



**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 31/12/2019



**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 31/12/2019**



Estado de Origen y Aplicación de Fondos al 31/12/2019 en dólares estadounidenses



Estado de Inversiones Acumuladas al 31/12/2019 en dólares estadounidenses



Notas a los Estados Financieros al 31/12/2019

ESTADO DE INVERSIONES

Proyecto BID 2982
01/01/2019 Hasta 31/12/2019
Expresado en Dólares

Categoría de Inversión		Presupuesto Vigente		Inversiones Acumuladas al 31/12/2018		Inversiones del Ejercicio 2019		TOTAL ACUMULADO AL 31/12/2019		% DE AVANCE	SALDO DISPONIBLE	
Nro.	Nombre	BID (2)	Aporte Local (b)	BID (3)	Aporte Local (c)	BID (4)	Aporte Local (d)	BID (5=3+4)	Aporte Local (e=c+d)		BID (2-5)	Aporte Local (b-e)
1.2982	Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución - La Plata.	300.000.000,00	200.000.000,00	191.714.049,08	123.143.171,17	62.972.609,56	7.222.440,51	254.686.658,65	130.365.611,68	84,90%	45.313.341,35	69.634.388,32
1.2982.1	Ingeniería y Administración	7.000.000,00	2.287.176,00	4.446.683,13	2.206.772,13	489.006,61	403,70	4.935.689,74	2.207.175,83	70,51%	2.064.310,27	80.000,17
1.2982.1.1	Estudios, Proyectos y Administración	6.232.229,04	2.287.176,00	4.011.586,45	2.206.772,13	418.342,94	403,70	4.429.929,39	2.207.175,83	71,08%	1.802.299,65	80.000,17
1.2982.1.1.1	Estudios y Proyectos	0,00	1.942.353,06	0,00	1.942.353,06	0,00	0,00	0,00	1.942.353,06		0,00	0,00
1.2982.1.1.2	Administración	6.232.229,04	344.822,94	4.011.586,45	264.419,07	418.342,94	403,70	4.429.929,39	264.822,77	71,08%	1.802.299,65	80.000,17
1.2982.1.1.2.1	Equipo Técnico UEC	6.141.945,61	100.000,00	3.958.981,03	21.571,03	413.164,91	0,00	4.372.145,94	21.571,03	71,19%	1.769.799,67	78.428,97
1.2982.1.1.2.2	Gastos de Funcionamiento	80.283,43	231.822,94	43.694,17	229.978,77	5.178,02	403,70	48.872,19	230.382,47	60,87%	31.411,24	1.440,47
1.2982.1.1.2.3	Capacitación	10.000,00	13.000,00	8.911,25	12.869,27	0,00	0,00	8.911,25	12.869,27		1.088,75	130,73
1.2982.1.2	Seguimiento, Evaluación y Auditoría	767.770,96	0,00	435.096,68	0,00	70.663,67	0,00	505.760,35	0,00	65,87%	262.010,61	0,00
1.2982.1.2.1	Auditoría del Programa	667.712,87	0,00	385.038,59	0,00	70.663,67	0,00	455.702,26	0,00		212.010,61	0,00
1.2982.1.2.2	Informes y evaluaciones	100.058,09	0,00	50.058,09	0,00	0,00	0,00	50.058,09	0,00		50.000,00	0,00
1.2982.2	Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	293.000.000,00	197.712.824,00	187.267.365,95	120.936.399,04	62.483.602,96	7.222.036,81	249.750.968,91	128.158.435,85	85,24%	43.249.031,09	69.554.388,15
1.2982.2.1	Construcción y Adecuación de Superestructura e	268.128.000,00	157.802.318,00	176.711.961,92	83.524.770,57	54.371.968,30	7.044.948,20	231.083.930,22	90.569.718,77	86,18%	37.044.069,78	67.232.599,23
1.2982.2.1.1	Electrificación	154.399.000,00	17.109.772,00	152.377.484,10	16.885.177,12	1.996.566,93	221.840,77	154.374.051,03	17.107.017,88	99,98%	24.948,97	2.754,12
1.2982.2.1.1.1	Sistema de Catenarias	96.282.173,43	10.652.464,00	96.024.265,04	10.623.807,51	257.908,39	28.656,49	96.282.173,43	10.652.464,00		0,00	0,00
1.2982.2.1.1.2	Subestación	58.116.826,57	6.457.308,00	56.353.219,06	6.261.369,61	1.738.658,54	193.184,28	58.091.877,59	6.454.553,89		24.948,98	2.754,11
1.2982.2.1.2	Señalamiento y Telecomunicaciones	56.740.888,00	47.612.322,00	2.828.122,01	1.609.183,78	30.620.688,88	2.851.961,21	33.448.810,89	4.461.145,00	58,95%	23.292.077,11	43.151.177,00
1.2982.2.1.2.1	Sistema de Señalamiento	35.792.752,40	45.303.895,55	0,00	0,00	12.783.227,69	2.222.364,20	12.783.227,69	2.222.364,20		23.009.524,71	43.081.531,35
1.2982.2.1.2.2	Sistema de Telecomunicaciones	20.948.135,60	2.308.426,45	2.828.122,01	1.609.183,78	17.837.461,19	629.597,01	20.665.583,20	2.238.780,79		282.552,40	69.645,66
1.2982.2.1.3	Adecuación de Estaciones y Material Rodante	17.807.476,86	25.368.732,00	8.598.746,75	23.860.864,53	5.860.298,39	1.003.663,80	14.459.045,14	24.864.528,33	81,20%	3.348.431,72	504.203,67
1.2982.2.1.4	Renovación y Mejoramiento de Vías y Aparatos de	10.378.612,00	18.317.052,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	10.378.612,00	18.317.052,00
1.2982.2.1.5	Talleres y Depósitos	28.802.023,15	44.144.440,00	12.907.609,06	41.169.545,14	15.894.414,10	2.967.482,42	28.802.023,15	44.137.027,56	65,24%	0,00	7.412,44
1.2982.2.1.6	Cercos	0,00	5.250.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00	5.250.000,00
1.2982.2.2	Construcción y Adecuación de Infraestructura Fer	15.651.000,00	36.328.655,00	3.854.018,28	34.809.776,95	8.111.634,66	177.088,62	11.965.652,95	34.986.865,57	76,45%	3.685.347,05	1.341.789,43
1.2982.2.2.1	Viaductos	3.854.018,28	34.809.776,95	3.854.018,28	34.809.776,95	0,00	0,00	3.854.018,28	34.809.776,95	100,00%	0,00	0,00
1.2982.2.2.3	Pasos Bajo Nivel La Plata	11.796.981,72	1.518.878,05	0,00	0,00	8.111.634,66	177.088,62	8.111.634,66	177.088,62	68,76%	3.685.347,05	1.341.789,43
1.2982.2.3	Supervisión	9.221.000,00	3.581.851,00	6.701.385,75	2.601.851,52	0,00	0,00	6.701.385,75	2.601.851,52	72,68%	2.519.614,25	979.999,48
TOTAL		300.000.000,00	200.000.000,00	191.714.049,08	123.143.171,17	62.972.609,56	7.222.440,51	254.686.658,65	130.365.611,68		45.313.341,35	69.634.388,32
TOTAL BID + A. LOCAL		500.000.000,00		314.857.220,25		70.195.050,08		385.052.270,32			114.947.729,68	
PARI PASSU		60,00%	40,00%	60,89%	39,11%	89,71%	10,29%	66,14%	33,86%		39,42%	60,58%


Julio A. Foca
Subsecretario de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte de la Nación


JULIO A. FOCA
Subsecretario de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.
(Socio)
CP.C.E.C.A.B.A. T° 1º 17
Dr. Norberto N. Rodríguez
Contador Público (UBA)
CP.C.E.C.A.B.A. T° 209 - F° 33



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 2019

NOTA 1 – PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Los presentes Estados Financieros corresponden al sexto 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 2019 y finalizado el 31 de diciembre de 2019. Los mismos están destinados para el Ministerio de Transporte y el BID, sin embargo pueden ser publicados.

El Estado de Origen y Aplicación de Fondos y el Estado de Inversiones Acumuladas en dólares estadounidenses 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 2019, se presenta para un mejor análisis.

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

Comisionada de Control
Módulo Operativo Central

Subsecretaría de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.
(Socio)
C.P.C.E.C.A.B.A. Nº 11º 17
Dr. Norberto N. Rodríguez
Comodoro Público (UBA)
C.P.C.E.C.A.B.A. Nº 209 - Fº 33



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 2019

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:

Entidad Ejecutora Central

Julia A. Roca
Subsecretario de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.
(Socio)
C.P.C.E.C.A.B.A.T.º 1Fº 17
Dr. Norberto N. Rodríguez
Contador Público (UBA)
C.P.C.E.C.A.B.A.T.º 209 - Fº 33



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

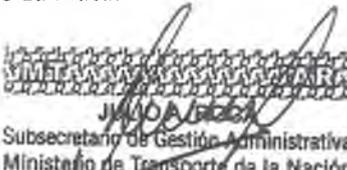
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata
PRESTAMO BID N° 2982/OC-AR

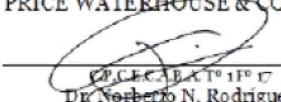
NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

- 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.


Coordinación de Administración Financiera
Unidad Ejecutora Central


Subsecretario de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.

(Socio)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 11° F°
Dr. Norberto N. Rodríguez
Contador Público (UBA)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 - F° 33



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 2019

- 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.

