



**MINISTERIO DE TRANSPORTE  
DE LA NACIÓN**

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

**PRESTAMO BID 2982/OC-AR - PRESTAMO BID 5320/OC-AR**

**ESTADOS FINANCIEROS AL 31/12/2022**



## **MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN**

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

**PRESTAMO BID 2982/OC-AR - PRESTAMO BID 5320/OC-AR**

## **ESTADOS FINANCIEROS BÁSICOS AL 31/12/2022**



**Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados al 31/12/2022 en dólares estadounidenses**



**Estado de Inversiones Acumuladas al 31/12/2022 en dólares estadounidenses**



**Notas a los Estados Financieros al 31/12/2022**



**Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata**  
**PRESTAMO BID N° 2982/OC-AR - PRESTAMO BID N° 5320/OC-AR**

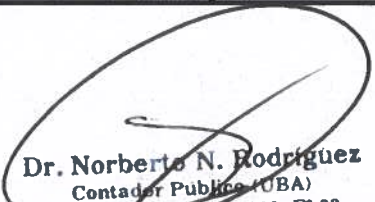
**ESTADO DE EFECTIVO RECIBIDO Y DESEMBOLSOS EFECTUADOS**

Período: 01/01/2022 hasta 31/12/2022

Expresado en dólares

	Acumulado al 31/12/2021 en USD	Movimiento del Año 2022 en USD	Acumulado al 31/12/2022 en USD
<b>Orígenes</b>			
<b>Orígenes BID:</b>			
Préstamo BID 2982/OC-AR	291.380.805	8.619.195	300.000.000
Prestamo BID 5320/OC-AR	-	24.406.360	24.406.360
<b>Total Orígenes BID</b>	<b>291.380.805</b>	<b>33.025.555</b>	<b>324.406.360</b>
<b>Aportes Locales</b>			
Aportes del Gobierno Central	157.400.168	8.686.404	166.086.572
<b>Total Aportes Locales</b>	<b>157.400.168</b>	<b>8.686.404</b>	<b>166.086.572</b>
<b>TOTAL DE FONDOS RECIBIDOS</b>			
<b>Usos de Fondos (NOTAS 2, 9 y 10)</b>			
<b>Fondos BID</b>			
Préstamo BID 2982/OC-AR			
Componente 1	5.810.107	391.746	6.201.853
Componente 2	279.544.961	14.253.186	293.798.147
<b>BID 2982</b>	<b>285.355.068</b>	<b>14.644.932</b>	<b>300.000.000</b>
Prestamo BID 5320/OC-AR			
Componente 1	-	377.579	377.579
Componente 2	-	19.859.233	19.859.233
<b>BID 5320</b>	<b>-</b>	<b>20.236.812</b>	<b>20.236.812</b>
<b>Total Inversiones BID</b>	<b>285.355.068</b>	<b>34.881.744</b>	<b>320.236.812</b>
<b>Aportes Locales</b>			
Componente 1	2.207.279	158	2.207.437
Componente 2	136.738.307	10.202.320	146.940.627
<b>Total Inversiones Locales</b>	<b>138.945.586</b>	<b>10.202.478</b>	<b>149.148.064</b>
<b>TOTAL DE FONDOS APLICADOS</b>	<b>424.300.654</b>	<b>45.084.222</b>	<b>469.384.876</b>
<b>Subtotal BID 2982</b>	<b>6.025.737</b>	<b>(6.025.737)</b>	<b>-</b>
<b>Subtotal BID 5320</b>	<b>-</b>	<b>4.169.548</b>	<b>4.169.548</b>
<b>Subtotal Aporte Local</b>	<b>18.454.582</b>	<b>(1.516.074)</b>	<b>16.938.508</b>
<b>SUBTOTAL SALDOS A APLICAR</b>	<b>24.480.319</b>	<b>(3.372.263)</b>	<b>21.108.056</b>
Diferencia por conversión BID 2982	-	-	-
Diferencia por conversión BID 5320	-	-	-
Diferencia por conversión Aporte Local	(16.001.509)	(101.463)	(16.102.972)
Retenciones a pagar BID 5320	-	103.141	103.141
Retenciones a Pagar Aporte Local	-	10.791	10.791
<b>Saldos a Aplicar</b>			
SALDO A APLICAR BID 2982	6.025.737	(6.025.737)	-
SALDO A APLICAR BID 5320	-	4.272.689	4.272.689
SALDO A APLICAR APOORTE LOCAL	2.453.073	(1.606.746)	846.327
<b>TOTAL DE SALDOS A APLICAR (NOTA 3)</b>	<b>8.478.810</b>	<b>(3.359.794)</b>	<b>5.119.016</b>

  
**Cdora. Daniela C. SOLIMINI**  
 Directora de Administración  
 DGPPSE  
 Ministerio de Transporte

  
**Dr. Norberto N. Rodriguez**  
 Contador Público (UBA)  
 CPCE C.A.B.A. T° 209 F° 33

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

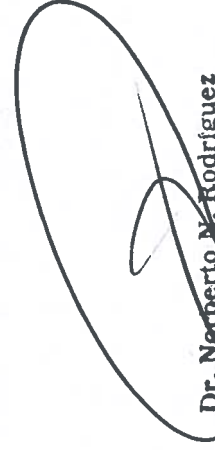
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR Y BID 5320/OC-AR

ESTADO DE INVERSIONES ACUMULADAS

Período: 01/01/2022 hasta 31/12/2022  
Expresado en Dólares

Categoría de Inversión		Presupuesto Vigente		Inversiones Acumuladas al 31/12/2021		Inversiones del Ejercicio 2022		TOTAL ACUMULADO AL 31/12/2022		% 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	BID 2982 - Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Ingeniería y Administración	300.000.000	200.000.000	285.355.068	138.945.586	14.644.932	10.202.478	300.000.000	149.148.064	89,83%	-	50.851.936
1.2982.1	Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	6.201.853	2.550.000	5.810.107	2.207.279	391.746	158	6.201.853	2.207.437	96,09%	-	342.563
1.2982.2	Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalación	293.798.147	197.450.000	279.544.961	136.738.307	14.253.186	10.202.320	293.798.147	146.940.627	89,72%	-	50.509.373
1.2982.2.1	Electrificación	269.306.354	140.859.763	255.520.027	97.662.705	13.786.326	10.033.835	269.306.354	107.696.539	91,91%	-	33.163.224
1.2982.2.1.1	Señalamiento y Telecomunicaciones	154.389.863	17.108.833	154.389.863	17.108.833	-	-	154.389.863	17.108.833	100,00%	-	-
1.2982.2.1.2	Sistema de Señalamiento	64.486.392	29.926.962	56.146.691	10.327.056	8.339.700	5.243.465	64.486.391	15.570.520	84,79%	-	14.356.442
1.2982.2.1.2.1	Sistema de Telecomunicaciones	43.036.955	27.562.926	34.697.254	7.963.020	8.339.700	5.243.465	43.036.954	13.206.484	79,67%	-	14.356.442
1.2982.2.1.2.2	Adecuación de Estaciones y Material Rodante	21.449.437	2.364.036	21.449.437	2.364.036	-	-	21.449.437	2.364.036	100,00%	-	-
1.2982.2.1.3	Renovación y Mejoramiento de Vías y Aparatos de Vías	14.972.679	29.690.183	14.856.328	25.521.884	116.351	189.098	14.972.679	25.710.982	91,09%	-	3.979.201
1.2982.2.1.4	Talleres y Depósitos	6.655.397	11.384.528	1.325.122	567.904	5.330.275	4.601.271	6.655.397	5.169.176	65,55%	-	6.215.352
1.2982.2.1.5	Cercos	28.802.023	46.099.257	28.802.023	44.137.028	-	-	28.802.023	44.137.028	97,38%	-	1.962.229
1.2982.2.1.6	Construcción y Adecuación de Infraestructura Ferroviaria	17.361.108	51.555.752	17.285.694	36.413.508	95.415	-	17.361.108	36.413.508	78,03%	-	15.142.244
1.2982.2.2	Supervisión	7.130.685	5.034.485	6.759.240	2.662.095	371.445	168.485	7.130.685	2.830.580	81,88%	-	2.203.905
1.5320	BID 5320 - Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Ingeniería y Administración	130.000.000	-	-	-	20.236.812	-	20.236.812	-	15,57%	109.763.188	-
1.5320.1	Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	900.000	-	-	-	377.579	-	377.579	-	41,95%	522.421	-
1.5320.2	Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalación	129.100.000	-	-	-	19.859.233	-	19.859.233	-	15,38%	109.240.767	-
1.5320.2.1	Señalamiento y Telecomunicaciones	127.700.000	-	-	-	19.590.512	-	19.590.512	-	15,34%	108.109.488	-
1.5320.2.1.1	Adecuación de Estaciones y Material Rodante	63.845.244	-	-	-	13.651.169	-	13.651.169	-	21,38%	50.194.075	-
1.5320.2.1.2	Renovación y Mejoramiento de Vías y Aparatos de Vías	5.194.350	-	-	-	73.767	-	73.767	-	1,42%	5.120.583	-
1.5320.2.1.3	Cercos	47.460.406	-	-	-	5.865.576	-	5.865.576	-	12,36%	41.594.830	-
1.5320.2.1.4	Supervisión	11.200.000	-	-	-	-	-	-	-	0,00%	11.200.000	-
1.5320.2.3	Supervisión	1.400.000	-	-	-	268.721	-	268.721	-	19,19%	1.131.279	-
TOTAL		430.000.000	200.000.000	285.355.068	138.945.586	34.881.744	10.202.478	320.236.812	149.148.064		109.763.188	50.851.936
TOTAL BID + A. LOCAL		630.000.000	630.000.000	428.300.654	45.084.222	371.445	45.084.222	469.384.876	469.384.876		160.615.124	32%
PARI PASU		68%	32%	67%	33%	77%	23%	68%	32%		68%	32%

  
Dra. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

  
Dr. Norberto N. Rodríguez  
Comisario Público (UBA)  
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 209 F° 33

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



**MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN**  
**Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata**  
**PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR**

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS**  
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

**NOTA 1 – DESCRIPCION DEL PROGRAMA**

Los presentes Estados Financieros corresponden al noveno ejercicio del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata, financiado por los Préstamos BID N° 2982/OC-AR y BID N° 5320/OC-AR. Comprende el período iniciado el 1 de enero de 2022 y finalizado el 31 de diciembre de 2022. Los mismos están destinados para el Ministerio de Transporte y el BID, sin embargo, pueden ser publicados.

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)".

