



INFORME FINAL DE
AUDITORIA
Con Informe Ejecutivo

Proyecto N° 5.16.04
**DIRECCIÓN GENERAL
DE MOVILIDAD SALUDABLE**
Auditoria de Relevamiento

Período 2015

Buenos Aires, Abril 2018



AUDITORIA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Jean Jaures 216 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires

PRESIDENTE:

Lic. Cecilia Segura Rattagan

AUDITORES GENERALES:

Cdra. Mariela Coletta

Ing. Facundo Del Gaiso

Dr. Jorge Garayalde

Lic. María Raquel Herrero

Cdor. Vicente Rodríguez

Lic. Hugo Vasques



CÓDIGO DE PROYECTO:

5.16.04

NOMBRE DEL PROYECTO:

Dirección General de Movilidad Saludable. Relevamiento

PERÍODO BAJO EXAMEN:

Año 2015

DIRECTO DE PROYECTO

Lic. Hernán Herrera

EQUIPO DESIGNADO:

Auditor Supervisor: Lic. Alfredo Scatani

OBJETO:

Dirección General de Movilidad Saludable

OBJETIVO:

Relevamiento de la normativa de creación, organigrama, manuales de organización y de procedimientos, áreas críticas. Programas y actividades a cargo de la Unidad Ejecutora.

ALCANCE:

Relevamiento de la estructura orgánica funcional, misiones y funciones.

JURISDICCIÓN:

21 - Jefatura de Gabinete de Ministros.

Unidad Ejecutora: 318 - Dir. Gral. Movilidad Saludable

Programa: 35 - Promoción y Desarrollo de la Movilidad Saludable

FECHA DE APROBACIÓN DEL INFORME: 25 DE ABRIL DE 2018

APROBADO POR: UNANIMIDAD

RESOLUCIÓN AGC N°: 156/2018



INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, Abril de 2018.
Código del Proyecto	5.16.04
Denominación del Proyecto	Declaraciones Juradas del Dirección General de Movilidad Saludable
Período examinado	Año 2015
Jurisdicción	Dirección General de Movilidad Saludable
Objeto	Dirección General de Movilidad Saludable correspondientes al periodo 2015.
Objetivo	Relevamiento de la normativa de creación, organigrama, manuales de organización y de procedimientos, áreas críticas. Programas y actividades a cargo de la Unidad Ejecutora.
Alcance	Relevamiento de la estructura orgánica funcional, misiones y funciones.
Período de desarrollo de tareas de auditoría	Las tareas de campo se desarrollaron en el período comprendido entre el 08 de marzo y el 30 de agosto de 2017.
Limitaciones al alcance	3.2.1 El auditado no proveyó el detalle de la totalidad de las denuncias por robo de bicicletas del Sistema de Transporte Público de Bicicletas (STPB). En relación al tema, el ente proveyó detalle de 10 denuncias efectuadas entre el 10 de noviembre y el 29 de diciembre de 2015. No informa sobre las denuncias realizadas durante el resto del año, con lo cual permanecen sin detalle las



	<p>restantes 26 denuncias impidiendo el análisis global del tema respecto al año relevado.</p>
<p>Aclaraciones previas</p>	<p>Se señalan solamente las principales consideraciones:</p> <p>4.2 Marco normativo</p> <p>La normativa específica aplicable en el período auditado es la ley N° 2586/07 sancionada el 06 de diciembre de 2007 y su decreto reglamentario N° 1474/GCABA/08 sancionado el 11 de diciembre de 2008.</p> <p>4.3 Estructura y gestión organizacional</p> <p>4.3.1 Estructura orgánico funcional</p> <p>La Dirección General de Movilidad Saludable dependiente de la Subsecretaría de Transporte ha sido durante 2015 la unidad responsable (UE 318) del Programa N°35 Promoción y Desarrollo de la Movilidad Saludable. Dicha repartición se encontraba durante ese periodo bajo la Jurisdicción 21 correspondiente a la Jefatura de Gabinete de Ministros.</p> <p>4.3.2 Responsabilidades primarias¹</p> <p>De acuerdo a la estructura orgánica funcional del GCBA² - vigente al 01//07/2015 - estas son las responsabilidades primarias del ente examinado:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estudiar, diseñar e implementar políticas para promover la movilidad saludable, en ciclorrodados y peatonal en todo el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires. 2. Diseñar y coordinar la implementación de los circuitos peatonales urbanos, en coordinación con las áreas de Seguridad Vial y Tránsito, desarrollar análisis de cruces seguros y senderos escolares seguros y accesibles. Diseñar e implementar la expansión de la red de ciclovías protegidas.

¹ Fuente: https://servicios.agcba.gov.ar/nor_estruc.php. Dirección General de Planificación – Departamento Estructuras Administrativas AGCBA

² Decreto 660/11 y modificatorias.



3. Planificar la ampliación y regular los servicios de transporte público en bicicleta.
4. Estudiar y promover la creación de un **marco regulatorio adecuado para el desarrollo de los vehículos sustentables** con motorización eléctrica y bajas emisiones de gases del efecto invernadero.