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


 Cecilia O. SOLIMINI
 Coordinadora de Administración Financiera
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte


 JULIO A. ROCA
 Subsecretario de Gestión Administrativa
 Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.
 (Socio)
 CP.C.E.C.A.B.A. T° 11° 17
 Dr. Norberto N. Rodríguez
 Contador Público (UBA)
 C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 - F° 33



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 2019

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 2019 expresada en dólares estadounidenses, distribuida por componente y fuente de financiamiento:

COMPONENTE	BID	LOCAL
1. Ingeniería y Administración	7.000.000,00	2.287.176,00
1.1 Estudios, Proyectos y Administración	6.232.229,04	2.287.176,00
1.2 Seguimiento, Evaluación y Auditoría	767.770,96	0,00
2 Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	293.000.000,00	197.712.824,00
2.1 Construcción y adecuación de superestructura e instalaciones ferroviarias	268.128.000,00	157.802.318,00
2.1.1 Electrificación	154.399.000,00	17.109.772,00
2.1.2 Señalamiento y telecomunicaciones	56.740.888,00	47.612.322,00
2.1.3 Adecuación de estaciones y material rodante	17.807.476,86	25.368.732,00
2.1.4 Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías	10.378.612,00	18.317.052,00
2.1.5 Talleres y depósitos	28.802.023,15	44.144.440,00
2.1.6 Cercos	0,00	5.250.000,00
2.2 Construcción y Adecuación de Infraestructura Ferroviaria	15.651.000,00	36.328.655,00
2.2.1 Viaducto	3.854.018,28	34.809.776,95
2.2.3 Pasos Bajo Nivel la Plata	11.796.981,72	1.518.878,05
2.3 Supervisión	9.221.000,00	3.581.851,00
TOTAL	300.000.000,00	200.000.000,00

Subsecretario de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte de la Nación

JULIO A. ROCA
Subsecretario de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.

(Socio)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 1º 17
Dr. Norberto N. Rodriguez
Contador Público (UBA)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 - F° 33



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 2019

NOTA 4 – CRITERIOS DE VALUACIÓN Y EXPOSICIÓN

Los presentes Estados Financieros han sido elaborados por el proyecto de acuerdo a los lineamientos establecidos en la Guía de Informes Financieros y Auditoría Externa, las disposiciones del Contrato de Préstamo 2982/OC-AR, y la normativa local relativa a la contabilidad de cuentas públicas. 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 2019 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 de referencia del Banco Central de la República Argentina del primer día hábil del mes del efectivo pago.

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 30 de diciembre de 2019, según el Banco de la Nación Argentina resultó \$ 59,69 = 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.


Unidad Ejecutora Central
Ministerio de Transporte


JULIO A. ROCA
Subsecretario de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.
(Socio)
CP.C.E.C.A.B.A.T.º 1º 17
Dr. Norberto N. Rodríguez
Contador Público (UBA)
C.P.C.E.C.A.B.A.T.º 209 - Fº 33



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 2019

El tipo de cambio vendedor vigente al 30 de diciembre de 2019, según el Banco de la Nación Argentina resultó \$ 59,89 = 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 31/12/2018	207.380.804,56
Desembolsado durante el ejercicio 2019	55.000.000,00
Pagos Directos	0,00
Amortizado	0,00
Total desembolsado al 31/12/2019	262.380.804,56

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 N° 632212/6 del BNA	459.248.795,81	9,83	459.248.805,64	7.693.897,95	0,62	7.693.898,57
Cuenta del Programa N° 54719/04	14.362,47	195.211.802,04	195.226.164,51	247,63	3.259.233,69	3.259.481,32
TOTAL	459.263.158,28	195.211.811,87	654.474.970,15	7.694.145,58	3.259.234,31	10.953.379,89

Los fondos disponibles de fuente 22 en la cuenta Operativa fueron convertidos a dólares al 31/12/2019, 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 30/12/2019, es decir \$ 59,8950 = U\$S 1.-.

NOTA 7 – GASTOS PENDIENTES DE JUSTIFICAR

Al 31/12/2019 los gastos pendientes de justificar al BID ascienden a USD 14.578.185,99

Se detalla la composición de los mismos:

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

JULIO A. ROCA
 Subsecretario de Gestión Administrativa
 Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.
 (Socio)
 CPCECABA N° 1107
 Dr. Norberto N. Rodríguez
 Contador Público (UBA)
 C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 - F° 33



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 2019

Composición:	2019
Componente 1 Ingeniería y Administración	109.773,78
Componente 2 Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	14.468.412,21
TOTAL	14.578.185,99

NOTA 8 – GASTOS ELEGIBLES SEGÚN ESTADO DE INVERSIONES

Muestra las inversiones generadas y acumuladas al 31 de diciembre de 2019, según los diferentes componentes del Préstamo contempladas en el respectivo Contrato de Préstamo.

Los montos pagados en dólares estadounidenses con fondos provenientes de fuente BID y de Aporte Local al 31 de diciembre de 2019 son los siguientes:

Componente		Acumulado en USD al 31/12/2019	
		BID	Aporte Local
1.2982	Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución - La Plata.	254.686.658,65	130.365.611,68
1.2982.1	Ingeniería y Administración	4.935.689,74	2.207.175,83
1.2982.1.1	Estudios, Proyectos y Administración	4.429.929,39	2.207.175,83
1.2982.1.2	Seguimiento, Evaluación y Auditoría	505.760,35	0,00
1.2982.2	Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	249.750.968,91	128.158.435,85
1.2982.2.1	Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalaciones Ferroviarias	231.083.930,22	90.569.718,77
1.2982.2.2	Construcción y Adecuación de Infraestructura Ferroviaria	11.965.652,95	34.986.865,57
1.2982.2.3	Supervisión	6.701.385,75	2.601.851,52
TOTAL		254.686.658,65	130.365.611,68

NOTA 9 – HECHOS POSTERIORES

Dada la situación de emergencia que provocó el Covid 19 en la Argentina, el BID ha prorrogado la entrega de estados Financieros Auditados por el ejercicio finalizado el 31/12/2019, del 30/04/2020 al 13/08/2020.

Esta emergencia no trajo consecuencias a los estados financieros 2019, ni afectó significativamente la ejecución de las obras contratadas en los meses transcurridos del 2020.

María Soledad U. TOLUINI
 Coordinadora de Administración Financiera
 Unidad Ejecutora Central
 Ministerio de Transporte

JULIO C. ROCA
 Subsecretario de Gestión Administrativa
 Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.
 (Socio)
 CP.C.E.C.A.B.A. T° 1º 17
 Dr. Norberto N. Rodríguez
 Contador Público (UBA)
 C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 - F° 33



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

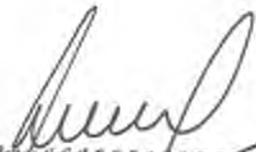
NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

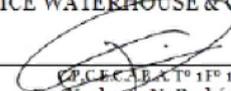
NOTA 10 – INFORMACION COMPLEMENTARIA

Se anexa como información complementaria a los estados básicos:

- 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.


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


JULIO A. ROCA
Subsecretario de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.
(Socio)

C.P.C.E.C.A.B.A. T° 11° 17
Dr. Norberto N. Rodriguez
Contador Público (U.B.A.)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 - F° 33



**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 31/12/2019**

-  Estado de Solicitudes de Desembolsos al 31/12/2019 en dólares estadounidenses
-  Conciliación del Fondo Rotatorio al 31/12/2019 en dólares estadounidenses
-  Conciliación de la cuenta designada al 31/12/2019 en dólares estadounidenses

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

ESTADO DE SOLICITUD DE DESEMBOLSO

Período: 01/01/2019 hasta 31/12/2019

Expresado en dólares

				BID
1	TOTAL DESEMBOLSADO AL INICIO DEL EJERCICIO			207.380.804,56
2	Anticipos de Fondos (Constitución de F.R, Anticipo de Fondos y Resposiciones de Fondos por el monto desembolsado)			
		BID	LOCAL	
	6/2/2019	Solicitud de Anticipo de Fondos N° 25	25.000.000,00	
	4/7/2019	Solicitud de Anticipo de Fondos N° 27	30.000.000,00	0,00
2	Total Anticipos de Fondos del Ejercicio			55.000.000,00
3	Justificaciones de Anticipos de Fondos (Justificaciones de Anticipos de Fondos y reposiciones de Fondos por el monto justificado)			
			BID	LOCAL
	11/1/2019	Justificación de gastos N° 24	51.438.579,72	
	12/6/2019	Justificación de gastos N° 26	20.987.751,91	
	14/9/2019	Justificación de gastos N° 28	11.974.558,94	0,00
3	Total de Justificaciones			84.400.890,57
4	Otras solicitudes de desembolso (Reembolsos de Pagos Hechos y desembolsos Directos)			
			BID	LOCAL
				0,00
4	Total otros desembolsos (Nota 5)			0,00
5	Costos Financieros Capitalizados			
			BID	LOCAL
		F.I.V.		
		Intereses	0,00	0,00
5	Total Costos Financieros			0,00
6	TOTAL DESEMBOLSADO AL CIERRE DEL EJERCICIO (1+2+4+5)			262.380.804,56


 Juan Carlos C. COLAUTTI
 Coordinador de Administración Financiera
 Unidad Ejecutiva Central
 Ministerio de Transporte


 JULIA ROCA
 Subsecretaria de Gestión Administrativa
 Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.
 (Socio)
 C.P.C.E.C.A.B.A. T° 1F° 17
 Dr. Norberto N. Rodríguez
 Contador Público (UBA)
 C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 - F° 33

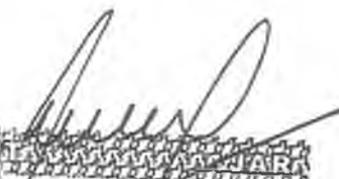
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata

PRESTAMO BID N° 2982/OC-AR
CONCILIACION FONDO ROTATORIO

Período: 01/01/2019 al 31/12/2019
Expresado en dólares

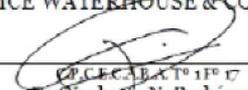
I Fondo Rotatorio al Inicio del Ejercicio:			
A	Saldo de Fondo Rotatorio al cierre según LMS1	51.673.222,45	
B	(MENOS) Gastos Pendientes de Justificación al BID al cierre del ejercicio	36.006.467,00	
C	(MENOS) Diferencia de conversión UEPEX	0,26	
D	Saldo de Fondo Rotatorio al cierre según Estado Financiero		15.666.755,19
II Movimientos del Ejercicio:			
E	Anticipos de Fondos. (de Estado de Solicitudes de Desembolso Punto 2)	55.000.000,00	
F	(MENOS) Justificaciones de Anticipos. (de Estado de Solicitudes de Desembolso Punto 3)	84.400.890,57	
G	Total Movimientos del Ejercicio		-29.400.890,57
III Saldo del Fondo Rotatorio al cierre del ejercicio:			
H	Saldo de Fondo Rotatorio al cierre según LMS1 (A+G-C)	22.272.331,62	
I	(MENOS) Gastos Pendientes de Justificación al BID al cierre del ejercicio (Ver Nota 7)	14.578.185,99	
J	(MENOS) Diferencia de conversión UEPEX	0,05	
K	Saldo de Fondo Rotatorio al cierre según Estado Financiero (ver Nota 6)		7.694.145,58


 Subsecretario de Gestión Administrativa
 Ministerio de Transporte de la Nación


 JULIO A. ROCA
 Subsecretario de Gestión Administrativa
 Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.