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

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:**

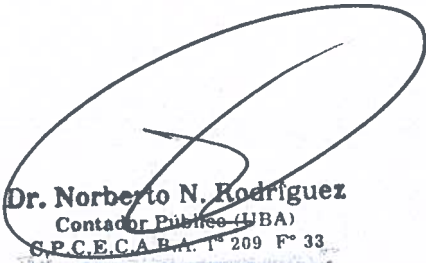
Este componente comprende:

- 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:

  
**Cdca. Daniela C. SOLIMINI**  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

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

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





## MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN


Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR

### NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

- 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:
    - 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.

  
Cdcra. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

  
Dr. Norberto N. Rodríguez  
Contador Público (UBA)  
C.I.C.E.C.A.B.A. T° 209 F° 33

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



## MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR

### NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

- b) Pasos a bajo nivel: Incluirá la construcción de pasos bajo nivel de alto tránsito automotor en la ciudad de La Plata.
- **Subcomponente 2.3. Supervisión.** Comprenderá las actividades de supervisión de las obras y de apoyo técnico a la gestión y ejecución del Proyecto.

El contrato de Préstamo BID N° 2982/OC-AR se firmó el 13 diciembre de 2013 con un plazo original de ejecución de 5 años. En el ejercicio 2018 se solicitó una prórroga de 24 meses extendiendo el proyecto al 31/12/2020. En junio del 2020 se solicitó una nueva prórroga de 12 meses extendiendo la ejecución del Proyecto al 13/12/2021. En diciembre del 2021 se solicitó una nueva prórroga de 24 meses extendiendo la ejecución del Proyecto al 13/12/2023.

Dada la aprobación de la última reasignación de componentes, la matriz vigente al 31/12/2022 es la siguiente:

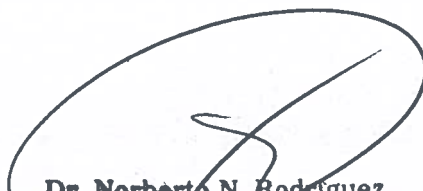
COMPONENTE	BID	Aporte Local
1- Ingeniería y Administración	6.201.853	2.550.000
2 -Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	293.798.147	197.450.000
2.1- Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalaciones Ferroviarias	269.306.354	140.859.763
2.2 Construcción y Adecuación de Infraestructura Ferroviaria	17.361.108	51.555.752
2.3 Supervisión	7.130.685	5.034.485
<b>TOTAL</b>	<b>300.000.000</b>	<b>200.000.000</b>

### Préstamo BID 5320/OC-AR “Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca, Ramal Plaza Constitución – La Plata”: Reformulación y Financiamiento Adicional

Dicho Préstamo es el financiamiento adicional del Préstamo BID 2982.

El objetivo general del Proyecto es promover la recuperación de los ferrocarriles metropolitanos, contribuyendo a la mejora de los servicios de transporte público de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y de la calidad de vida de la población, mediante la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca, incrementando la participación modal de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros del corredor Buenos Aires – La Plata.

  
Cdra. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

  
Dr. Norberto N. Rodríguez  
Contador Público (UBA)  
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 200. 11.02

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



## MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR

### NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

Los objetivos específicos son:

- (i) reducir los tiempos de viaje;
- (ii) reducir los niveles de accidentalidad;
- (iii) mejorar la confiabilidad y el confort del servicio;
- (iv) reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) del ramal ferroviario.

El proyecto tiene dos componentes:

#### Componente 1. Ingeniería y administración

Este componente comprenderá: (i) estudios técnicos, económicos y socio ambientales; (ii) administración, seguimiento, evaluación y auditoría; (iii) un análisis de brechas de inserción laboral de las mujeres que trabajan en la Sociedad Operadora Ferroviaria, Sociedad del Estado (SOFSE), base para una estrategia y plan de acción para fomentar una mayor participación laboral femenina en puestos masculinizados en la empresa; (iv) capacitaciones de sensibilización a los actores del sector con capacidad de decisión, para fomentar el trabajo de las mujeres en puestos masculinizados; y (v) un piloto de capacitación técnica para mujeres para mejorar su trayectoria profesional en la empresa y/o acceder a empleos de mayor calidad y remuneración, según las brechas identificadas.

#### Componente 2. Obras, supervisión y apoyo técnico

##### Subcomponente 2.1. Construcción y adecuación de superestructuras e instalaciones ferroviarias


Este componente financiará las siguientes obras: (i) señalamiento y control de trenes; (ii) renovación de vías; (iii) adecuación de la estación Santillán y Kosteki y su entorno urbano incorporando un enfoque de género y discapacidad; (iv) mejora de entornos urbanos de estaciones intervenidas o no en la operación original; (v) sistema de monitoreo de ingreso a las estaciones mediante cámaras; y (vi) construcción de cercos perimetrales del ramal.

##### Subcomponente 2.3. Supervisión

Este componente comprenderá consultorías de supervisión de obras.

El contrato de Préstamo se firmó el 05 noviembre de 2021 con un plazo original de ejecución de 5 años. Se declaró la elegibilidad en mayo del 2022.

  
Cdora. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

  
Dr. Norberto N. Rodríguez  
Contador Público (CABA)  
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 200 E° 32

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





## MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR

### NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

La matriz vigente al 31/12/2022 es la siguiente:

COMPONENTE	BID
1- Ingeniería y Administración	900.000
2 -Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	129.100.000
2.1- Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalaciones Ferroviarias	127.700.000
2.3 Supervisión	1.400.000
TOTAL	130.000.000

### NOTA 2 – PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

#### a) Base de Contabilidad Efectivo

Los estados financieros han sido elaborados por el proyecto de acuerdo a los lineamientos establecidos en el Contrato de Préstamo BID N° 2982/OC-AR, y BID N° 5320/OC-AR, el Instructivo de Informes Financieros y Auditoría Externa de las Operaciones Financiadas por el BID, notas vinculadas al proyecto emitidas por el BID y sobre la base contable de efectivo, registrando los ingresos cuando se reciben los fondos y reconociendo los gastos, cuando efectivamente representan erogaciones de dinero. Esta práctica contable está prevista en las NICSP – capítulo “IPSAS base de caja - Informes Financieros bajo la base de contabilidad de caja”.

#### b) Unidad Monetaria

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

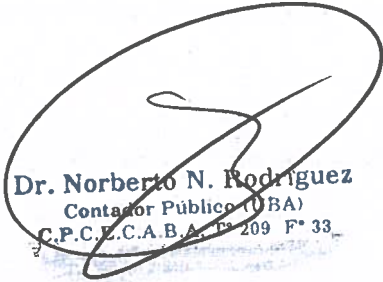
La totalidad de las transacciones se registran en el sistema UEPEX en moneda local y se convierten en forma automática a dólares estadounidenses.

A continuación, se detallan las bases para dicha conversión de acuerdo a lo establecido en el contrato de Préstamo:

#### - 1- 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 BID 2982/OC-AR en su art 4.09 a) (i) de las condiciones generales y en el contrato de Préstamo BID 5320/OC-AR en su art 4.10 b) (i) de las condiciones generales.

  
Cdora. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

  
Dr. Norberto N. Rodríguez  
Contador Público (CBA)  
C.P.C.E.C.A.B.A. P° 209 F° 33

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



## MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR

### NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

- **2- 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.

- **3- Activos Monetarios**

Los ingresos de fondos se contabilizan a la fecha de su acreditación en la cuenta bancaria en dólares estadounidenses del Proyecto.

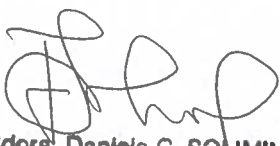
El Saldo disponible que al cierre se mantiene en la cuenta del proyecto en pesos es convertido a dólares estadounidenses de acuerdo a su fuente de financiamiento, los saldos de fuente 22 son convertidos de acuerdo a lo enunciado en el punto 1 y los saldos de fuente local son convertidos al tipo de cambio del BCRA del día de cierre de ejercicio, el mismo corresponde a \$ 177,1283 = U\$S 1.-.

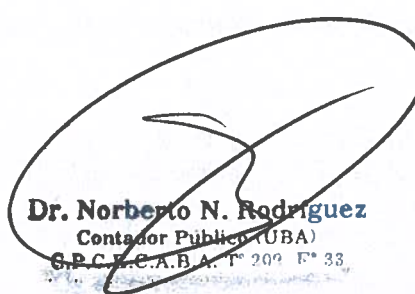
No se generaron diferencias de cambio entre la aplicación de la tasa de cambio utilizada para la conversión de los recursos recibidos y la tasa de cambio utilizada para la justificación de los pagos de gastos elegibles.

### NOTA 3 – EFECTIVO DISPONIBLE

El efectivo disponible al 31 de diciembre de 2022 está depositado en las cuentas bancarias del Proyecto, el saldo de la cuenta en pesos fue convertido de acuerdo a lo informado en la Nota 2. El detalle es el siguiente:

Cuentas	Importe en USD	
	Al 31/12/2022	Al 31/12/2021
Cuenta Especial N° 708583/9 del BNA -BID 5320	4.165.864	-
Cuenta del Programa N° 598271/9 BID 5320	106.825	-
Cuenta Especial N° 632212/6 del BNA -BID 2982	-	6.025.308
Cuenta del Programa N° 54719/04 BID 2982	-	429
Cuenta del Programa N° 54719/04 APOORTE LOCAL	846.327	2.453.073
<b>TOTAL</b>	<b>5.119.016</b>	<b>8.478.810</b>

  
Cdra. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
OGPPSE  
Ministerio de Transporte

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

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



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN  
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS  
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

El mismo es coincidente con el saldo a aplicar del Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados al 31 de diciembre de 2022.