4.4 Estructura financiera

4.4.1.a **Evolución Presupuestaria comparada:** el presupuesto asignado originalmente para el Ejercicio 2015 la Dirección General Movilidad Saludable fue de \$60.791.851,00. A partir de la distribución presupuestaria aprobada para el ejercicio bajo análisis y teniendo en cuenta el Resumen de Ejecución Presupuestaria expuesto en la Cuenta de Inversión 2015 y el listado de transacciones efectuadas durante el ejercicio brindado por la Contaduría General, se pudieron confeccionar los cuadros que se muestran a continuación:

Cuadro 3: Evolución Presupuestaria comparada

Jur	U E	Prog	Descripción	Crédito Vigente	Devengado	Saldo No Utilizado
			Gobierno CABA	92.347.466.755	89.457.327.490	2.890.139.265
21			Jefatura Gabinete Ministros	5.615.206.991	5.150.484.043	464.722.947
21	320		Subsec. Transporte	417.280.203	410.431.315	6.848.888
21	318		DGMSA	91.001.957	87.947.906	3.054.051

Conclusiones:

El presupuesto asignado inicialmente para el periodo 2015 (\$60.791.851) luego de las modificatorias correspondientes experimentó un incremento de \$30.210.106 equivalente a un 49,7%.



Consultado el organismo en cuestión por las razones que dieron fundamento a una modificación de ésta magnitud, sus autoridades manifestaron que *el incremento se debe a la necesidad de solventar los gastos de planificación y ejecución de obras de Ciclovías e insumos para el STPB en concepto de:*

- *compras de bicicletas,*
- *servicios de reparación,*
- *servicios de mantenimiento y*
- *limpieza de estaciones.*

La mayor incidencia presupuestaria se produjo en los Incisos 4 “**Bienes de Uso**”, con un **64,41%** y en el Proyecto 41 – Actividad 10 “**Sistema público de Transporte por Bicicleta**” con un **43,27%** del Presupuesto Vigente Total de la Unidad Ejecutora.

Durante el ejercicio bajo análisis fue devengado el 96.6% del Presupuesto Vigente.

La **deuda flotante** al cierre del Ejercicio 2015 ascendió a \$30.704.927,86. En el inciso 4 “Bienes de Uso” la deuda fue de \$27.548.362,28 que representa aproximadamente el 89,72 % del total adeudado.

Las **metas físicas** sufrieron un desvío negativo del 48,11%. Causales de desvío de metas físicas planificadas: consultado por las causales de la magnitud del desvío, la repartición manifestó que “los desvíos negativos de las metas físicas (viajes) del STPB se debe a motivos estrechamente relacionados con actos vandálicos y robos que en su momento disminuyeron la cantidad de rodados, por ende disminución en viajes realizados por los usuarios del STPB.

4.5 recursos

4.5.1 Recursos financieros

Los recursos financieros se detallan en el apartado de estructura financiera



4.5.2 Recursos humanos

4.5.2.a Personal de planta:

- **Composición:** el Cuadro 11 detalla la composición del personal según el tipo de planta que integra la Jurisdicción N° 21 - Unidad Ejecutora N° 318 – Programa N° 35 durante 2015 en la Dirección General de Movilidad Saludable es la sigue:

Cuadro 11: Planta de personal DGMSA. Composición

Tipo planta	Según SSRH ³	Según UPEMSA
Permanente	3	3
Autoridades Superiores	1	0
Carrera Gerencial	3	0
Planta de Gabinete	2	1
Planta transitoria	0	3
TOTAL	9	7

4.5.2.b Personal por contrato: a continuación detallase la composición del personal contratado (inciso 3 del Presupuesto). Allí se expone que hubo 213 personas físicas contratadas bajo la modalidad de *locación de obra*.

4.5.3 Recursos físicos: detalle

La DGMSA desarrolla sus actividades en el edificio ubicado en Av. Martín García 346, siendo el mismo propiedad de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocupando sólo parte del piso 1° del mencionado edificio.

4.5.3.1 Inventario patrimonio y bienes de dominio de la DGMS.

La repartición examinada proveyó su Reporte de Inventario Total Acumulado al 31/12/2015 obtenido a través del Sistema de Información de Gestión y Administración Financiera (SIGAF). Dicho documento registra 184 elementos con su correspondiente número

³ Fuente SSRH Nota 1813 AGCBA 17.



de inventario y su valor en pesos. El monto acumulado total de \$ 26.403.359,6.

Conclusión: como conclusión puede afirmarse que la DGMSA operó durante el periodo examinado con un total de 220 agentes de los cuales solamente 7 (3,2%) de ellos revisten condición de planta mientras que los restantes 213 (96,8%) es personal en carácter de contratado.

Asimismo puede aseverarse que la ejecución presupuestaria en ambas categoría presupuestarias fue cercana a su totalidad.

La existencia de un Manual de procedimiento que entre otros puntos proporciona la descripción detallada de los puestos de trabajo, sus características y los perfiles de personal que exigen revelan una correcta planificación formal de las necesidades y exigencias del organismo en la materia, y nos permitiría colegir para la función OP. Bicing no descripta por el auditado como un “operador de estación”, siendo la función predominante.