(Socio)


 Dr. Norberto N. Rodriguez
 Contador Público (UBA)
 C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 - F° 33

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

CONCILIACION DE LA CUENTA DESIGNADA

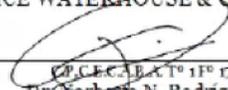
Período: 01/01/2019 al 31/12/2019

Expresado en dólares

<u>Año 2019</u>	
Cuenta N° 517092/4 - Cuenta N° 632212/6	
Banco depositario: Banco de la Nación Argentina	
Saldo Inicial	15.167.087,81
Mas:	
Desembolsos a cuenta designada BID	55.000.000,00
Total Ingresos año 2019	55.000.000,00
Menos:	
Gastos Bancarios	123,24
Transferencias	62.473.066,00
Total Egresos año 2019	62.473.189,24
Saldo Final al 31/12/2019 (ver Nota 6)	7.693.898,57


Subsecretario de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte


JULIO A. ROCA
Subsecretario de Gestión Administrativa
Ministerio de Transporte de la Nación

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.
(Socio)

Norberto N. Rodriguez
Contador Público (UBA)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 - F° 33



INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A la Coordinación del Proyecto BID 2982 –
Secretaría de Obras - Ministerio de Transporte
Lic. Julio A. Roca
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata
Domicilio legal: Paseo Colón 315 - 3er Piso
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Opinión

En nuestra opinión, los Estados Financieros adjuntos del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata terminados el 31 de diciembre de 2019 han sido preparados, en todos los aspectos importantes de conformidad con los lineamientos establecidos en los Términos de Referencia del Pliego de Licitación, el Contrato de Préstamo BID N° 2982/OC-AR y en el Instructivo de Informes Financieros y Auditoría Externa de las Operaciones Financiadas por el BID.

Hemos auditado los Estados Financieros del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata ejecutado por la Secretaría de Obras del Ministerio de Transporte (en adelante “SOT”) financiado con recursos del Contrato de Préstamo N° 2982/OC-AR del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y con aportes del Gobierno de Argentina, los cuales comprenden el Estado de Inversiones al 31 de diciembre de 2019, el Estado de Origen y Aplicación de Fondos por el año terminado en esa fecha, así como las notas explicativas de los estados financieros que incluyen un resumen de las políticas contables significativas.

Bases de nuestra opinión

Hemos llevado a cabo nuestro examen de auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIAs). Nuestras responsabilidades bajo estas normas son descritas en detalle en la sección “Responsabilidad de los auditores por la auditoría de los estados financieros” del presente informe.

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

Independencia

Somos independientes de la SOT de acuerdo con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (IESBA por sus siglas en inglés). A su vez, hemos cumplido con otras responsabilidades éticas de acuerdo con dicho código de ética.

Price Waterhouse & Co. S.R.L., Bouchard 557, piso 8°, C1106ABG - Ciudad de Buenos Aires
T: +(54.11) 4850.6000, F: +(54.11) 4850.6100, www.pwc.com/ar



Otras cuestiones

De acuerdo a lo descripto en Nota 4 de los estados financieros en la que se describe la base contable, los Estados Financieros han sido preparados para asistir al Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata en el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Contrato de Préstamo N° 2982 /OC-AR y en el Instructivo de Informes Financieros y Auditoría Externa de las Operaciones Financiadas por el BID. En consecuencia, los estados financieros pueden no ser apropiados para otra finalidad. Nuestro informe está destinado únicamente para el Organismo Coordinador del Programa y el BID, y no debería ser distribuido ni utilizado por otros usuarios, diferentes del Banco o del Organismo Coordinador del Programa.

Sin embargo, este informe puede convertirse en un documento público, en cuyo caso su distribución no sería limitada.

Responsabilidad de la Administración en relación con los estados financieros

La Dirección del Proyecto es responsable de la preparación de los estados financieros de conformidad con los lineamientos establecidos en los Términos de Referencia del Pliego de Licitación, el Contrato de Préstamo BID N° 2982/OC-AR y en el Instructivo de Informes Financieros y Auditoría Externa de las Operaciones Financiadas por el BID, así como por aquellos controles internos que la Administración considere necesarios para que tales estados estén libres de distorsiones significativas debido a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros, la Dirección del Proyecto es responsable de evaluar la capacidad del Proyecto para continuar como un programa en funcionamiento, en caso de corresponder, revelando los asuntos relacionados con este tema y que se han utilizado principios contables aplicables a esta condición, a menos que la intención de la Dirección sea liquidar el Proyecto o cesar las operaciones del mismo, o dicha continuidad no constituya una alternativa realista.

La Dirección del Proyecto es responsable de monitorear el proceso de emisión de la información financiera del Proyecto.

Responsabilidad de los auditores por la auditoría de los estados financieros

Nuestra responsabilidad es obtener una seguridad razonable sobre si los Estados Financieros en su conjunto se encuentran libres de incorrecciones significativas debido a fraude o a error, para emitir un informe de auditoría con nuestra opinión. Un grado de seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no es una garantía de que una auditoría llevada a cabo de acuerdo a las NIAs vaya a identificar siempre a una incorrección significativa en caso de existir. Las incorrecciones pueden surgir debido a fraude o a error y son consideradas significativas si, individualmente o en su conjunto, pudieran llegar a influenciar razonablemente las decisiones económicas de los usuarios tomadas en base a estos estados financieros.

Como parte de una auditoría de acuerdo a las NIAs, ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos escepticismo profesional durante todo el trabajo. Además:



- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrecciones significativas en los estados financieros debido a fraude o a error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría en respuesta a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proveer las bases de nuestra opinión. El riesgo de no identificar una incorrección significativa como consecuencia de un fraude es mayor al riesgo que pueda resultar de un error, ya que el fraude puede incluir conspiraciones, falsificaciones, omisiones intencionales, distorsiones, o la vulneración del control interno.
- Obtenemos un entendimiento del control interno relevante para la auditoría de los presentes estados financieros, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean necesarios en función a las circunstancias, pero no con la finalidad de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno del Proyecto.
- Evaluamos las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables significativas realizadas por la Dirección del Proyecto y la presentación de los estados financieros en su conjunto.
- Concluimos sobre la correcta utilización por parte de la Administración de los principios contables aplicables a una empresa en funcionamiento, basados en la evidencia de auditoría obtenida, en caso de una duda significativa de la capacidad del Proyecto para continuar como tal. En caso concluyamos que existe una duda significativa, debemos enfatizarlo en nuestro informe de auditoría en relación a las revelaciones relacionadas en los estados financieros que deben ser efectuadas al respecto por el Proyecto. Si esas revelaciones no son adecuadas, entonces debemos modificar nuestra opinión. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de emisión de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, sucesos o condiciones futuras pueden causar el cese de operaciones del Proyecto como programa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación, estructura y contenido general de los estados financieros en su conjunto, incluyendo la información a revelar, y si representan las transacciones y eventos subyacentes de una manera razonable.

Nos comunicamos con la Dirección del Proyecto, entre otros asuntos, sobre el alcance y el plazo de auditoría acordados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia importante en el control interno que fuera identificada durante nuestro trabajo.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 31 de julio de 2020.

PRICE WATERHOUSE & CO. S.R.L.


(Socio)
Dr. Norberto N. Rodriguez
Contador Público (UBA)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 F° 33

**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, 31 de julio de 2020

A la Coordinación del Proyecto BID 2982 –
Secretaría de Obras - Ministerio de Transporte
Dr. Julio A. Roca
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata

De nuestra consideración:

Durante nuestro examen de los estados financieros del “Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata” correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019, hemos tenido en cuenta el sistema de control interno vigente en la Secretaría de Obras del Ministerio de Transporte (en adelante “SOT”), 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 SOT 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 Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata” de la SOT.

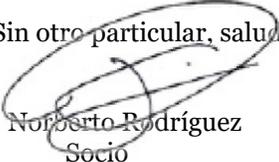
El contenido de nuestra carta ha sido comentado con los responsables de la SOT y sus opiniones se incluyen a continuación de cada recomendación.

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

Este informe está destinado para el uso de Secretaría de Obras del Ministerio de Transporte y el BID, sin embargo, puede ser publicado.

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

Sin otro particular, saludamos a ustedes muy atentamente.