	Acumulado al 31/12/2021 en USD	Movimiento del Año 2022 en USD	Acumulado al 31/12/2022 en USD
<b>Saldos a Aplicar</b>			
SALDO A APLICAR BID 2982	6.025.737	(6.025.737)	-
SALDO A APLICAR BID 5320	-	4.272.689	4.272.689
SALDO A APLICAR APOORTE LOCAL	2.453.073	(1.606.746)	846.327
<b>TOTAL DE SALDOS A APLICAR</b>	<b>8.478.810</b>	<b>(3.359.794)</b>	<b>5.119.016</b>

NOTA 4 – ANTICIPOS PENDIENTES DE JUSTIFICAR

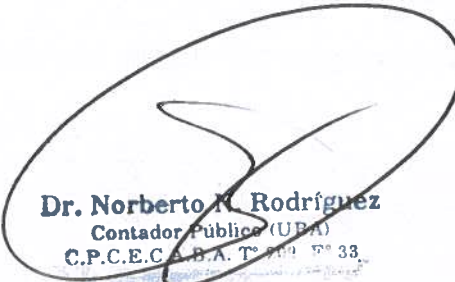
Al 31 de diciembre de 2022 el saldo pendiente de justificar al BID asciende a USD 2.410.656, de acuerdo al siguiente detalle por préstamo y por componente:

Componentes	BID	Monto USD Local	Total
Componente 1 Ingeniería y Administración	-	18	18
Componente 2 Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	194.292	1.234.458	1.428.750
<b>SUBTOTAL PRESTAMO BID 2982</b>	<b>194.292</b>	<b>1.234.476</b>	<b>1.428.768</b>
Componente 1 Ingeniería y Administración	135.031	-	135.031
Componente 2 Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	2.081.333	-	2.081.333
<b>SUBTOTAL PRESTAMO BID 5320</b>	<b>2.216.364</b>	<b>-</b>	<b>2.216.364</b>
<b>TOTAL PRESTAMOS</b>	<b>2.410.656</b>	<b>1.234.476</b>	<b>3.645.132</b>

NOTA 5 – ANTICIPOS Y JUSTIFICACION

Se informa la composición del saldo del anticipo de fondos al 31/12/2022 en dólares estadounidenses:

  
Cdra. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

  
Dr. Norberto R. Rodríguez  
Contador Público (UBA)  
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 T° 33

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





## MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR

### NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

#### Préstamo BID 2982/OC-AR

Saldo de Anticipos al 31/12/2021		8.507.996
Anticipos justificados durante el ejercicio 2022		(16.801.634)
Justificación de gastos N° 40 - 02/03/2022	(7.547.551)	
Justificación de gastos N° 44 - 11/05/2022	(5.178.671)	
Justificación de fondos N° 45 - 27/12/2022	(4.075.412)	
Anticipos recibidos durante el periodo		8.487.930
Solicitud de Anticipo de Fondos N° 42 - 14/03/2022	4.600.000	
Solicitud de Anticipo de Fondos N° 45 - 16/05/2022	3.887.930	
Saldo de Anticipos al 31/12/2022		194.292

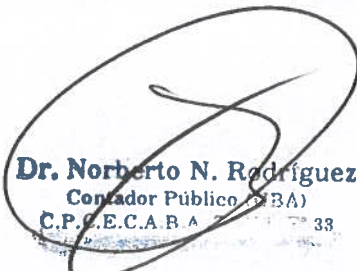
#### Préstamo BID 5320/OC-AR

Saldo de Anticipos al 31/12/2021		-
Anticipos justificados durante el ejercicio 2022		(5.614.088)
Justificación de gastos N° 11 - 28/11/2022	(5.614.088)	
Anticipos recibidos durante el periodo		12.000.000
Solicitud de Anticipo de Fondos N° 1 - 16/06/2022	7.000.000	
Solicitud de Anticipo de Fondos N° 14 - 08/12/2022	5.000.000	
Saldo de Anticipos al 31/12/2022		6.385.912

#### NOTA 6 – FONDOS DE CONTRAPARTIDA LOCAL

De acuerdo al contrato de Préstamo BID 2982/OC-AR el gobierno de Argentina se comprometió a aportar la suma de USD 200.000.000, en concepto de contrapartida local. Al 31 de diciembre de 2022, el Gobierno ha ejecutado la suma de USD 149.148.064 equivalente al 75% del total comprometido, de acuerdo al Estado de Inversiones Acumulada del Proyecto.

  
Cdra. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

  
Dr. Norberto N. Rodríguez  
Contador Público (C.A.)  
C.P.C.E.C.A.B.A. 33

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



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN  
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS  
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

Categoría de Inversión		Inversiones Acumuladas al 31/12/2021		Inversiones del Ejercicio 2022		TOTAL ACUMULADO AL 31/12/2022	
Nro.	Nombre	BID	Aporte Local	BID	Aporte Local	BID	Aporte Local
		(3)	(c)	(4)	(d)	(5=3+4)	(e=c+d)
1.2982	Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución	285.955.058	138.945.586	14.644.932	10.202.478	300.600.000	149.148.064
1.2982.1	Ingeniería y Administración	5.810.107	2.207.279	391.745	158	6.201.853	2.207.437
1.2982.2	Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	279.344.961	136.738.307	14.253.186	10.202.320	293.798.147	146.940.627
1.2982.2.1	Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalaciones Ferroviarias	255.520.027	97.662.705	13.786.326	10.033.835	269.306.354	107.696.539
1.2982.2.2	Construcción y Adecuación de Infraestructura Ferroviaria	17.265.694	36.413.508	95.415	-	17.361.108	36.413.508
1.2982.2.3	Supervisión	6.759.240	2.662.095	371.445	168.485	7.130.685	2.830.580
1.5320	BID 5320 - Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza	-	-	20.236.812	-	20.236.812	-
1.5320.1	Ingeniería y Administración	-	-	577.579	-	577.579	-
1.5320.2	Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	-	-	19.859.233	-	19.859.233	-
1.5320.2.1	Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalaciones Ferroviarias	-	-	19.590.512	-	19.590.512	-
1.5320.2.3	Supervisión	-	-	268.721	-	268.721	-
TOTAL		285.955.058	138.945.586	34.881.744	10.202.478	320.236.812	149.148.064

El Préstamo BID 5320/OC-AR no posee compromiso de contrapartida local.

NOTA 7 – AJUSTES DE PERIODOS ANTERIORES

No existen ajustes que afecten las cifras presentadas en ejercicios anteriores.

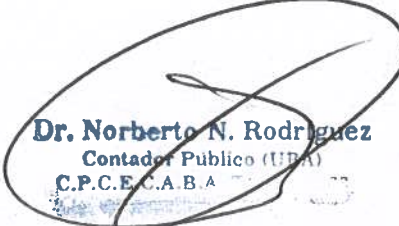
NOTA 8 – ADQUISICION DE OBRAS, BIENES Y SERVICIOS

Durante el ejercicio 2022 no se firmaron nuevos contratos de Obras, solo se han renovado los contratos de consultores individuales para el equipo del Proyecto, como así también altas de consultores del proyecto y se ha recontratado a la firma auditora.

Método de Contratación	Procesos	Monto USD *
Selección Directa Auditoría	1	53.222
Selección Directa de Consultores del Proyecto	1	715.652
TOTAL	2	768.874

\* El monto en USD corresponde a lo efectivamente pagado por esos contratos

  
Cdra. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

  
Dr. Norberto N. Rodríguez  
Contador Público (UdA)  
C.P.C.E. C.A.B.A.

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



MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN  
Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID Nº 2982/OC-AR – BID Nº 5320/OC-AR

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS  
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

NOTA 9 – COMPONENTES DEL PROYECTO

La ejecución acumulada del Proyecto al 31/12/2022 asciende a USD 469.384.876 de los cuales USD 300.000.000 corresponden a fuente del Préstamo BID 2982, USD 20.236.812 corresponden al Préstamo BID 5320 y USD 149.148.064 corresponden a Aporte Local. Los mismos se detallan por préstamo y por componente de acuerdo al Estado de Inversiones Acumuladas:

Componentes	Acumulado en USD al 31/12/2022		
	BID	LOCAL	TOTAL
Componente 1 Ingeniería y Administración	6.201.853	2.207.437	8.409.290
Componente 2 Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	293.798.147	146.940.627	440.738.774
<b>SUBTOTAL PRESTAMO BID 2982</b>	<b>300.000.000</b>	<b>149.148.064</b>	<b>449.148.064</b>
Componente 1 Ingeniería y Administración	377.579	-	377.579
Componente 2 Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	19.859.233	-	19.859.233
<b>SUBTOTAL PRESTAMO BID 5320</b>	<b>20.236.812</b>	<b>-</b>	<b>20.236.812</b>
<b>TOTAL AMBOS PRESTAMOS</b>	<b>320.236.812</b>	<b>149.148.064</b>	<b>469.384.876</b>

NOTA 10 – DESEMBOLSOS EFECTUADOS

Las inversiones realizadas durante la ejecución del Proyecto al 31/12/2021 y al 31/12/2022 se exponen de acuerdo al Estado de Inversiones Acumuladas. Esta información es la misma que se encuentra en el Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados:

Categoría de Inversión		Inversiones Acumuladas al 31/12/2021		Inversiones del Ejercicio 2022		TOTAL ACUMULADO AL 31/12/2022	
Nro.	Nombre	BID	Aporte Local	BID	Aporte Local	BID	Aporte Local
		(3)	(c)	(4)	(d)	(5=(3+4))	(e=(c+d))
1.2982	Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución -	285.355.068	138.945.586	14.644.932	10.202.478	300.000.000	149.148.064
1.2982.1	Ingeniería y Administración	5.810.107	2.207.279	391.746	158	6.201.853	2.207.437
1.2982.2	Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	279.544.961	136.738.307	14.253.186	10.202.320	293.798.147	146.940.627
1.2982.2.1	Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalaciones Ferroviarias	255.520.027	97.662.705	13.786.326	10.033.835	269.306.354	107.696.539
1.2982.2.2	Construcción y Adecuación de Infraestructura Ferroviaria	17.265.694	36.419.508	95.425	-	17.361.108	36.413.508
1.2982.2.3	Supervisión	6.759.240	2.662.095	371.445	168.485	7.130.685	2.830.580
1.5320	BID 5320 - Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza	-	-	20.236.812	-	20.236.812	-
1.5320.1	Ingeniería y Administración	-	-	377.579	-	377.579	-
1.5320.2	Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	-	-	19.859.233	-	19.859.233	-
1.5320.2.1	Construcción y Adecuación de Superestructura e Instalaciones Ferroviarias	-	-	19.590.512	-	19.590.512	-
1.5320.2.3	Supervisión	-	-	268.721	-	268.721	-
	<b>TOTAL</b>	<b>285.355.068</b>	<b>138.945.586</b>	<b>34.881.744</b>	<b>10.202.478</b>	<b>320.236.812</b>	<b>149.148.064</b>

Códre. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

Dr. Norberto N. Rodríguez  
Contador Público (UBA)  
C.P.C.E. C.A.B.A. Tº 2ºº Fº 33

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





## MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata  
PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR

### NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

#### NOTA 11 - CONCILIACION ENTRE EL ESTADO DE EFECTIVO RECIBIDO Y DESEMBOLSOS EFECTUADOS Y EL ESTADO DE INVERSIONES ACUMULADAS

Al 31 de diciembre de 2022, la información de las inversiones acumuladas presentadas en el Estado de Inversiones Acumuladas es coincidente con la información de los Desembolsos Efectuados (uso o aplicación de fondos) contenidos en el Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados, según se expone en la siguiente conciliación:

##### Préstamo BID 2982/OC-AR

Descripción	Monto USD		
	BID	Local	Total
Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados	300.000.000	149.148.064	449.148.064
Estado de Inversiones Acumuladas	300.000.000	149.148.064	449.148.064
Diferencia	-	-	-

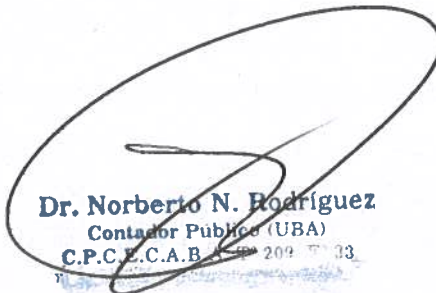
##### Préstamo BID 5320/OC-AR

Descripción	Monto USD		
	BID	Local	Total
Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados	20.236.812	-	20.236.812
Estado de Inversiones Acumuladas	20.236.812	-	20.236.812
Diferencia	-	-	-

#### NOTA 12 - CONCILIACION DE LOS REGISTROS DEL PROGRAMA CON LOS REGISTROS DEL BID POR COMPONENTE

Este cuadro compara los gastos justificados al BID, de acuerdo al registro OPS1 y las inversiones del Proyecto, de acuerdo al Estado de Inversiones Acumuladas. La diferencia es coincidente con los gastos pendientes de justificar informados en Nota 4.

