planificadas debido al contexto inflacionario actual y/o modificaciones en la ejecución de obras planificadas que conlleven un mayor costo.	Medio	Media	Medio	Elevado		Realizar un adecuado seguimiento de los Contratos en Ejecución conforme a los procesos y procedimientos de la UEC. Coordinación de Obras dotada con personal idoneo para este seguimiento. Interrelación constante con las firmas supervisoras. Revisión de los costos ajustados previo al pago.	☐ Reuniones periódicas de avance con los coordinadores ☐ Comparativo del Plan Operativo Anual con la ejecución real del ejercicio ☐ Análisis de los informes trimestrales y semestrales de progreso emitidos por la UEC presentados al BID ☐ Lectura de los contratos de obra; evaluación de los ajustes de precios efectuados
#7	Desvíos respecto del cumplimiento del presupuesto por factores internos	Incumplimiento con las pautas y niveles de ejecución previstos por la normativa aplicable por la falta de ejecución del presupuesto con el ritmo previsto para el Proyecto debido a demoras administrativas. (Por ejemplo diferencias significativas entre el presupuesto oficial y la oferta del proveedor por términos de referencias poco claros).	Bajo	Baja	Bajo	Normal		Seguimiento de los procesos de adquisiciones de modo de no prolongar los mismos.	☐ Reuniones periódicas de avance con los coordinadores ☐ Comparativo del Plan Operativo Anual con la ejecución real del ejercicio ☐ Análisis del ambiente de control; ☐ Testeo de controles claves; ☐ Análisis de los informes trimestrales y semestrales de progreso emitidos por la UEC presentados al BID ☐ Lectura de los contratos de obra
#8	Desvíos en la relación de aportes de contrapartida local y financiamiento del banco	Incumplimiento en el mantenimiento de la relación de los componentes del préstamo y fuentes de financiamiento definida en la "Matriz de costos y financiamiento" acordada con el BID	Medio	Baja	Bajo	Normal		Si bien desde la Coordinación de Administración se realiza de forma periódica el analisis de la relación pari-passu, el BID ha informado que el control de esta relación se realiza al final del Proyecto y no pago a pago, permitiendo ante insuficiencia de fondos de una fuente para no demorar la ejecución del mismo. Con el objeto de disponer de fondos de contraparte en tiempo y forma se ha definido en el artículo 10° del Decreto N° 2034/2013 que aprueba el convenio de préstamo la instrumentación de que la fuente local fuera transferida de forma anticipada y no con cada pago.	☐ Reuniones periódicas de avance con los coordinadores ☐ Comparativo del Plan Operativo Anual con la ejecución real del ejercicio ☐ Análisis del ambiente de control ☐ Relevamiento de desembolsos, pagos y anticipos ☐ Verificación de la "matriz de costos y financiamiento" dentro del Reglamento Operativo (Pari-Passu)