Norberto Rodríguez
Socio

Price Waterhouse & Co. S.R.L., Boucharard 557, piso 8°, C1106ABG - Ciudad de Buenos Aires
T: +(54.11) 4850.6000, F: +(54.11) 4850.6100, www.pwc.com/ar

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 los contratos de obra y supervisión; y aspectos sobre la marcha de las obras en ejecución

ENUNCIADO DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA

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 ejercicios anteriores.	2-3
A.2. Errores generales en el relevamiento de documentación.	4-6
A.3. Cuestiones Generales de Relevamiento de Legajos de Consultores.	6
A.4. Documentación pendiente en expediente.	7
A.5. Asientos de diario con saltos en la numeración.	7
A.6. Mejores Prácticas	8-9
A.7. Acceso de usuarios a las funciones del sistema UEPEX	9-10
A.8. Segregación de funciones de usuarios en el sistema UEPEX	10
A.9. Formularios de Recursos – Roca	10-11

B- ASPECTOS REFERIDOS A LA REVISIÓN DE LOS 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 a diciembre 2018	13-15
B.2 Revisión 2019	
B.2.1 Depósito ferroviario Tolosa	17-18
B.2.2 Elevación definitiva de andenes y mejora de estaciones- Lote I	18-22
B.2.3 Elevación definitiva de andenes y mejora de estaciones- Lote C-La Plata	22-23
B.2.4 Sistema de Comunicaciones	24
B.2.5 Sistema de Señalamiento y Control de Trenes	25-26
B.2.6 Paso bajo Nivel- Avenidas 1 y 32- La Plata	26

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 ejercicios anteriores.

De los aspectos referidos a la revisión inicial de los procesos del Proyecto observados durante 2018, se mantiene para la revisión de 2019 el punto que se enuncia a continuación:

- Observaciones al Esquema / Organigrama para el proyecto según Reglamento Operativo (RO).
- Contratos de consultores por tiempos limitados.
- Actualización de los Manuales de Procesos y Procedimientos

Respuesta del Proyecto

Esquema/ Organigrama definido en el RO

En el RO se expone un organigrama general que responde a un esquema matricial combinando las características de los diseños de organización funcional y 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.

En cada informe semestral se reporta el esquema de ejecución del proyecto actualizado y el total de consultores contratado para proyecto, el que es aprobado por el BID.

Asimismo, anualmente, se envían al BID las evaluaciones de desempeño que incluye un resumen de las actividades de cada consultor y su calificación.

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

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, N° 1072 del 26 de julio de 2010 y N° 1109 del 28 de diciembre de 2017.

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 constatare 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. 6º – 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.

Por lo tanto de acuerdo a la normativa local no se pueden hacer contratos por plazos mayores al año calendario.

Si bien esta observación ha sido reportada por la auditoria desde el 1º ejercicio del Proyecto, es una situación que el Proyecto no tiene atribuciones para modificarlas.

Actualización de los Manuales de Procesos y Procedimientos

Los manuales de procesos y procedimiento se implementaron en el año 2014, con el transcurso de los años y producto de las lecciones aprendidas se van mejorando los procesos y procedimientos sin que hayan sido formalizados mediante una actualización.

No obstante, no se han generado ineficiencias en los sistemas de control interno que vulneren los principios de eficiencia, transparencia y efectividad.

Dado que los manuales de procesos y procedimientos no son requeridos en el contrato de préstamo, se ha evaluado la oportunidad y costo de la actualización de los mismos y se ha resuelto que no es un punto crítico para la gestión del proyecto.

Revisión 2019

A.2. Errores generales en el relevamiento de documentación

A.2.1 Certificados de Obras

Observación:

Hemos detectado en el relevamiento de la documentación errores en las de los certificados, algunos de éstos, sin fecha de emisión. Se trata de errores formales.

- Fecha de emisión errónea en certificado

Obra	Nro y Tipo Certificado	Desde	Hasta	Emisión	Observación
Estaciones sin Entorno	Certificado Básico N°8	1/12/2018	31/12/2018	3/1/2018	La fecha de emisión del certificado es anterior a la fecha del período medido.
Estaciones sin Entorno	1° Adecuación Provisoria de Precios del Certificado N°10	1/2/2019	28/2/2019	19/2/2019	La fecha de emisión del certificado es anterior a la fecha del período medido.
Estaciones sin Entorno	2° Adecuación Provisoria de Precios del Certificado N°10	1/2/2019	28/2/2019	19/2/2019	La fecha de emisión del certificado es anterior a la fecha del período medido.

- No posee fecha de emisión el certificado / fecha de período medido

Obra	Nro y Tipo Certificado	Desde	Hasta	Emisión	Observación
Estaciones sin Entorno	Certificado Básico N°12	1/2/2019	28/2/2019	-	No figura fecha de emisión
Estaciones sin Entorno	Certificado Básico N°11	1/11/2018	30/11/2018	-	No figura fecha de emisión

Efecto

Presentación de los certificados de las Obras llevadas a cabo por la contratista con errores formales en su confección.

Recomendación

Recomendamos que se tomen los recaudos correspondientes para que los certificados de Obras se encuentren correctamente realizados.

Respuesta del Proyecto

De acuerdo con la observación. Se tomará en cuenta la recomendación para las próximas presentaciones.

Si bien la fecha de emisión del certificado, tiene un error de tipeo o no se ha completado adecuadamente, se puede validar la fecha de presentación correcta mediante Nota de ingreso formal.

A.3. Documentación pendiente en expediente

Observación:

Hemos observado durante el relevamiento de expedientes de la Obra “Elevación Definitiva de Andenes y Mejora de Estaciones. Lote B: Villa Elisa, Gonnet, Ringuelet y Tolosa”, la falta de documentación del Acta Provisoria que según el SEPA otorgado por el Proyecto, se encuentra en Estado Terminado.

El estado del SEPA se actualiza con el estado actual de las obras, la obra objeto de la observación se encuentra al 100 % de ejecución.

Efecto

Incumplimiento al Reglamento Operativo, SECCIÓN I .1.4 "Proceso de la coordinación de obras" - P3. Seguimiento y supervisión de contratos / O.3.02.

Recomendación

Se recomienda cumplir con lo establecido en dicho Reglamento a fin de tener un mayor control y transparencia en la gestión.

Respuesta del Proyecto

El estado del SEPA se actualiza con el estado actual de las obras, la obra objeto de la observación se encuentra al 100 % de ejecución.

No obstante se recuerda que la recepción opera de forma ficta a partir de su puesta en funcionamiento.

A.4. Asientos de diario con saltos en la numeración

Observación:

Del análisis de correlatividad efectuado sobre la numeración de los asientos de diario, hemos identificado que los asientos con el número 59-95-146-147-230 no se encontraban disponibles antes del proceso de re-numeración.

Efecto

Riesgos en el control de la contabilización por no poseer un detalle con numeración fija de asientos.

Recomendación

Efectuar controles periódicos respecto a la numeración de los asientos de diario registrados en el sistema, dando seguimiento a los números faltantes que pudieran identificarse.

Respuesta del Proyecto

Como ha sido informado a la auditoría en el memo relativo a asientos no se pueden eliminar asientos diarios, solo realizar asientos de ajuste.

Dada los intercambios con el equipo de auditoría, se procedió a ejecutar el proceso de re numeración de asientos y los asientos son correlativos, ya se ha remitido por mail a la auditoría el libro diario y los mayores.

A.5. Mejores Prácticas

A.5.1. Mismos consultores son requeridos para más de un proyecto

Observación:

Hemos observado que existen consultores que, aunque son contratados formalmente para un sólo Proyecto financiado por el BID, prestan sus servicios para más de uno. De esta forma se incluye su honorario a un proyecto cuando en realidad presta servicios a diferentes programas.

Efecto

Dificultad ante terceros para reflejar la afectación real a cada Proyecto de los gastos de estos consultores individuales.

Recomendación

Someter a evaluación con las partes intervinientes (BID-Estado Nacional) la forma de diseñar un procedimiento que sea operativamente viable y que permita la asignación de los gastos de estos consultores de acuerdo a su tiempo real de asignación a cada programa.

Respuesta del Proyecto

De acuerdo a la normativa local, explicitada en el punto “**Contratos de consultores por tiempos limitados**”, la contratación se hace por Proyecto. Un mismo consultor con dedicación full time no puede ser contratado en más de un Proyecto, de modo de no generar incompatibilidad de funciones dentro de la administración pública. Es por ello que cada consultor tendrá un único contrato.

Para disminuir el impacto de la apropiación de los gastos, el Proyecto distribuye los contratos de los consultores de las áreas de apoyo entre los distintos Programas para que el costo no sea soportado por un mismo proyecto.

A.5.2. Reasignación de fondos entre componentes

De la revisión del Estado de inversiones hemos observado que se han reasignado componentes del aporte local respecto de la matriz de financiamiento original establecida en el Contrato de Préstamo del Programa.

No hemos obtenido evidencia de la autorización de esta reasignación por parte del Ministerio / Estado Nacional hacia la Unidad Ejecutora del Programa.

Efecto

Reasignación de partidas / componentes sin evidencia formal de notificación /autorización por parte organismo emisor del Aporte (Estado Nacional).

Recomendación

Se recomienda para un mejor control de la administración del Programa por parte de la Unidad Ejecutora dejar evidencia formal de cualquier cambio respecto de la matriz original que se produzca en la asignación de los gastos de aporte local.

Respuesta del Proyecto

De acuerdo a la Clausulas 2.02 de las Estipulaciones Especiales y el Art. 7.04 de las Normas Generales del Contrato de Préstamo, especifican que el monto de aporte local es “estimado” y es el necesario para la completa e ininterrumpida ejecución del Proyecto.

Es por ello que se deduce que el aporte local es un piso y no un techo, la asignación de los recursos de aporte local puede tener compensaciones entre los distintos componentes relacionados con la reasignación de fuente externa que es aprobada por el BID.