  
Cdra. Daniela C. SOLIMINI  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

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

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



**MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN**  
**Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Rama Plaza Constitución – La Plata**  
**PRESTAMOS BID N° 2982/OC-AR – BID N° 5320/OC-AR**

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS**  
Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

Componentes	Monto USD		
	BID	Proyecto	Total
Componente 1 Ingeniería y Administración	6.201.853	6.201.853	-
Componente 2 Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	293.603.855	293.798.147	(194.292)
<b>SUBTOTAL PRESTAMO BID 2982</b>	<b>299.805.708</b>	<b>300.000.000</b>	<b>(194.292)</b>
Componente 1 Ingeniería y Administración	242.548	377.579	(135.031)
Componente 2 Obras, Supervisión y Apoyo Técnico	17.777.900	19.859.233	(2.081.333)
<b>SUBTOTAL PRESTAMO BID 5320</b>	<b>18.020.448</b>	<b>20.236.812</b>	<b>(2.216.364)</b>
<b>TOTAL AMBOS PRESTAMOS</b>	<b>317.826.156</b>	<b>320.236.812</b>	<b>(2.410.656)</b>

**NOTA 13 – CONTINGENCIAS**

No aplica

**NOTA 14 – EVENTOS SUBSECUENTES**

No aplica

**NOTA 15 – ESTADO DE AJUSTES ORIGINADOS EN OPINIONES DIFERENTES AL ESTANDAR POR PARTE DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES EN EL PERIODO PRECEDENTE**

No aplica

  
**Cdora. Daniela C. SOLIMINI**  
Directora de Administración  
DGPPSE  
Ministerio de Transporte

  
**Dr. Norberto N. Rodríguez**  
Contador Público (UBA)  
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 200 F° 33

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



## *Informe de auditoría emitido por los auditores independientes*

A la Dirección General de Programas y  
Proyectos Sectoriales y Especiales  
Dependiente de la Subsecretaría de Gestión Administrativa  
del Ministerio de Transporte - Proyecto BID 2982 y BID 5320  
Sr. 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

### **Informe sobre la auditoría de los estados financieros**

---

#### **Opinión**

Hemos auditado los Estados Financieros del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata ejecutado por la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales Dependiente de la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Ministerio de Transporte (en adelante "DGPPSE") financiado con recursos de los Contratos de Préstamos N° 2982/OC-AR y 5320/OC-AR del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y con aportes del Gobierno de Argentina, que comprenden el Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados al 31 de diciembre de 2022 y el Estado de Inversiones Acumuladas por el ejercicio finalizado en esa fecha, y las notas a los estados financieros, las cuales incluyen un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos significativos, el Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados al 31 de diciembre de 2022, así como el Estado de Inversiones Acumuladas correspondiente al ejercicio finalizado en esa fecha, de conformidad con los lineamientos establecidos en la Nota 2 a los Estados Financieros basados en el Contrato de Préstamo BID N° 2982/OC-AR y BID N° 5320/OC-AR, el Instructivo de Informes Financieros y Auditoría Externa de las Operaciones Financieras por el BID y las notas vinculadas al proyecto emitidas por el BID.

---

#### **Fundamento de la opinión**

Hemos llevado a cabo nuestro examen de conformidad con Normas Internacionales de Auditoría (NIAs). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección "Responsabilidades de los auditores en relación con 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 DGPPSE de conformidad con el Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluidas las Normas Internacionales de Independencia) emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (Código del IESBA) junto con los requerimientos que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros en Argentina, y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos y con el Código del IESBA.

---

### **Párrafo de énfasis – Base de contabilidad y restricción a la distribución y utilización**

---

Sin modificar nuestra opinión, llamamos la atención sobre la Nota 2 de los estados financieros en la que se describe las bases de contabilidad utilizadas por la Dirección para la preparación de los estados financieros. 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 lineamientos establecidos en el Contrato de Préstamo N° 2982 /OC-AR y Préstamo N° 5320/OC-AR, el Instructivo de Informes Financieros y Auditoría Externa de las Operaciones Financiadas por el BID y las notas vinculadas al proyecto emitidas 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 o 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. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

---

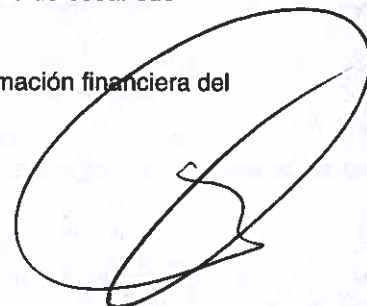
### **Responsabilidades de la DGPPSE en relación con los estados financieros**

---

Según se detalla en nota 2 a los estados financieros del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata, la Dirección es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Contrato de Préstamo BID N° 2982/OC-AR y Préstamo BID N° 5320/OC-AR, el Instructivo de Informes Financieros y Auditoría Externa de las Operaciones Financiadas por el BID y las notas vinculadas al proyecto emitidas por el BID, y del control interno que la Dirección considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros libres de incorrección significativa, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros, la Dirección es responsable de evaluar la capacidad del proyecto de continuar como un proyecto en funcionamiento, revelar, en caso de corresponder, las cuestiones relacionadas con este tema y utilizar el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la Dirección tiene intención de liquidar el proyecto o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista de continuidad.

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



## **Responsabilidades de los auditores en relación con la auditoría de los estados financieros**

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros en su conjunto están libres de incorrección significativa, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una incorrección significativa cuando exista. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran significativas si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección significativa en los estados financieros, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos elementos de juicio suficientes y apropiados para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección significativa debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección significativa debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno del Proyecto.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son apropiadas, así como la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Dirección del Proyecto.
- Concluimos sobre lo apropiado de la utilización por la Dirección del Proyecto, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en los elementos de juicio obtenidos concluimos sobre si existe o no una incertidumbre importante relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Proyecto para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre importante, debemos enfatizar en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros, o si dichas revelaciones no son apropiadas, se requiere que expresemos una opinión modificada.
- Nuestras conclusiones se basan en los elementos de juicio obtenidos hasta la fecha de emisión de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Proyecto deje de ser un Proyecto en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación general, la estructura y el contenido de los estados financieros, incluida la información revelada, y si los estados financieros representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logre una presentación razonable.





Nos comunicamos con la Dirección en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa en el control interno que identifiquemos en el transcurso de la auditoría.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 27 de abril de 2023.

PRICEWATERHOUSE & CO. S.R.L.

(Socio)

C.P.C.E.C.A.B.A. T° 1 F° 17

Dr. Norberto N. Rodríguez

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, 27 de abril de 2023

A la Dirección General de Programas y  
Proyectos Sectoriales y Especiales  
Dependiente de la Subsecretaría de Gestión Administrativa  
del Ministerio de Transporte - Proyecto BID 2982 y BID 5320  
Sr. 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 2022, hemos tenido en cuenta el sistema de control interno vigente en la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales Dependiente de la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Ministerio de Transporte (en adelante "DGPPSE"), 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 DGPPSE durante el curso de nuestra tarea.

Entendemos que la adopción de las recomendaciones que efectuamos contribuirá, al mejoramiento de los procedimientos existentes, con relación al "Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata" de la DGPPSE.

El contenido de nuestra carta ha sido comentado con los responsables de la DGPPSE 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 la DGPPSE 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 DGPPSE durante el desarrollo de nuestro examen.

Sin otro particular, saludamos a ustedes muy atentamente.

Norberto Rodríguez  
Socio

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

## **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**

<b>Aspectos relevados</b>	<b>Página</b>
A.1. Seguimiento de recomendaciones sobre controles y procesos operativos informados en ejercicios anteriores.	2
A.2. Mismos consultores son requeridos para más de un proyecto	3
A.3. Acceso de usuarios en el sistema UEPEX	3 - 4
A.4. Segregación de funciones de usuarios en los sistemas	5

### **B- ASPECTOS REFERIDOS A LA REVISIÓN DE LOS CONTRATOS DE OBRA Y SUPERVISIÓN; Y ASPECTOS SOBRE LA MARCHA DE LAS OBRAS EN EJECUCIÓN**

<b>Aspectos relevados</b>	<b>Página</b>
B.1 Seguimiento de recomendaciones sobre la revisión de contratos de obra y supervisión informados	7
B.1.1. Elevación definitiva de andenes y mejora de estaciones - Lote I	7 – 9
B.2 Revisión 2022	9
B.2.1. Elevación definitiva de andenes y mejora de estaciones - Lote C - La Plata	9 - 10
B.2.2. Renovación y Mantenimiento de Vías Lote 1 (sector Avellaneda - City Bell y Vía Circuito (13.485 mts entre Progresivas Km 17,17 y Km 37,7) LPI 1/2020	11 – 14
B.2.3. Renovación y Mantenimiento de Vías Lote 2 (sector City Bell- La Plata (18.648 mts entre Progresivas Km 43,2 y Km 52,7) -LPI 1/2020	14 – 17
B.2.4. Sistema de Señalamiento y Control de Trenes	17 - 21

# **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 LA REVISIÓN DE LOS PROCESOS DEL PROYECTO**

### **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 auditorías anteriores, se mantiene para la revisión de 2022 el punto que se enuncia a continuación:

#### **Hallazgo**

Se ha observado que desde el inicio del programa no se han actualizado los Manuales de Procesos y Procedimientos.

#### **Efecto**

Tener desactualizados los manuales de procesos y procedimientos podría generar inconsistencias y/o ineficiencias en las tareas realizadas por el programa y que vulneren los controles internos del mismo.