A.6. Acceso de usuarios a las funciones del sistema UEPEX

Observación:

Se detectaron 24 usuarios con accesos al sistema UEPEX (perfil: Usuario Especial) que no pertenecen al proyecto.

Efecto

Los accesos de los usuarios no pertenecientes al proyecto, incrementaría el riesgo de ejecuciones de funcionalidades en el sistema por estos usuarios y que las mismas no estén autorizadas. Los usuarios detectados podrían desde visualizar información sensible, hasta realizar cambios en la información contable del proyecto.

Recomendación

Se recomienda que se realice con periodicidad un inventario de los accesos de usuarios con el fin de controlar que solo tengan acceso aquellos usuarios con funciones autorizadas para el proyecto. En aquellos casos en los cuales los usuarios con acceso no pertenezcan al proyecto, se debe solicitar a la Dirección General de Sistemas Informáticos de Administración Financiera (DGSIAF),

el ajuste de permisos para el perfil “Usuario Especial”, para que solo disponga de permisos de visualización.

Respuesta del Proyecto

Los usuarios especiales son usuarios de la SAE, el SAF y la DGSIAF. Estos usuarios son solicitados directamente a la DGSIAF y no requieren autorización del Proyecto son usuarios de la administración Pública Nacional que podrían requerir consultas de información del Proyecto, asimismo también pueden tener este perfil el personal de DGSIAF que requiere actividades de mantenimiento o revisión de procesos del sistema.

El Proyecto no es consultado para dar acceso a estos perfiles, no puede negarse, y tampoco lo considera un riesgo dado que solo tienen perfil de consulta y son perfiles de los equipos de gobierno.

A.7 Segregación de funciones de usuarios en el sistema UEPEX

Observación:

Se detectó que todos los usuarios que trabajan en el proyecto ROCA tienen el perfil “Adminis”, que hace referencia al perfil “Administrador”. Este tipo de perfil posee acceso a todas las funcionalidades del sistema. De acuerdo con lo verificado, no existe una segregación de funciones en el sistema para las tareas del proyecto.

Efecto

Que los usuarios tengan amplios permisos en el sistema incrementará el riesgo de realizar tareas en el sistema y que las mismas no se encuentren correctamente autorizadas.

Recomendación

Se recomienda definir correctamente accesos y permisos en perfiles del sistema, para las distintas funcionalidades y tareas a realizarse en el proyecto. En el caso de que no se pueda configurar los perfiles en el sistema, se recomienda implementar controles manuales sobre funciones llevadas a cabo por la misma persona y que podrían resultar en una incompatibilidad de funciones.

Respuesta del Proyecto

Los únicos usuarios del Proyecto que tienen acceso a UEPEX son aquellos que se desempeñan en el área de Administración Financiera, que cargan los pagos, llevan la contabilidad, las justificaciones y anticipos del Proyecto y los reportes financieros.

Teniendo en cuenta las bajas de consultores del 2019, teníamos 2 usuarios en el Proyecto además de la Coordinadora del área que es la única quien puede habilitar altas y bajas de usuarios.

Todos los usuarios del área tienen perfil de administrador y tienen segregadas sus tareas, las cargas y análisis en UEPEX de acuerdo a la tarea que desempeñan de acuerdo a sus TDR.

Las conciliaciones bancarias, las autorizaciones de pago y las justificaciones son supervisadas y firmadas por la Coordinadora del área.

Dividir los perfiles de UEPEX, es considerado innecesario ya que no se han reportado fallas, todo el equipo financiero trabaja en forma integrada y esta manera de trabajo permite tener sustitución rápida entre los 3 miembros que usan el sistema UEPEX.

A.8. Formularios de Recursos- ROCA

Observación:

Se detecto que luego de generar un formulario de recursos en el sistema, el sistema permite modificar el campo "Cotización", y por consecuencia el campo "Importe convertido"

Efecto

Que el campo de "Cotización" pueda ser modificado luego de la creación del formulario de recursos, incrementara el riesgo de que los datos reflejados en la contabilidad no sean correctos.

Recomendación

Se recomienda que se ajuste la configuración en el sistema UEPEX para los datos con impacto contable, para que los mismos no puedan ser modificados posterior a su creación.

Respuesta del Proyecto

Como se viene reportando a la auditoria desde el inicio del Proyecto, el UEPEX es un desarrollo de la DGSIAF y el proyecto no puede modificar diseños del sistema.

Asimismo no hay ningún inconveniente en que se pueda modificar el TC ya que el formulario de recursos se carga en la moneda real del ingreso, si son recursos de fuente BID se carga en dólares y si son del tesoro nacional se carga en pesos, por lo tanto no hay inconvenientes en la registración en moneda de origen. Asimismo si al momento de la conciliación bancaria se encuentra un error de TC, se puede modificar directamente el TC desde el formulario para que la *conversión* quede bien contabilizada, no pudiéndose modificar ningún otro campo.

**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 a diciembre 2018

De los aspectos referidos a la revisión inicial de los contratos observados en 2018, se mantienen en la revisión de 2019 los siguientes puntos:

B.1.1 Participación de SOFSE en Actas de Recepción Provisoria de Obra

Observación

Esta observación ya fue formulada en 2017 en relación a otros componentes del contrato. En el 2018 tuvo relación con las Actas de Recepción Provisoria de las obras correspondientes al lote A, firmada el 27 de julio de 2018 y lote E, firmada el 16 de octubre de 2018, en las cuales se dejó constancia de que la Operadora SOFSE toma posesión de la parte recibida y se encuentra en condiciones de comenzar a operar el servicio de transporte de pasajeros correspondiente a la Línea General Roca. Sin embargo, en ninguna de las actas se registró la presencia ni la firma de algún representante de SOFSE.

Ahora, durante el 2019 se labró el Acta de Recepción Provisoria del Depósito Tolosa con fecha 27 de julio de 2019 en la cual se cita que “la Operadora SOFSE tomará posesión de la obra recibida asumiendo las responsabilidades propias de operador del servicio público de transporte de pasajeros ferroviarios de la Línea Roca” sin que haya participado de dicha Recepción.

Efecto

SOFSE asume las responsabilidades propias del operador del servicio público de transporte sin quedar asentado contractualmente.

Recomendación

Si bien la Recepción Provisoria de la obra se realiza entre el Contratista y el Contratante, al liberarse el uso de dichas obras a la Operadora, SOFSE, ésta debería aceptarlas expresamente mediante la firma de un representante. Esta situación contribuiría a asegurar que la recepción de las obras se haya efectuado teniendo en cuenta todos los aspectos que luego serán responsabilidad de la Operadora. Por tal motivo, reiteramos la conveniencia de incluir su consentimiento formal de manera de evitar potenciales conflictos a futuro.

El caso particular de la Recepción del Depósito Tolosa del 2019 muestra la conveniencia de esta recomendación dado que luego de labrar la Recepción Provisoria, el Comitente debió labrar una nueva Enmienda para dar lugar a un pedido de obras adicionales que SOFSE hizo de acuerdo a sus condiciones para operar adecuadamente el servicio. Esta situación de Enmienda, la cual incluyó nuevo presupuesto y plazo de obra, pudo haberse evitado de haber dado participación a SOFSE al momento de la Recepción de las obras.

Respuesta del Proyecto

El Acta de Recepción de la Obra es un documento que se suscribe entre las partes que conforman el vínculo contractual (Contratista-Comitente: Ministerio de Transporte), no obstante la Línea

Roca-SOFSE han participado durante toda la ejecución contractual, brindado apoyo técnico y en la realización de pruebas, etc.

La responsabilidad de SOFSE como operador del servicio público de transporte de pasajeros, reside en las funciones y competencias asignadas por la Ley 26.352 (Modificada por la Ley 27.132).

Por lo expuesto es que el Acta de Recepción Provisoria hace alusión que SOFSE tomará posesión de la parte recibida, no haciéndose por ende efectiva al momento de la suscripción del Acta a la que se hiciera alusión por esa auditoría, habiéndose realizado la notificación de las mencionadas recepciones a SOFSE mediante nota a los citados efectos.

B.1.2. Contratistas avanzaron con plazos de obra finalizado

Observación

Durante el 2018 se realizaron enmiendas a los contratos de las obras de “Elevación Definitiva de Andenes y Mejora de Estaciones” en las que se observó que las fechas de emisión de las enmiendas fueron posteriores al fin del plazo de cada una de las obras.

Esta situación también ocurrió en el año 2019 con obras del contrato para “Elevación Definitiva de Andenes y Mejora de Estaciones”, por ejemplo, con el de Estaciones - Lote I en el cual la Enmienda para ampliar el plazo de la obra es labrada luego del vencimiento del plazo de obra vigente.

Efecto

Si bien se evidencia la existencia de comunicación escrita entre Contratista, Supervisión de Obra y Coordinación de Obra que refleja la negociación entre las partes con anterioridad al vencimiento del contrato, para dar tratamiento a los adicionales de obra, interferencias, condiciones climáticas y ampliaciones de los contratos, las Enmiendas correspondientes se materializaron con los plazos de las obras vencidos.

De esta manera se observa que los Contratistas continúan la ejecución de los trabajos con plazos de obras vencidos. Las partes acuerdan Enmiendas de Ampliaciones de Plazo con posterioridad al vencimiento de los plazos de obra originales. Esto afecta el adecuado seguimiento del avance de las obras, dificultando la aplicación de eventuales penalidades a la Contratista por incumplimientos de los Planes de Trabajo.

Recomendación

Se sugiere implementar mecanismos ágiles que permitan acordar con el Contratista en tiempo y forma para concretar las eventuales enmiendas al contrato que fueran necesarias.

Respuesta del Proyecto

Las enmiendas citadas son meramente convalidarías del procedimiento de aprobación de las variaciones y/o ampliación de plazos, los cuales fueron tramitados durante la vigencia del contrato. Tal es así, que tanto las Notas de Pedido emitidas por la contratista, las Órdenes de Servicio de la Supervisión y la Nota de Pedido de la Supervisión con todos los antecedentes relativos a los motivos que sustenta la variación y/o ampliación fueron presentados y aprobados

técnicamente durante el período contractual.

Por lo tanto, la contratista continuó trabajando, durante la etapa de tramitación del acto administrativo de aprobación de la enmienda convalidatoria, con el objeto de avanzar en la ejecución de la obra, encontrándose el contrato vigente en orden a contar con la aprobación de la supervisión.

Al respecto, cabe tener en cuenta que la petición de la prórroga se le atribuye un efecto jurídico inmediato, consistente en suspender la aplicación de las consecuencias automáticas del incumplimiento del plazo, en la medida en que el inspector considere, en principio atendible la solicitud del contratista (Druetta, Ricardo Tomás y Guglieminetti, Ana Patricia: Ley 13.064 de Obras Públicas Comentada y anotada, pag 192, Abeledo Perrot), circunstancia que surge de las actuaciones.

B.2 Revisión 2019

Introducción

El presente informe hace referencia a observaciones del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca, Ramal Plaza Constitución – La Plata a partir de la revisión de los contratos y documentos de obras de Depósito Ferroviario Tolosa, Sistemas de comunicaciones y Elevación Definitiva de Andenes y Mejora de Estaciones (estaciones lotes I y C), Sistema de Señalamiento y Paso Bajo Nivel (PBN) de 1 y 32, La Plata.

El día 17 de junio del corriente se realizaron las visitas a la obra Depósito Tolosa, la estación La Plata (Estaciones lote C) y el PBN de 1 y 32.

B.2.1 Depósito ferroviario Tolosa

El Depósito Ferroviario está ubicado en el km 50 de la LGR Ramal PC – LP, donde anteriormente se emplazaban las instalaciones de los ex Talleres de Locomotoras, sobre el cuadro de Estación Tolosa, perteneciente al partido de La Plata, al oeste de vía descendente y lindante hacia el suroeste con la calle 3 correspondiente a dicha localidad. El propósito general de las instalaciones comprende el desarrollo de las tareas de alistamiento, inspecciones diarias, inspecciones mensuales, reparaciones accidentales menores y tareas de mantenimiento general de las Unidades Eléctricas Múltiples. Se considera también un espacio para estacionamiento de formaciones, dependencias para el personal y sus actividades pertinentes y todas las instalaciones inherentes a la operación normal y segura del depósito.

La obra adjudicada a la UTE ELEPRINT-ESUCO-SUPERCEMENTO con monto inicial de \$955.057.231,61 dio inicio el día 5 de abril de 2017 con plazo de 24 meses. Al momento de la visita, la obra se encuentra terminada con Recepción Provisoria emitida el 27 de julio de 2019. Sin perjuicio de esta Recepción, con fecha 27 de julio de 2019 se labró la Enmienda III por la cual se amplían tanto el alcance de las obras como el plazo para atender ciertas condiciones que SOFSE establece para operar adecuadamente estas obras.

B.2.1.1 Recepción Provisoria y posterior Enmienda

Observación

Como se mencionó, el 27 de julio de 2019 se labró el Acta de Recepción Provisoria de las obras, en Anexo a la cual se listan ciertos trabajos pendientes de ejecución por parte del contratista para que sean completados dentro de las fechas allí indicadas.

La Recepción Provisoria indica también que a partir de esa fecha comienza a correr el plazo de 365 días de garantía de la obra con las excepciones de las obras faltantes indicadas, cuyo plazo comenzará una vez finalizados los mismos.

Con fecha 5 de setiembre de 2019 se labra la Enmienda III en la cual se enumeran hitos contractuales de la obra, tales como Acta de Inicio, Enmienda I y II y ciertas Notas de Pedido (436 del 9 de abril 2019, 483 del 8 de mayo 2019, 516 del 10 de junio 2019, 539 del 10 de julio 2019 y 540 del 11 de julio 2019) por las cuales el Contratista solicita ampliación del plazo de obras por causas climáticas y ampliación del monto del contrato para incorporar los componentes de seguridad solicitados por SOFSE. Esta Enmienda aumenta el presupuesto y establece al 25 de octubre de 2019 como la nueva fecha de finalización del contrato. Sin embargo, nada se menciona en la Enmienda III sobre el Acta de Recepción del 27 de julio de 2019 ni sobre la consecuencia que el cambio de plazo de obra puede tener en el plazo de garantía del contratista de 365 días a partir de dicha Recepción.

Efecto

El plazo de garantía del Contratista, “Período de Responsabilidad por Defectos”, fue establecido en el contrato por 365 días contados a partir de la Recepción Provisoria de los trabajos, con la excepción de aquellos trabajos identificados como faltantes o sin completar consignados en dicha Recepción. Al labrar la posterior Enmienda III de ampliación de plazo (y monto) sin establecer claramente qué efecto tiene sobre el mencionado plazo de garantía, se genera confusión sobre cuál es la fecha final de la citada garantía, así como de los instrumentos (pólizas, penalidades por incumplimiento) que operan en ese plazo.

Recomendación

Se recomienda que la SO salve esta indefinición de acuerdo al apartado 10.1 y 10.2 del Contrato, estableciendo y comunicando al Contratista unívocamente la fecha en la que opera la Recepción Provisoria y comienzan los 365 días de la garantía de modo de evitar indefiniciones que podrían dar lugar a reclamos o al incumplimiento del contratista a sus obligaciones.

Respuesta del Proyecto

Con relación a lo recibido conforme al acta de recepción provisoria de fecha 27-07-2019 el plazo de responsabilidad por defecto de 365 días comienza a transcurrir a partir de dicha fecha.

Ahora bien, los trabajos pendientes de ejecución determinados por la supervisión de la obra que se detallan en el anexo al acta de recepción citada, el plazo de período de responsabilidad por defectos de 365 días se contabiliza a partir de la finalización de las tareas pendientes.

Atento a la necesidad, de poner en operación el depósito ferroviario conforme a las necesidades indicadas por la Línea Roca y a fin de que no se considere recibida la obra de facto, es que se suscribió la mencionada recepción, considerando cumplida la misma conforme fuera proyectada y contratada.

No obstante ello, en forma previa al día 27-07-2019, mediante Nota NO-2019-58057355-APN-GGO#MTR de fecha 28 de junio de 2019, el Gerente General Operativo de Sofse solicitó la incorporación de ciertos componentes de seguridad, que fueron aprobados y motivaron la enmienda en forma previa a la recepción y los mismos forman parte del Anexo de trabajos pendiente de ejecución del acta de recepción provisoria del 27 de julio de 2019.

Con relación a dichos componentes de seguridad, fueron ejecutados en su totalidad y aprobados con fecha 25 octubre de 2019 mediante OS N° 315 de fecha 18 de octubre de 2019, día a partir de la cual comienza a correr el plazo de período de responsabilidad por defectos de 365 días.

B.2.2 Elevación definitiva de andenes y mejora de estaciones- Lote I

La obra- LPN°8/2016- abarca la ejecución de un conjunto de mejoras en la infraestructura de las estaciones Villa España, Ranelagh, Sourigues, Bosques. La misma consta de la elevación de andenes para la equiparación de la plataforma del andén con el nivel de acceso de las nuevas formaciones eléctricas, con adaptación a la Ley de Accesibilidad. Bajo los andenes se ubican conductos de iluminación general, canalizaciones y cajas de inspección para servicios de datos, electricidad, comunicaciones, señalamiento, sistemas contra incendios, pluviales y otros adicionales. Además, las estaciones cuentan con nuevos refugios, boleterías, sistemas de audio y circuito de televisión para la comunicación en las estaciones.

B.2.2.1 Incremento del Plazo Original de Obra con Plan de Trabajos y Curva de Inversión desactualizados

La UTE conformada por CONINSA S.A. y MARLE CONSTRUCCIONES S.A. firma el Acta de Inicio de la obra el 24/5/18 para realizar la misma en un plazo de 6 meses, por un monto de \$129.731.042. La fecha de finalización de obra debió ser el 25/11/18.

Sin embargo, al último Certificado de Obra elaborado (N°19), correspondiente a noviembre de 2019, la obra todavía presenta un avance de obra del 70,59% y, consecuentemente, no ha terminado.

Desde la fecha contractual de finalización de obra (25/11/18) a la fecha, el Contrato de Obra sufrió 2 enmiendas:

- Enmienda I (19/2/19): extiende el plazo de obra hasta 24/4/19 (151 días) e incrementa el monto del contrato hasta \$142.841.090,65
- Enmienda II (30/9/19): extiende el plazo de obra hasta 6/12/19 (377 días) e incrementa el monto del contrato hasta \$147.984.782,55

De esta manera, el plazo de obra sufrió una triplicación de su duración (a los 180 días originales se le sumaron 377 días) sin lograr que a la fecha haya sido terminada (resta un 30% de la obra).

El gráfico presentado con el Certificado N°19 que compara la Curva de Inversión Acumulada Prevista con la Curva de Certificación Acumulada, muestra el marcado desfasaje entre ambas que ocurre a partir de abril de 2019, aun cuando el avance anterior a abril 2019 ya se había corregido, haciendo coincidir el ejecutado hasta esa fecha con el proyectado.

Sin embargo, la presentación de la readecuación del Plan de Trabajos ocurre 7 meses después, en noviembre de 2019, mediante NP 293 (6/11/19). De esta manera la totalidad de los meses de trabajo abarcados por la Enmienda II del contrato- 24/4/19 al 6/12/19-transcurrieron con un marcado desfasaje entre los Planes de Trabajo previsto y real.