#### **Recomendación**

La actualización de los manuales de procesos y procedimientos a los fines de adecuarlos a realidad y cumplir con las políticas escritas.

#### **Respuesta de la DGPPSE:**

Los manuales de procesos y procedimientos 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.

Si bien los manuales de procesos y procedimientos no son requeridos en el contrato de préstamo, las nuevas autoridades del Proyecto han evaluado la oportunidad y costo de la actualización de los mismos y se iniciaron las tareas de relevamiento para su actualización. Durante el ejercicio 2022 culminaron las tareas de relevamiento y se trabajó en la revisión de los borradores, y fueron enviados a las áreas del Ministerio que participan del proceso de aprobación, de acuerdo a la normativa vigente. Los mismos se encuentran en la instancia de revisión final para su aprobación.

**Estado de Implementación:** En Proceso



## **Revisión 2022**

### **A.2. Mismos consultores son requeridos para más de un proyecto**

#### **Hallazgo**

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 de la DGPPSE:**

De acuerdo a la normativa local, la contratación de los consultores debe hacerse por un solo Proyecto, dado que un mismo consultor no puede tener más de un contrato simultaneo, de modo de no generar incompatibilidad de funciones dentro de la Administración Pública Nacional.

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

### **A.3. Acceso de usuarios en el sistema UEPEX**

#### **Hallazgo**

Se detectaron 13 usuarios (Préstamo BID N° 2982/OC-AR) y 9 usuarios (Préstamo BID N° 2982/OC-AR) que pertenecen al Grupo "Usuario Especial" con acceso al sistema UEPEX, que no pertenecen al Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución - La Plata.

Este grupo tiene amplios permisos dentro del sistema para ejecutar tareas relacionadas a la "Ejecución Presupuestaria".

De acuerdo con lo validado los usuarios detectados corresponden al Ministerio de Economía y Hacienda.

BID 2982				
Usuario	Nombre	Grupo	Centro de costo Asociado	Area/funcion del usuario
interui\DN122819983	Diego Raul FERNANDEZ	Consulta	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN124672449	Laura Ferradas	Consulta	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN133362267	Jesus Blanco	Consulta	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN111719095	Carmen Gisela Wilka	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN113490147	Juan Carlos Rodilla	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN114289545	Alfredo Gerardo Alvarez	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN127712108	Leonardo Martin Bustos Trujillo	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN128504331	Carlos Deambroggio Garrett	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN129090430	Rodrigo Vázquez	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN133850582	Consuelo Gonzalo	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN135404317	Agustin Martoglio	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN15753789	Graciela Pollio	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda

BID 5320				
Usuario	Nombre	Grupo	Centro de costo Asociado	Area/funcion del usuario
interui\DN114289545	Alfredo Gerardo Alvarez	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN120349704	Cecilia Rabinovich	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN123375885	Carlos Alejandro Pacho	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN124515124	Andrés Safdie	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN127241603	Diego Lavandera	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN128504331	Carlos Deambroggio Garrett	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN133850582	Consuelo Gonzalo	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN135404317	Agustin Martoglio	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda
interui\DN15753789	Graciela Pollio	USUARIO ESPECIAL	ADMINISTRACION	Ministerio de Economía y Hacienda - Mesa de ayuda

## Efecto

Los permisos de acceso de usuarios que no pertenecen al programa incrementan el riesgo de ejecución de transacciones no autorizadas en el sistema, desde la visualización de información sensible hasta la incorporación de cambios en la información del proyecto.

## Recomendación

Se recomienda en la medida de lo posible deshabilitar o eliminar los usuarios que no pertenecen al proyecto.

En caso de que se requiera mantener el acceso y no pueda ser deshabilitado o eliminado, se recomienda que se otorguen accesos de consulta con permisos de visualización o bien, se implemente un control de monitoreo de las acciones efectuadas por tales usuarios.

## Respuesta de la DGPPSE

Los usuarios especiales son usuarios de la SSRFI, y la DGSIAF. Estos usuarios son requeridos directamente a la DGSIAF y no requieren autorización por parte del Proyecto, son usuarios de la Administración Pública Nacional que podrían requerir consultas e información del Proyecto como así también personal de la DGSIAF que requiere actividades de mantenimiento para la revisión de procesos del sistema.

El proyecto no es consultado para dar acceso a estos perfiles, por lo que no puede negarse. Asimismo, no se considera un riesgo dado que son perfiles de áreas del Gobierno.

#### A.4. Segregación de funciones de usuarios en los sistemas

##### Hallazgo

Se detectó que 5 usuarios (Préstamo BID N° 2982/OC-AR) y 3 usuarios (Préstamo BID N° 5320/OC-AR) dentro del sistema UPEX cuentan con el perfil “Adminis” que hace referencia al perfil “Administrador”, este perfil tiene todos los accesos al sistema. No existe una segregación de funciones en el sistema para el área administrativa.

BID 2982				
Usuario	Nombre	Grupo	Centro de costo Asociado	Area/funcion del usuario
interui\DN121769374	Victoria Appendino	Adminis	ADMINISTRACION	Área de Administración Financiera (Ministerio de Transporte)
interui\DN123923772	Daniela Solimini	Adminis	ADMINISTRACION	Dirección de Administración de Programas y Proyectos sectoriales y Especiales (Ministerio de Transporte)
interui\DN124422216	Valeria Zurakoski	Adminis	ADMINISTRACION	Área de Administración Financiera (Ministerio de Transporte)
interui\DN125647780	Jose Augusto Paredes	Adminis	ADMINISTRACION	Área Servicio de Administración Financiera (Ministerio de Transporte)
interui\DN128230595	Carla Paredes	Adminis	ADMINISTRACION	Consultora Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales del Ministerio de Transporte (DGPPSE)

BID 5320				
Usuario	Nombre	Grupo	Centro de costo Asociado	Area/funcion del usuario
interui\DN121769374	Victoria Appendino	Adminis	ADMINISTRACION	Área de Administración Financiera (Ministerio de Transporte)
interui\DN123923772	Daniela Solimini	Adminis	ADMINISTRACION	Dirección de Administración de Programas y Proyectos sectoriales y Especiales (Ministerio de Transporte)
interui\DN124422216	Valeria Zurakoski	Adminis	ADMINISTRACION	Área de Administración Financiera (Ministerio de Transporte)

##### Efecto

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

##### Recomendación

Se recomienda definir correctamente los perfiles para cada colaborador de acuerdo con sus funcionalidades y tareas dentro del proyecto, limitando las tareas de los usuarios al sistema en el caso de que no se pueda configurar los perfiles en el sistema se recomienda implementar controles manuales sobre las tareas que tiene incompatibilidad de funciones en el sistema.

##### Respuesta de la DGPPSE

Los usuarios del Proyecto que tienen acceso a UPEX 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.

Se cuenta con 4 usuarios en el Proyecto incluida la directora del área que es la única quien puede habilitar altas y bajas de usuarios en el sistema UPEX. El usuario de José Paredes, lo tiene por ser el Director General de Administración del Ministerio.

Todos los usuarios del área de administración financiera tienen perfil de administrador y tienen segregadas sus tareas, las cargas y análisis en UPEX de acuerdo a las funciones que desempeñan de acuerdo a sus TDR.

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

Dividir los perfiles de UPEX, no se considera necesario 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 miembros del áreas que usan el sistema UPEX.



# **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**

De los aspectos referidos a la revisión inicial de los contratos observados en auditorías anteriores, se mantienen en la revisión 2022 los siguientes puntos:

#### **B.1.1 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.1.1.1 Incremento del Plazo Original de Obra con Plan de Trabajos y Curva de Inversión desactualizados**

#### **Hallazgo**

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 desfase 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 desfase 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 de la DGPPSE**

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 tal cual se puede reflejar en la Orden de Servicio N° 294 del 11 de febrero del 2021 y Orden de Servicio N° 308 del 09 de abril del 2021, en donde se advierte una caída de la curva de trabajo, solicitándose la presentación de un nuevo plan de trabajo para acelerar el progreso de la obra y cumplir con el plazo estipulado y asimismo advirtiendo también sobre la aplicación de la Subcláusula 8.7 del Pliego que prevé una retención preventiva en virtud de compensación por daños y perjuicios.

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.

Respecto a la sugerencia de evaluar las exigencias en los documentos de licitación, se informa que en el pliego de la obra "Elevación Definitiva de Andenes y Mejora de Estaciones y Entorno Estación Darío Santillán y Maximiliano Kosteki" publicado el 4/4/2022, se ha elevado el nivel de exigencia de los requisitos financieros de las empresas oferentes.

Asimismo, toda vez que desde el día 30 de junio de 2021 la empresa contratista procedió a abandonar la obra sin justificativo alguno que resulte amparado por el Pliego y/o la Ley de Obra Pública N° 13.064, luego de varias intimaciones a la misma a los fines de que retome las tareas



en razón del interés público comprometido en la realización de la obra, habiendo transcurrido en exceso el plazo previsto por la normativa de aplicación para la rescisión contractual con culpa de la contratista por la causal de abandono de obra, se procedió conforme a lo dispuesto por la Ley de Obra Pública, art. 50 inc. e): "... La administración nacional tendrá derecho a la rescisión del contrato...en los casos siguientes (...) e) Cuando el contratista abandone las obras o interrumpa los trabajos por plazo mayor de ocho días; en tres ocasiones, o cuando el abandono o interrupción sean continuados por el término de un mes." y a lo dispuesto en la Subcláusula N° 15.2 de las Condiciones Generales del Contrato: "El Contratante tendrá derecho a dar por terminado el Contrato si el Contratista: ...b) abandona las Obras o demuestra claramente de otra manera que no tiene intenciones de continuar cumpliendo sus obligaciones bajo el Contrato." Así las cosas, de la documentación analizada, Notas de Pedido, Órdenes de Servicio y sus adjuntos, e informes técnicos de respaldo se propició la rescisión contractual con culpa de la contratista por la causal de abandono de obra.

En este orden de ideas, previa intervención del BID y teniendo en cuenta que no emitió objeciones al respecto, con fecha 5 de septiembre de 2022 a través de la Disposición N° DI-2022-7-APN-DGPYPSYE#MTR de la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales de la Subsecretaría de Gestión Administrativa del Ministerio de Transporte se rescindió el contrato de obra. Frente a esta medida, con fecha 19 de septiembre de 2022 la UT interpuso recurso de Reconsideración y Jerárquico en subsidio contra la mencionada Disposición, la cual fue rechazada mediante Disposición N° 9 de fecha 2 de noviembre de 2022 de la mencionada Dirección General. Finalmente, por Resolución Ministerial N° RESOL-2022-937-APN-MTR de fecha 19 de diciembre de 2022 se rechazó el recurso jerárquico en subsidio del de reconsideración. En consecuencia, con el dictado de la mencionada Resolución N° 237/22 del Ministerio de Transporte resultó agotada la vía administrativa, quedando firme la disposición rescisoria.