Efecto:

Demoras en el ritmo y finalización de las obras, retraso en la puesta en servicio de la obra, necesidad de mantener planteles técnicos del Comitente y la Supervisión, distrayéndolos de otros proyectos y obras. Eventual afectación de obras conexas e interferencias con servicios públicos.

Eventuales reclamos por aumentos de los costos directos e indirectos de la obra. Eventual paralización de las obras y reclamos por perjuicios económicos / financieros con consecuencias sobre las obras y sobre la gestión de reanudación de las mismas.

La falta de un Plan de Trabajos y Curva de Inversiones debidamente actualizado impide al equipo del Proyecto, un adecuado seguimiento del estado de avance físico y financiero de la obra, así como evidenciar eventuales causales de aplicación de multas.

Recomendación:

Sugerimos intensificar el seguimiento del avance de las obras, respecto de lo contratado, que incluya la exigencia hacia la Contratista de una rápida presentación del Plan de Trabajos y Curva de Avance financiero en la medida en que éste se desactualice.

A su vez, se recomienda fortalecer la posición del Comitente mediante una detallada documentación oportuna de incumplimientos de la Contratista, en primer orden a través de las OS y, de resultar adecuado, mediante notificaciones ad-hoc por parte del comitente.

Se sugiere también evaluar las exigencias establecidas en los pliegos de licitación que deben cumplir los oferentes, de modo que permita hacer una selección eficiente entre empresas con capacidad de ejecución de contratos demostrable.

Respuesta del Proyecto:

La Supervisión ha advertido la situación mencionada, ha realizado el seguimiento en campo, se han llevado a cabo reuniones periódicas con la empresa y con la Línea, como así también se han efectuado comunicaciones por medio del libro respecto a los desvíos de la obra.

Cabe mencionar que respecto al estado de avance de este contrato, las estaciones de Villa España, Ranelagh y Sourigues, se encuentran operativas desde 12/10/2018, 12/02/2019 y 27/05/2020, respectivamente. Dichas obras fueron recepcionadas por el libro mediante las siguientes comunicaciones NP N° 318 y OS N° 254, NP N° 178 y NP N° 105.

Adicionalmente ha identificado las causales que provocaron los desfasajes mencionadas, las que se correspondieron con los motivos que sustentaron las enmiendas de plazo citadas precedentemente. Adicionalmente mediante las NP 293 y NP 316 por lo que se realizó una 3er enmienda prorrogando el plazo de finalización hasta el 06 de junio de 2020.

Con respecto a los pliegos de licitación, se evaluará para futuras obras las exigencias/ sanciones previstas ante incumplimientos contractuales.

B.2.2.2 Contratistas avanzaron con plazos de obra vencidos

Observación

Las fechas de emisión de las enmiendas al contrato fueron posteriores al fin del plazo de obra vigente.

La presentación, por parte de la Contratista, de los nuevos Planes de Trabajo fueron realizados en este contrato con menos de un mes de antelación al fin del contrato vigente.

A demora se suma el tiempo que transcurre hasta la firma de las Enmiendas que, en el caso de este contrato, ha sido de 3 y de 5 meses (Enmiendas I y II, respectivamente). Actualmente el contrato está vencido desde 6/12/19 y, habiendo ya transcurrido más de 6 meses, a la fecha no se ha firmado aún la correspondiente enmienda.

Las Enmiendas han seguido este desarrollo:

Enmienda I

- NP 127 (9/11/18) Solicitud de la Contratista de Ampliación de Plazo y de Monto de Contrato- Fecha de finalización del Contrato vigente: 24/11/18
- NPUS 16 (22/11/18) Dirección de Supervisión de Obra eleva documentación de obra indicando la conformidad acerca de la solicitud del Contratista
- Memo 505/18 (29/11/18) se aprueba lo solicitado para ser incorporado al Contrato
- Enmienda I, se firma el 19/2/19, en la que se define a nueva fecha de finalización de obra (24/4/19) y nuevo Monto de Contrato (\$142.841.090,65)

Enmienda II

- NP 215 (16/4/19) Solicitud de la Contratista de Ampliación de Plazo y de Monto de Contrato. Fecha de finalización del Contrato vigente: 24/4/19
- NPUS 32 (25/4/19) Dirección de Supervisión de Obra eleva documentación de obra indicando la conformidad acerca de la solicitud del Contratista
- Providencia 2019-70193615 (8/8/19) se aprueba lo solicitado para ser incorporado al Contrato

- Enmienda II, se firma el 8/8/19, en la que se define a nueva fecha de finalización de obra (6/12/19) y nuevo Monto de Contrato (\$147.984.782,55)

Enmienda III (en proceso)

- NP 293 (6/11/19) Solicitud de la Contratista de Ampliación de Plazo y de Monto de Contrato. Fecha de finalización del Contrato vigente: 6/12/19
- NPUS 61 (21/11/19) Dirección de Supervisión de Obra eleva documentación de obra indicando la conformidad acerca de la solicitud del Contratista

A junio de 2020 no se nos ha informado acerca de otros avances relacionados con la actualización del contrato de esta obra.

Efecto

Si bien se evidencia la existencia de comunicación escrita entre Contratista, Supervisión de Obra y Coordinación de Obra que refleja la negociación entre las partes con anterioridad al vencimiento del contrato, tratamiento de adicionales de obra, interferencias, condiciones climáticas y ampliaciones del plazo, las Enmiendas correspondientes se materializaron con los plazos de las obras vencidos.

De esta manera se observa que los Contratistas continúan la ejecución de los trabajos con plazos de obras vencidos y las partes acuerdan Enmiendas de Ampliaciones de Plazo con posterioridad al vencimiento de los plazos de obra originales.

Afectación del adecuado seguimiento del avance de las obras, dificultando la aplicación de eventuales penalidades a la Contratista por incumplimientos de los Planes de Trabajo.

Recomendación

Se sugiere implementar mecanismos ágiles que permitan acordar con el Contratista en tiempo y forma para concretar las eventuales enmiendas al contrato que fueran necesarias.

Respuesta del Proyecto:

Ídem a la respuesta emitida por el ejercicio 2018. 1.2 Contratistas avanzaron con plazos de obra finalizado

B.2.2.3 Ausencia de penalización ante los incumplimientos del Contratista

Observación

La Contratista ha mostrado diversos incumplimientos tales como disminución en el ritmo de la obra y retraso en la presentación de los nuevos Planes de Trabajo. Sin embargo, al haberse configurado causas de aplicación de penalizaciones, las mismas no han sido ejecutadas por el Comitente.

Efecto

La Contratista no tiene incentivos para ajustarse a lo contratado. La ausencia de penalizaciones no permite una evaluación de desempeño de la Contratista para el beneficio de la selección en futuras contrataciones.

Recomendación

Se sugiere que todo incumplimiento que configure causales para la aplicación de las penalizaciones previstas en el Contrato sea sancionado, más aún cuando las penalizaciones (compensación por daños y perjuicios) son de carácter preventivo.

La aplicación de sanciones permite al Comitente (y a otros eventuales contratantes) disponer de información valiosa para su uso futuro sobre el desempeño real del contratista en las obras ejecutadas.

Respuesta del Proyecto

Se evaluará la implementación de la recomendación para futuros procesos.

B.2.3 Elevación definitiva de andenes y mejora de estaciones- Lote C-La Plata

La obra- LPN°1/2017- abarca la ejecución de un conjunto de mejoras en la infraestructura de la Estación de la Ciudad de La Plata y su entorno (Lote C).

La contratista, CONINSA S.A, firma el Acta de Inicio el 20/3/19 para realizar la obra en un plazo de 7 meses por un monto de \$98.577.589, siendo la fecha prevista de finalización de obra el 20/10/19.

B.2.3.1 Retraso de Obra con Plan de Trabajos y Curva de Inversión desactualizados

Observación

El último certificado de obra confeccionado - N°8-, correspondiente al período de obra 1° al 20/10/19, tiene un avance de obra del 44,35%, evidenciando que la obra no ha finalizado en el período previsto (fin de obra contractual: 20/10/19), quedando pendiente completar más de la mitad de la obra.

En el Informe de Supervisión N°7 se indica que se observa una “baja de personal paulatina, que afectó el desarrollo normal de la obra”.

No se encuentra en la documentación de la obra evidencias de actualización del Contrato con el nuevo Plan de Trabajos-Curva de Inversión.

Efecto:

Demoras en el ritmo y finalización de las obras, retraso en la puesta en servicio de la obra, necesidad de mantener planteles técnicos del Comitente y la Supervisión, distrayéndolos de otros proyectos y obras. Eventual afectación de obras conexas e interferencias con servicios públicos.

Eventuales reclamos por aumentos de los costos directos e indirectos de la obra. Eventual paralización de las obras y reclamos por perjuicios económicos / financieros con consecuencias sobre las obras y sobre la gestión de reanudación de las mismas.

La falta de un Plan de Trabajos y Curva de Inversiones debidamente actualizado impide al comitente, un adecuado seguimiento del estado de avance físico y financiero de la obra, así como evidenciar eventuales causales de aplicación de multas.

Recomendación:

Sugerimos intensificar el seguimiento del avance de las obras que incluya la exigencia hacia la Contratista de una rápida presentación del Plan de Trabajos y Curva de Avance financiero en la medida en que éste se desactualice respecto de lo contratado.

Se recomienda fortalecer la posición del Comitente mediante una detallada documentación oportuna de incumplimientos de la Contratista, en primer orden a través de las OS y, de resultar adecuado, mediante notificaciones ad-hoc por parte del equipo del proyecto.

Respuesta del Proyecto:

Los equipos técnicos se encuentran organizados a los fines de llevar adecuadamente la supervisión de las obras del proyecto.

La Supervisión ha advertido la situación mencionada, ha realizado el seguimiento en campo, se han llevado a cabo reuniones periódicas con la empresa y con la Línea, como así también se han efectuado comunicaciones por medio del libro respecto a los desvíos de la obra.