Posteriormente, con fecha 26 de diciembre de 2022 mediante Nota N° NO-2022- 138672742-APN-SSGA#MTR, se informó al BID sobre la finalización del proceso rescisorio.

**Estado de implementación:** Finalizado.

## **B.2 Revisión 2022**

### 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 Elevación Definitiva de Andenes y Mejora de Estaciones (lote C), Renovación y Mantenimiento de Vías (Lote 1 y Lote 2) y del Sistema de Señalamiento.

El día 2 de marzo de 2023 se realizaron las visitas a obra correspondiente a los Contratos de Estaciones Lote C (Estación La Plata), Lote 1 de Vías (Paso a Nivel Calle 416-Gutiérrez) Lote 2 de Vías (Paso a Nivel Calle 476- City Bell) y del Sistema de Señalamiento (Estación Claypole).

### **B.2.1. Elevación definitiva de andenes y mejora de estaciones- Lote C - La Plata**

La obra- LPN°1/2017- que 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), está finalizada.

Si bien las Pruebas de Finalización e Inspección de los trabajos se efectuaron el 24/2/22, se otorgaron a la contratista 150 días adicionales (en 2 tramos) para la realización de trabajos pendientes observados en la mencionada fecha; ese plazo finalizó el 19/7/22, por lo que el Período de Notificación de Defectos (de 365 días) finalizará el 19/7/23.

#### **B.2.1.1. Incremento del plazo original de obra**

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.

Por NP 275 del 23 de febrero de 2022, la Contratista solicitó a la Supervisión de Obra la emisión del Certificado de Recepción de Obra (según Subcláusula 10.1, Sección VII de las Condiciones Generales del Contrato), lo que la Supervisión de Obra acepta a través de la OS 200 del 24 de febrero de 2022, dejando constancia de la finalización de los trabajos el 24 de febrero de 2022 con observaciones y trabajos a cumplimentarse durante el plazo de ciento veinte días, dentro del Plazo para la Notificación de Defectos de 365 días. El Certificado N°36, emitido el mismo 24 de febrero de 2022, presenta un avance de obra de 87,54%, quedando trabajos por cumplimentarse en un 3,08%, los cuales fueron ejecutados y certificados en el mes de Julio del 2022, bajo el certificado de terminación.

Cabe destacar que la Supervisión de Obra solicitó la aplicación de una Indemnización por Demora prevista en la Subcláusula 8.7 de las Condiciones Generales del Contrato, por la suma total de \$1.623.546,20, lo cual representa aproximadamente un 1,72 % del monto original del Contrato, ajustado por las demasías y economías acordadas. Esta Indemnización ha sido aprobada por el Comitente por Disposición del 2 de agosto de 2022.

En síntesis, la obra fue contratada para ser ejecutada en 7 meses, pero ha sido ejecutada en 36 meses, sin concluir el 100% de los trabajos del contrato original (en parte por economías y en parte, por aceptar la recepción con observaciones pendientes del 3,08% los cuales fueron ejecutados y certificados en el mes de Julio del 2022, bajo el certificado de terminación).

En anteriores Informes sobre esta obra se han detallado extensamente las actuaciones, así como los efectos y recomendaciones sugeridas para mitigar esos efectos, junto a los comentarios de la DGPPSE. Dado que este contrato está concluido, quedando únicamente la recepción final al transcurrir los 365 días desde la recepción provisoria, no consideramos necesario detallarlos nuevamente.

Se sugiere tomar la situación de esta obra, en la cual se alcanza una extensión del plazo de obra superior a cinco veces el previsto en el contrato para finalizar la obra, como guía para desarrollar soluciones contractuales tempranas y efectivas para minimizar daños, tanto contractuales como de disponibilidad de las obras.

#### **Hallazgo**

Dado que la obra ya ha finalizado y ha sido recibida, no tenemos observaciones que formular.

### **B.2.2. Renovación y Mantenimiento de Vías Lote 1 (sector Avellaneda - City Bell y Vía Circuito (13.485 mts entre Progresivas Km 17,17 y Km 37,7) LPI 1/2020**

Contratista: UT Roca (HERSO S.A.- ZONIS S.A.- CONCRET NOR S.A-FERROMEL S.A)

Avance Real al Certificado N° 11 (Dic 22): 9,98%

Avance Previsto en el Contrato a Dic 22: 60,03%

Acta de Inicio: 7/2/22

Plazo: 18 meses

Fecha teórica de finalización: 7/8/23

Se visita el Paso a Nivel de la Calle 416 en momentos en que, entre otras tareas, se estaba completando el hormigonado de los sectores “entre vías” del paso peatonal del cruce.

Los trabajos contratados correspondientes al “Lote 1” son:

- Renovación de vías existentes (rieles, durmientes y balasto)
- Renovación y/o provisión de Aparatos de Vía simples
- Provisión y montaje de Enlaces, Cruzamiento de Unión simples y dobles, Trampas y paragolpes.
- Renovación de Pasos a Nivel
- Reparación de Puentes
- Construcción, reparación, mantenimiento y limpieza de Alcantarillas

La obra, contratada para realizarse en 18 meses a partir de la firma del Acta de Inicio el 7/2/22, muestra un significativo atraso en su ritmo de ejecución: 50,05 puntos porcentuales respecto al plan de trabajos contratado.

#### **B.2.2.1. Atraso de obra – Desactualización del Plan de Trabajos**

##### **Hallazgo**

La obra llevaba 11 meses de ejecución a diciembre de 2022, en los cuales pudo avanzar solamente el 9,98%, quedando 50,05 puntos porcentuales atrasada respecto al avance previsto en el plan de trabajos del Contrato. Cabe aclarar que la obra comenzó a mostrar atrasos a partir del mes de junio 2022 (0,64 puntos porcentuales), momento a partir del cual la obra avanzó marginalmente y los atrasos fueron cada vez mayores.

Dado que el plazo original es de 18 meses, este atraso indica que el mismo no será cumplible. El contratista asigna esta demora, según señala la Supervisión en su NP (SU) 54 del 16/1/2023, la “imposibilidad de adquirir bienes importados a raíz de una desproporcionada e imprevista suba del precio del acero internacional”, aunque no se indica si se ha presentado alguna evidencia en tal sentido.

El Contratista menciona en su NP 194 que ha efectuado una presentación elevada por NP 158 del 9/11/2022, por la cual solicita una enmienda al Contrato.

##### **Efecto**

Plan de Trabajos y Curva de Inversiones desactualizado que impide a la DGPPSE hacer un adecuado seguimiento del estado de avance físico y financiero de la obra, así como evidenciar eventuales causales de aplicación de multas.

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 aumento de los costos directos y/o 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.

### **Recomendación**

Se sugiere dar rápido tratamiento a las contingencias de obra. Si las demoras en la ejecución de los trabajos no están justificadas y se configuraran causales de penalización, poner en mora a la Contratista para proteger los derechos del Comitente.

Se sugiere un intenso seguimiento de las actividades críticas y actuar en consecuencia ante demoras y atrasos injustificables, con especial atención a lograr una respuesta temprana y adecuada por parte del Contratista.

Se sugiere mantener y reforzar 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 de la DGPPSE**

Mediante la Nota I-963-21 del 14/12/21 la Contratista informó por primera vez las causales del aumento de costo de los rieles, lo cual derivó en las sucesivas notas en los siguientes periodos, hasta que el día 09/11/2022 se presentó la NP N° 158 solicitando una enmienda al Contrato. Además de modificaciones de alcance solicitadas por SOFSE, motiva la enmienda el aumento del costo de los bienes a emplear en obra, que ha sufrido un sensible incremento de precio. El 31/3/22, mediante nota I-137-22, la Contratista presentó un informe económico de una reconocida consultora privada, que analiza e informa acerca de la escasez a nivel mundial del componente acero y el aumento considerable de la materia prima que lo forma (hierro, carbón, coque metalúrgico, entre otros).

De conformidad con lo expresado por la Contratista, se han producido sustanciales cambios tanto en la economía mundial como en la doméstica referidos fundamentalmente a la cuestión pandémica (COVID-19) y posteriormente a la invasión de Rusia sobre Ucrania. Ello implica y hace necesaria una revisión integral del contrato básico tal como fuera perfeñado en el año 2021. Se constató a su vez que a causa de la pandemia por Covid ha habido un significativo incremento en los valores de logística y flete internacional, asociado a un enorme salto en los costos del combustible y otros derivados del petróleo. La consecuencia más perceptible: menor cantidad de transporte marítimo, puertos internacionales temporalmente cerrados, cambios en la estrategia de aplicación de los recursos humanos, todo ello generando saltos inflacionarios de la moneda dura en países naturalmente estables.

A su vez, la cuestión bélica internacional ha traído como consecuencia sustanciales aumentos en los commodities asociados a las obras civiles y ferroviarias; el valor del acero, sobre todo, que es el insumo más importante del contrato, ha generado un sobre costo en la provisión de rieles, aparatos de vía y fijaciones, todos estos de origen internacional, y para los cuales el contrato original no previó ningún incremento relacionado con posibles ajustes de precios.

Mediante la OS N° 240 del 6/12/22 la Supervisión solicitó a la Contratista la presentación de toda la documentación respaldatoria relativa a los nuevos valores internacionales de los insumos necesarios avalada por sus proveedores, la emisión de sus propias órdenes de compra respectivas a los efectos de definir los montos sobre los cuales se está trabajando, y las facturas proforma de los proveedores aceptando esas órdenes de compra actualizadas. Las mismas fueron presentadas por la NP N° 192 del 4/1/23 y la NP N° 198 del 12/1/23. Es preciso señalar



que la Contratista hace una única compra de la totalidad de los rieles, los aparatos de vía y las fijaciones.

Esta situación extraordinaria fue expuesta ante el Banco Interamericano de Desarrollo, quien acompañó la decisión de reflejar estas modificaciones en el Contrato de obra a través de la Enmienda.

Por último, cabe destacar, que en comparación con la oferta del Lote 2 de vías, dicha oferta fue realizada en su totalidad en moneda local, por lo que lo que se ajusta de acuerdo a lo establecido en el pliego. En caso del Lote 1 de vías, la oferta incluye los insumos importados cotizados en euros y dólares, lo que no habilita ajustes de precios.