Adicionalmente, se documentara mediante el libro de Obras las solicitudes de planes de trabajos y curva de avance financiero actualizado.

B.2.3.2. Ausencia de penalización ante los incumplimientos del Contratista

Observación

El contratista no ha cumplido con los compromisos contractuales de finalización de la obra en los plazos previstos, lo cual configura una causa para su penalización (indemnización por demoras). Sin embargo, la Contratista no ha sido penalizada por el Comitente.

Efecto

Indisponibilidad de la obra contratada en tiempo y forma. Necesidad de mantener planteles técnicos del Comitente y la Supervisión, distrayéndolos de otros proyectos y obras. Eventual afectación de obras conexas e interferencias con servicios públicos. Ausencia de aplicación de las sanciones previstas en el Contrato.

Recomendación

Se sugiere que todo incumplimiento que configure causales para la aplicación de las penalizaciones previstas en el Contrato sea sancionado, más aún cuando las penalizaciones (compensación por daños y perjuicios) son de carácter preventivo.

La aplicación de sanciones permite al Comitente (y a otros eventuales contratantes) disponer de información valiosa para su uso futuro sobre el desempeño real del contratista en las obras ejecutadas.

Respuesta del Proyecto

Se evaluará la implementación de la recomendación para futuros procesos.

B.2.4 Sistema de Comunicaciones

La ejecución de la obra fue adjudicada a la empresa DATASTAR ARGENTINA S.A por un monto de \$483.788.000,00. El Acta de Inicio se firmó el 31 de julio de 2018, con plazo de obra de 365 días. El 9 de setiembre de 2019 se labra la Enmienda I por la cual se incrementa el presupuesto y se amplía el plazo de la obra hasta el 24 de diciembre de 2019. La obra está compuesta por 5 secciones: instalación de sistema de cámaras de video vigilancia ramal, reparación tendido de fibra óptica, provisión e instalación de sistema de identificación de posicionamiento de vehículos por radio frecuencia para posicionamiento de trenes en vías, instalación de sistema de telefonía S.O.S y sistema de comunicación inalámbrica red de datos inalámbrica. La obra se encuentra terminada.

B.2.4.1 Enmienda al contrato con plazo de obra vencido

Observación

La Enmienda I fue labrada, como se indicó, el día 9 de setiembre de 2019, 40 días después del vencimiento del plazo de obra establecido contractualmente. Durante este período, el Contratista ejecutó trabajos bajo un contrato vencido, de modo que también pudieron estar vencidas sus garantías.

Cabe mencionar que, a la fecha contractual de fin de obra, 31 de julio de 2019, la obra tenía un avance del 93,38%, por lo que podría haber incurrido en las causales de penalización por atrasos de obra.

En los considerandos de la Enmienda se detalla que el Contratista solicitó la ampliación del plazo de obra por NP 206 del 5 de julio de 2019, 26 días antes del vencimiento de plazo contractual, pidiendo 46 días debido a causas climáticas (lluvias) ocurridas entre setiembre y enero de 2018, 6 meses antes de la fecha de finalización contractual de obra. Adicionalmente, solicita 100 días y una ampliación del presupuesto debido a solicitudes de SOFSE.

Efecto

Riesgo de ejecución de obras sin la debida cobertura contractual.

Riesgo de indisponibilidad de garantías y seguros durante la ejecución bajo contrato vencido.

Recomendación

En caso de ser apropiado establecer y/o conceder modificaciones al Contrato de Obra, éstas deberían realizarse en tiempo y forma, evitando demoras e incumplimientos para ambas partes. En este caso, por ejemplo, el contrato fue enmendado 6 meses después que se dispusiera de la información para extender el plazo de la obra debido a causas climáticas, período suficiente durante el cual se pudo documentar y formalizar adecuadamente tal situación, independientemente de que luego surgiera otra situación de ampliación, tal como la solicitud de SOFSE. De haber concedido la ampliación del plazo de obra en forma inmediata a la ocurrencia climática, la obra se habría reprogramado y no habría estado con avance de obra rezagado respecto al planificado.

Respuesta del Proyecto

Ídem a la respuesta emitida por el ejercicio 2018 observación 1.2 Contratistas avanzaron con plazos de obra finalizado

B.2.5 Sistema de Señalamiento y Control de Trenes

Este contrato ha sido elaborado como resultado de la LPI N° 3/2017 denominada "Sistema de Señalamiento y Control de Trenes", en el marco del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca, Ramal Constitución - La Plata.

La Contratista está conformada por la unión transitoria de empresas ALSTOM TRANSPORTE S.A. – POSE S.A. y el monto del contrato asciende a la suma de EUR 28.140.972,91, más USD 42.433.275,51 y AR\$ 1.212.739.989,30 según se establece al momento de la firma del Convenio, 21 de diciembre de 2018.

El Acta de Inicio de la obra es de fecha 24 de abril de 2019 por un plazo contractual de 36 meses, debiendo finalizar las obras el 24 de abril de 2022.

La obra tiene por objeto la renovación del sistema de señalamiento desde la salida de la Estación Avellaneda hasta la Estación La Plata, en la denominada "Vía Circuito" desde el empalme Berazategui hasta Temperley, y en el Tramo Bosques – Villa Elisa.

La obra comprende diseño, ingeniería, provisión, instalación, puesta en servicio con certificación de integridad de seguridad y garantía de un sistema de señalamiento luminoso lateral de 4 aspectos, con enclavamientos de tecnología electrónica para un headway de 3 minutos en el marco de la normativa CENELEC (Comité Europeo de Normalización Electrotécnica).

B.2.5.1 Atraso de obra

Observación

La obra tuvo inicio el 24 de abril de 2019. El certificado 8 correspondiente a diciembre 2019 muestra un avance físico del 6,2% cuando el programado para esa fecha según el Plan de Trabajos era del 8,87%, evidenciando un atraso aproximado del 30 %. Este atraso podría configurar una causa para aplicación de multas por demora en la ejecución de las obras.

En relación a este atraso, la Contratista ha solicitado por NP 119 del 8 de octubre de 2019 (transcurridos poco menos de 6 meses de obra) la ampliación del plazo de obra en 8 meses aduciendo que el Comitente no ha entregado la información necesaria ("datos de entrada") para que la Contratista elabore los documentos de ingeniería necesarios para la obra.

A diciembre de 2019, habiendo transcurrido 8 meses de obra y avanzado un 6,2 % sobre el 8,87% planificado, está solicitada una ampliación de 8 meses, equivalente a todo el plazo transcurrido, independientemente de la falta parcial de provisión de información por parte del comitente.

Efecto

Con menos del 10 % del contrato ejecutado se está solicitando una ampliación del plazo de obra por el 22% del plazo contractual, provocando demoras en la futura puesta en servicio de las obras y potenciales impactos en el costo final del contrato.

Recomendación

El caso particular señalado parece indicar que el comitente no ha podido asegurar la provisión de la información que el trabajo contratado necesita para elaborar la ingeniería del proyecto. Esta situación debió haberse previsto y analizado al momento de establecer el plazo del Contrato de Obra dado su alto impacto sobre el desarrollo de los trabajos posteriores, evitando asumir compromisos que luego no pudieron ser cumplidos.

Se sugiere para casos como el presente, establecer un camino crítico previo a labrar el contrato de obra, de modo de establecer claramente las necesidades a abastecer por parte del Comitente, las agencias y/o responsables de producir y proveer dicha información, así como las salvaguardas a aplicar en casos de fuerza mayor, buscando evitar que fallas en la provisión impacten sobre un contrato en marcha.

Por otra parte, se sugiere revisar detalladamente la justificación de una ampliación del plazo de obra que estaría estableciendo un plazo total superior al que se hubiera tenido de haber recibido la información en tiempo y forma, es decir, que la ampliación solicitada (8 meses) es superior al impacto en el avance por no haberla recibido a tiempo (menor a 6 meses dado que hubo un 70 % de avance) y se estaría ampliando el plazo de ejecución de la obra previsto en el llamado a licitación.

Respuesta del Proyecto:

Existió una interpretación incorrecta por parte de la UT respecto a la certificación de materiales y equipos de importación que ocasiono una caída en la curva de certificación, lo cual fue parcialmente mitigado adelantando trabajos que no estaban bajo esta interpretación.

La solicitud de prórroga realizada por el contratista, en el marco de los derechos previstos contractualmente, se encuentra bajo análisis por parte de la supervisión de obras, dado que el impacto ocasionado por la falta de información de datos de entrada es menor al mencionado pudiendo corregirse parcialmente el impacto en el camino crítico de la obra.

B.2.6 Paso bajo Nivel- Avenidas 1 y 32- La Plata

La obra- LPN°6/2016- es parte del proyecto de mejora Integral del FFCC Roca-Ramal Plaza Constitución- La Plata.

La obra proyectada se sitúa en la localidad de La Plata y se desarrolla hacia el lado Noroeste de la estación ferroviaria de La Plata. Tiene como objeto reemplazar el actual paso a nivel ubicado en la intersección de la Av. 1 y 32, perteneciente a la Municipalidad de La Plata, y Av. 1 y 532.

El proyecto estará compuesto por dos pasos bajo nivel, uno para cada sentido vehicular y con tres carriles cada uno. Ofrecerá una nueva alternativa de cruce en forma continua para vehículos y peatones, independizando el movimiento respecto del generado a nivel ferroviario.

La contratista es la UTE conformada por ELEPRINT SA, OCSA S.A., INSA S.A. y ECAS S.A. El Acta de Inicio se firma el 5/2/19 para realizar la obra en un plazo de 15 meses por un monto de \$98.577.589, siendo la fecha prevista de finalización de obra el 5/5/20.

Observación

Sin observaciones.