#### **B.2.2.2. Ausencia de penalización ante incumplimientos del Contratista**

##### **Hallazgo**

La Supervisión ha señalado en su NP (SU) 54 que la curva de ejecución real del total del contrato presenta una caída respecto a la planificada. Además, menciona que el Contratista asigna esta demora a “imposibilidad de adquirir bienes importados a raíz de una desproporcionada e imprevista suba del precio del acero internacional”, aunque no se indica si se ha presentado alguna evidencia en tal sentido. En el mismo sentido, el Contratista por NP 194 afirma que ha elevado por NP 158 del 9/11/2022, un pedido de enmienda al Contrato.

El atraso de 50,05 pp configura claramente la situación por la cual es de aplicación la subcláusula 8.7, Indemnización por demora: “Compensación por Liquidación de Daños y Perjuicios cuando la certificación acumulada registre una disminución superior al 10% respecto de la establecida en la Curva de Certificaciones”, la cual menciona que, cuando el atraso es superior al 15%, la multa aplicable es del 8% del precio del contrato definitivo.

Habiéndose configurado las causales de aplicación de multas por retrasos en el avance físico de las obras, se observa que la Supervisión, sin embargo, no han solicitado la aplicación de las mismas oportunamente. Cabe agregar que el avance de la obra es prácticamente nulo desde julio 2022, por lo que estas condiciones se han configurado desde hace meses.

##### **Efecto**

El no constituir oportunamente en mora a la Contratista ante sus incumplimientos contractuales debilita la posición del Comitente ante eventuales situaciones litigiosas derivadas de tales incumplimientos.

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 oportunamente, 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 de la DGPPSE**

Complementariamente a lo informado en la respuesta anterior, cabe destacar que, al cierre del período de la certificación del mes de junio 2022, se comenzaron a registrar demoras en el cumplimiento de la certificación de obra programada. Sin embargo, desde la Dirección de Monitoreo y Supervisión Técnica de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales (DMYSTPYPSYE), se emitió la Providencia N° PV-2022-106524002-APN-DMYSTPYPSYE#MTR, en la cual se recomendó no aplicar la Subcláusula 8.7 (Indemnización por Demora) de las Condiciones Especiales del Contrato, dado que, según lo notificado por la contratista en su informe mensual presentado por NP N° 64, y verificado por la Supervisión de Obra mediante NPSU N°31, se advirtió la dificultad para adquirir bienes importados a raíz de una desproporcionada e imprevista suba de precios internacionales, como así mismo la dificultad de importarlos de acuerdo a las regulaciones vigentes. En la providencia mencionada también se indicó, que se encontraba en evaluación la problemática planteada por la Contratista la que se vería reflejada en una Enmienda Contractual, de acuerdo a la documentación de respaldo y los informes que fueron solicitados a la Contratista al respecto. En los periodos sucesivos en los que se volvieron a registrar estas demoras, la DMYSTPYPSYE reiteró la recomendación.

### **B.2.3. Renovación y Mantenimiento de Vías Lote 2 (sector City Bell- La Plata (18.648 mts entre Progresivas Km 43,2 y Km 52,7) -LPI 1/2020**

Contratista: Vial Agro S.A.  
Avance Real según Certificado N° 12 (Dic 22): 46,90%  
Avance Previsto en el Contrato a Dic 22: 89,16%  
Plazo: 18 meses  
Acta de Inicio: 10/1/22  
Fecha teórica de finalización: 10/7/23

El sector de vía visitado se ubica en el cruce de la Calle 476 en City Bell, el cual está finalizado.

Los trabajos contratados correspondientes al “Lote 2” son:

- Renovación de vías existentes (rieles, durmientes y balasto)
- Renovación y/o provisión de Aparatos de Vía simples
- Provisión y montaje de Enlaces, Cruzamiento de Unión dobles, Trampas y paragolpes.
- Renovación de Pasos a Nivel
- Reparación de Puentes
- Construcción, reparación, mantenimiento y limpieza de Alcantarillas

#### **B.2.3.1 Atraso de obra – Desactualización del Plan de Trabajos**

##### **Hallazgo**

La obra llevaba 12 meses de ejecución a diciembre de 2022, en los cuales pudo avanzar solamente el 46,63%, quedando 42,26 puntos porcentuales atrasada respecto al avance previsto en el plan de trabajos del Contrato. Cabe aclarar que la obra comenzó a mostrar atrasos a partir del mes de julio 2022 (4,19 puntos porcentuales), los cuales fueron cada vez mayores. Dado que el plazo original es de 18 meses, este atraso sugiere que el mismo no será cumplible. El contratista asigna esta demora, según señala la Supervisión en su NP (SU) 57, a “imposibilidad de adquirir en los tiempos acordados los bienes importados: aparatos de vía, enlaces y trampas”, aunque no se indica si se ha presentado alguna evidencia en tal sentido.

El Contratista menciona en su NP 224 del 5/1/2023 (erróneamente fechada en el documento del Contratista como 5/1/2022) que ha efectuado una presentación elevada por NP 133 del 19/8/2022, por la cual advierte de esta situación -en la cual menciona a un proveedor, la firma española Amurrio, y comunica que podría no cumplir con los plazos previstos en el plan de trabajos.

Además, agrega en la misma NP 224, que en noviembre 2022 presentó la NP 191 del 22/11/2022 en la que describe el agravamiento de las dificultades para la importación y su efecto en la demora de obra y formula reservas por los mayores costos, quebrantos, ruptura de ecuación económica financiera. Adicionalmente, adjunta la NP 170 del 19/10/2022 por la cual solicita una ampliación de plazo.

### **Efecto**

Plan de Trabajos y Curva de Inversiones desactualizado que impide a la DGPPSE hacer un adecuado seguimiento del estado de avance físico y financiero de la obra, así como evidenciar eventuales causales de aplicación de multas.

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 aumento de los costos directos y/o 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.

### **Recomendación**

En este contexto de atraso de obra, la Contratista está mostrando una estrategia de defensa de sus derechos desde el momento en el que advirtió formalmente que no cumplirá su obligación contractual alegando causas ajenas a su voluntad. Más allá de la necesidad de analizar los causales del atraso, el mismo atraso es un hecho objetivo que debe ser evidenciado por la Supervisión de Obras, actuando en arreglo al Contrato y exigiendo un Plan de Trabajos que cumpla con el mismo.

Se sugiere dar rápido tratamiento a las contingencias de obra. Si las demoras en la ejecución de los trabajos no están debidamente justificadas y se configuraran causales de penalización, poner en mora a la Contratista para proteger los derechos del Comitente.

Se sugiere un intenso seguimiento de las actividades críticas y actuar en consecuencia ante demoras y atrasos injustificables, con especial atención a lograr una respuesta temprana y adecuada por parte del Contratista.

Se sugiere mantener y reforzar 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 de la DGPPSE**

El día 29/3/22 mediante NP N° 41, la Contratista indicó que las nuevas normativas establecidas por el BCRA restringen la normal adquisición de bienes importados, como por ejemplo los ADV (Aparatos de Vía). El día 24/6/22 mediante NP N° 101 presentó un nuevo Plan de Trabajos alegando lo informado en la NP 41 y otras causales.

Para el cierre del periodo de julio 2022, la Contratista notificó a la Supervisión mediante el Libro de Obra y el informe mensual, que tuvo la dificultad de importar bienes, en particular con el insumo de fijaciones elásticas; y además no pudo adquirir los ADV debido a la suspensión temporal de las Cartas de Crédito a la Importación para la adquisición de dicho insumo.

Mediante OS N° 87 del 4/7/22, la Supervisión solicitó que se le informe sobre el estado de situación de los bienes importados. El 27/7/22 mediante NP N° 119 la Contratista volvió a reiterar el agravamiento de la restricción a las importaciones causada por las normativas del BCRA indicadas anteriormente, y el 19/8/22 por NP N° 133 adjuntó una nota del proveedor "Amurrio ferrocarril y equipos S.A." en la que se indicaba que había demora para la provisión de los ADV y enlaces por la dificultad de cumplir con el requisito de apertura de las Cartas de Crédito como consecuencia de las políticas vigentes en Argentina. Por lo tanto, para el cierre del periodo agosto 2022, la Contratista volvió a notificar en su informe mensual que tuvo la dificultad de importar los ADV.

Durante el periodo septiembre a diciembre 2022, la Contratista reiteró en los informes mensuales sobre la dificultad de cumplir con la curva programada de certificación, por no poder adquirir bienes importados tales como ADV, Enlaces y Trampas.

El 19/10/22 mediante NP N° 170, la Contratista solicitó una ampliación de plazo alegando lo informado en las NP N° 41, 119 y 133.

El 16/11/22 mediante OS N° 161, la Supervisión solicitó un nuevo Plan de Trabajos para luego elevar al Comitente.

Mediante NP N° 191 del 22/11/2022 la Contratista informó el agravamiento de la situación por las restricciones a las importaciones impuestas por las políticas del BCRA, y que se encontraban elaborando un nuevo Plan de Trabajos con modificación de plazo de obra.

#### **B.2.3.2 Ausencia de penalización ante incumplimientos del Contratista**

##### **Hallazgo**

La Supervisión ha señalado en su NP (SU) 57 que la curva de ejecución real del total del contrato presenta una caída respecto a la planificada. Además, menciona que el Contratista asigna esta demora a "imposibilidad de adquirir en los tiempos acordados los bienes importados: aparatos de vía, enlaces y trampas", aunque no se indica si se ha presentado alguna evidencia en tal sentido. En el mismo sentido, el Contratista por NP 224 afirma que en noviembre 2022 presentó la NP 191 del 22/11/2022 en la que describe el agravamiento de las dificultades para la importación y su efecto en la demora de obra y formula reservas por los mayores costos, quebrantos, ruptura de ecuación económica financiera.

El atraso de 42,26 pp configura claramente la situación por la cual es de aplicación la subcláusula 8.7, Indemnización por demora: "Compensación por Liquidación de Daños y Perjuicios cuando la certificación acumulada registre una disminución superior al 10% respecto de la establecida en la Curva de Certificaciones", la cual menciona que, cuando el atraso es superior al 15%, la multa aplicable es del 8% del precio del contrato definitivo.

Habiéndose configurado las causales de aplicación de multas por retrasos en el avance físico de las obras, se observa que la Supervisión, sin embargo, no han solicitado la aplicación de las mismas. Esta situación, en el contexto de la formulación de reservas de actuaciones legales por parte de la Contratista en defensa de sus derechos, más allá de que eventualmente deberán ser analizados en detalle, hace imprescindible poner en mora a la Contratista y aplicar las penalizaciones correspondientes sin más demora.



## **Efecto**

El no constituir oportunamente en mora a la Contratista ante sus incumplimientos contractuales debilita la posición del Comitente ante eventuales situaciones litigiosas derivadas de tales incumplimientos.

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 oportunamente, 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.

Dado el contexto local para el aprovisionamiento y pago de bienes y/o servicios desde el exterior, se sugiere revisar y/o reformular aquellas condiciones establecidas en los pliegos de licitación que, en futuras contrataciones, puedan contribuir a minimizar potenciales demoras, paralizaciones y reclamos basados en dificultades para la incorporación de tales bienes y/o servicios importados.

## **Respuesta de la DGPPSE**

Al cierre del período de la certificación del mes de julio 2022, se comenzaron a registrar demoras en el cumplimiento de la certificación de obra programada. Sin embargo, desde la DMYSTPYPSYE, se emitió la Providencia N° PV-2022-90202120-APN-DMYSTPYPSYE#MTR, en la cual se recomendó la no aplicación de la Subcláusula 8.7 (Indemnización por Demora) de las Condiciones Especiales del Contrato, dado que, según lo notificado por la contratista en su informe mensual presentado por NP N° 126, y observado por la Supervisión de Obra mediante NPSU N°31, se advirtió la dificultad para adquirir bienes importados en los tiempos acordados, a raíz de las nuevas disposiciones emitidas por el BCRA mediante el comunicado A7466/2022 (informado en NP N° 119 del 27/7/22).

En los periodos sucesivos, la DMYSTPYPSYE reiteró la recomendación.

### **B.2.4. 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, por lo que la fecha prevista de finalización era del 24 de abril de 2022. La Contratista presentó una solicitud de extensión de plazo por 365 días a través de NP 977 de fecha 28 de junio del 2021, la cual fue aprobada por OS 517 del 07 de julio del 2021, formalizándose en la Enmienda I al contrato de fecha 21-12-2022. Con la extensión del plazo otorgado por esta Enmienda, la nueva fecha de finalización de obra es el 24 de abril de 2023.

Posteriormente, la Contratista presenta la NPCI 1800 del 29-11-2022 en la cual detalla los antecedentes para solicitar una nueva prórroga del plazo de ejecución y trabajos adicionales de obra. Esta solicitud culmina en su aceptación y generación de la Enmienda II de fecha 20-01-2023 en la cual se modifica el alcance de ciertos trabajos, aumentando el monto de contrato original y otorgando una nueva ampliación del plazo de obra por 365 días, llevando la finalización al 24 de abril de 2024.

Con esta nueva Enmienda, la obra, contratada originalmente para ser ejecutada en un plazo de 36 meses, ha pasado a un plazo de ejecución de 60 meses, alcanzando a diciembre 2022 un avance del 57,28% cuando ha transcurrido el 74% del nuevo plazo acordado.

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.2.4.1 Atraso de obra**

##### **Hallazgo**

La obra tuvo inicio el 24 de abril de 2019 y tiene fecha de finalización contractual el 24 de abril de 2022, 1.096 días corridos de plazo. En atención a las Enmiendas I y II, la nueva fecha de finalización es el 24 de abril de 2024.

El avance de la obra a diciembre de 2022, cuando lleva transcurrido el 74% del nuevo plazo para ejecutar la obra, es de 57,28%. El avance previsto para esta fecha es de 74,10%, lo que muestra un atraso de 16,81 puntos porcentuales. Para cumplir con el nuevo plazo, la Contratista deberá ejecutar el 42,72% faltante al doble del ritmo de obra promedio que ha logrado sostener desde el inicio hasta diciembre de 2022, lo cual supone un desafío apreciable en función del desempeño actual.

Cabe mencionar que la Supervisión, en su Informe 18 a diciembre de 2022, señala en su punto 6-Avance Cronograma, que la Contratista verifica demoras en la ejecución de un largo detalle de tareas: Ingeniería Básica, Obras Civiles (terminación de edificios, demoras en el inicio de remodelación de edificios, zanjeos y conductos, construcción de abrigos, provisión de montaje y señalamiento, montaje de circuitos de vía, montaje de máquinas de accionamiento, montaje de sistema de alimentación eléctrica, provisión de cables del sector 3, montaje para pasos peatonales sector 1, 2 y 3, montaje de sistema de incendio sector 1, desarrollo de pruebas de campo, provisión de repuestos, provisión y montaje de laboratorio.

##### **Efecto**

Eventuales reclamos por aumento de los costos directos y/o 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.

Plan de Trabajos y Curva de Inversiones desactualizado que impide a la DGPPSE hacer un adecuado seguimiento del estado de avance físico y financiero de la obra, así como evidenciar eventuales causales de aplicación de multas.

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.

### **Recomendación**

Se sugiere un intenso seguimiento de las actividades de la obra para actuar diligentemente ante demoras y atrasos injustificables, con especial atención a lograr una respuesta temprana por parte de la Contratista.

Se sugiere que la Supervisión revise detalladamente la validez de los argumentos de la Contratista, solicitando (u obteniendo) evidencias objetivas de los mismos, de modo de tener claridad y certeza sobre tales situaciones, teniendo presente su función de velar por el estricto cumplimiento del contrato representando al Comitente.

Se sugiere un detallado seguimiento del avance de las obras respecto de lo contratado, incluyendo 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.

### **Respuesta de la DGPPSE**

El equipo técnico del Comitente y la Supervisión externa realizan el seguimiento en campo y llevan adelante reuniones periódicas con la empresa. En los meses de enero a junio 2022, se ha solicitado mediante reiteradas Ordenes de Servicio, entre otras, la OS N° 740 del 11/02/2022, la actualización del plan de trabajo y a su vez también se han aplicado retenciones sobre la certificación de obra, dada la caída de la certificación.

Con fecha 28/06/2022 la Contratista presentó un ajuste al cronograma de trabajos manteniendo al plazo contractual de la Obra al 30/04/2023, el cual fue aprobado por la Supervisión el 30/06 /2022 y puesto en conocimiento al Comitente.

Adicionalmente, corresponde señalar que la Supervisión externa de la Obra a través del informe técnico elevado a la Dirección Técnica de Monitoreo de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales, mediante Nota de Pedido (NP SU 183-221201) de fecha 01 de diciembre de 2022 (IF-2022-135449476-APN-DMYSTPYPSYE#MTR), informó de la presentación efectuada por el Contratista mediante la Nota de Pedido N° 1800 de fecha 29 de noviembre de 2022, solicitando en esa presentación la aprobación de adicionales de obra, como así también un balance de economías y demasías (BED), informando que esta modificación impactaría en el monto contractual como así también en el plazo de la obra por doce (12) meses explicitando los motivos y llevando la fecha de finalización del contrato al día 23 de abril de 2024. A su vez, la Supervisión externa también señala que de acuerdo a la ampliación del sistema de control de trenes se modifica el alcance del contrato, debido a la inclusión de las actividades correspondientes a la Ampliación del TMS (presentado por Nota de Pedido N°1455 del 28/03/2022 y aprobado técnicamente por Orden de Servicio N°827 del 24/05/2022) donde el Plan de Trabajos se extiende en un plazo de 23 meses producto de esta modificación, comenzando con las actividades el día 24 de mayo de 2022 y finalizando el día 23 de abril de 2024.

#### **B.2.4.2. Ausencia de penalización ante incumplimientos del Contratista**

##### **Hallazgo**

La Supervisión señala en su Informe 44 que se han configurado las causales de aplicación de multas por retrasos en el avance físico de las obras. En tal sentido, expresa en el punto 8-Multas y Penalidades, que la obra presenta, dado su retraso, las condiciones para la aplicación de una Compensación por parte de la Contratista de un 7% del monto de certificación bruta registrada en el certificado N°44.

Sin embargo, luego menciona que entiende los argumentos de la Contratista en el sentido de inconvenientes para conseguir suministros, lo que habría afectado la producción prevista, recomendando NO aplicar la debida penalización.

En atención a la detallada lista de demora en los trabajos que la misma Supervisión enumera en el punto 6-Avance Cronograma, en la cual se advierte que muchos de ellos son obras civiles que no dependen de insumos importados, no resulta entendible el criterio recomendado por la Supervisión para la no aplicación de las penalidades.

Se debe tener presente el carácter preventivo de las penalidades, por el cual tales penalizaciones pueden ser revertidas cuando la Contratista alcance el cumplimiento del plan de trabajos establecido.

##### **Efecto**

El no constituir en mora a la Contratista ante sus incumplimientos contractuales debilita la posición del Comitente ante eventuales situaciones litigiosas derivadas de tales incumplimientos.

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.

Se sugiere asegurarse que la función de supervisión de la obra sea ejercida con total apego a la aplicación irrestricta de las condiciones contractuales.

##### **Respuesta de la DGPPSE**

En función de las recomendaciones del ejercicio anterior, en cuanto a la aplicación de Compensación por Liquidación de Daños y Perjuicios, se informa que durante este ejercicio 2022 el Comitente ha aplicado multas por retrasos en el avance físico de la obra. En este sentido y bajo la Subcláusula 8.7 Indemnización por Demora, se ha aplicado una "Compensación por Liquidación de Daños y Perjuicios" preventiva del 7 % sobre el precio del certificado básico bruto



número 33 al 38 correspondientes al mes de enero 2022 a junio 2022, debido a que en esos periodos se encontraban por debajo del plan de trabajo aprobado por la Supervisión Interna.

No obstante a las retenciones aplicadas sobre la certificación de obra, se pudo constatar que la Contratista no logró mantener el ritmo de obra esperado.

Con fecha 28/06/2022 la Contratista presentó un ajuste al cronograma de trabajos manteniendo al plazo contractual de la Obra al 30/04/2023, el cual fue aprobado por la Supervisión el 30/06 /2022 y puesto en conocimiento al Comitente.

Si bien durante los meses de julio a septiembre del 2022 la Contratista se mantuvo ejecutando las tareas, acorde al nuevo plan de trabajo, sin necesidad de seguir aplicando la Subcláusula 8.7 Indemnización por Demora, se decidió no devolver los montos dado que ya se podía visualizar que no iban a poder mantener el ritmo de obra.

A partir de la certificación del mes de octubre del 2022, se verifica un desvío de ejecución del 11,11%, sin embargo, en reiteradas comunicaciones, la Supervisión Externa de la Obra, recomendó NO aplicar la debida penalización ( I 727-22 – Informe mensual de Supervisión de Obra Octubre 2022, I 028-23 Informe mensual de Supervisión de Obra Noviembre 2022, I 097-23 – Informe mensual de Supervisión de Obra Diciembre 2023) , justificando la medida en función de los argumentos de la Contratista en el sentido de inconvenientes para conseguir suministros, lo que habría afectado la producción prevista, recomendando NO aplicar la debida penalización.