Cuadro 18: Áreas críticas de la DGMSA

1	Gestión del STPB	1. Incumplimiento de las metas físicas: se registra un sub-ejecución de la meta física (viajes en bicicleta) del orden del 48,1%.
2	Red de Ciclovías y bicisendas	1. Subjeción de la planificación: de a acuerdo a lo detallado en el informe de gestión 2011 – 2015 el objetivo constructivo era de alcanzar un total de 155 kms de red construidos. Eso implicaba una construcción durante 2015 de 51.94 kms de los cuales se efectivizaron 13,61, permaneciendo en obra 1,95 y quedando pendiente 36.88 kms. Estos últimos representarían el 29% de la meta de origen.
3	Sistemas planificación y de control gestión	1. Métodos y pautas de planificación: formales o informales para el desarrollo de los productos finales propios de la DGMSA: no se pudo verificar la existencia de los mismos. 2. Mecanismos de evaluación y seguimiento poco estructurados. No se obtuvo

			<p>respuesta respecto a los mecanismos formales o informales de seguimiento y ajuste de desvíos en las metas y objetivos⁴.</p> <p>3. Salvaguarda de patrimonio: se verificó a partir de los registros proporcionados por DGMSA un promedio de 1,8 bicicletas extraviadas por día.</p> <p>4. Sistemas de información: se evidencian debilidades de CI en materia de registros. Un caso revelador es el correspondiente a “Denuncias de robo y/o extravío de bicicletas” oportunamente detallado⁵.</p> <p>5. Mecanismos de registro y archivo de información:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deficiente registración de denuncias: no se pudo verificar la existencia de un registro exhaustivo y actualizado en la materia⁶. • Deficiente registración de sanciones: no se pudo verificar la existencia de un registro sobre las sanciones impuestas a los usuarios. <p>6. Plan Operativo Anual: el auditor carece de detalles para describir los procedimientos a través de los cuáles el ente monitorea y eventualmente ajusta los desvíos en sus metas y objetivos.</p> <p>7. Inadecuada planificación presupuestaria: la necesidad de una importante modificación presupuestaria (49,7% del total presupuestado) evidencia falencias al momento de planificar.</p>
--	--	--	---

⁴ Caso testigo: desvíos de metas físicas. No se verificaron mecanismos de control de cumplimiento de metas físicas Si bien el ente alega que las causales de incumplimiento se anclan en los robos, no pudo proporcionar estadísticas ni registros acabados sobre dicho fenómenos toda vez que se proporcionó el detalle la cantidad de denuncias correspondientes a los últimos 2 meses del periodo auditado.

⁵ Se considera una debilidad registral notoria por la magnitud de las cifras y la centralidad del daño para uno de los servicios finales de la DGMSA. Cómo se señaló oportunamente: los controles internos del procesamiento de datos deben funcionar en forma adecuada de manera de asegurar la corrección, confiabilidad e integridad de los datos procesados.

⁶ La UPEMSA sólo proporcionó un listado de denuncias correspondientes a los 2 últimos meses de 2015.

Áreas críticas de la DGMSA	<p>De acuerdo a los exámenes practicados y a la información obtenida en el proceso de relevamiento y con vistas a futuras auditorías, se pueden anticipar 3 áreas críticas a saber:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestión del Sistema de Transporte Publico de Bicicletas 2. Gestion de la construcción de red de ciclovías y bicisendas 3. Sistemas de planificación y control internode gestión. <p>Sobre éstas áreas, la actual UPEMSA y sus órganos superiores según corresponda, deberán concentrar los pertinentes esfuerzos de gestión a los efectos de su adecuado sostenimiento como organización. En el cuadro 18 se detallan las debilidades relevadas:</p> <p>Cuadro 18: Áreas críticas de la DGMSA</p>	
	1	<p>Gestión del STPB</p> <p>2. Incumplimiento de las metas físicas: se registra un sub-ejecución de la meta física (viajes en bicicleta) del orden del 48,1%.</p>
	2	<p>Red de Ciclovías y bicisendas</p> <p>1. Subjeción de la planificación: de a acuerdo a lo detallado en el informe de gestión 2011 – 2015 el objetivo constructivo era de alcanzar un total de 155 kms de red construidos. Eso implicaba una construcción durante 2015 de 51.94 kms de los cuales se efectivizaron 13,61, permaneciendo en obra 1,95 y quedando pendiente 36.88 kms. Estos últimos representarían el 29% de la meta de origen.</p>
3	<p>Sistemas planificación y de control gestión</p> <p>2. Métodos y pautas de planificación: formales o informales para el desarrollo de los productos finales propios de la DGMSA: no se pudo verificar la existencia de los mismos.</p> <p>2. Mecanismos de evaluación y seguimiento poco estructurados. No se obtuvo respuesta respecto a los mecanismos formales o informales de seguimiento y ajuste de desvíos en las metas y objetivos⁷.</p> <p>3. Salvaguarda de patrimonio: se verificó a partir de los registros proporcionados por DGMSA un promedio de 1,8 bicicletas extraviadas por día.</p>	

⁷ Caso testigo: desvíos de metas físicas. No se verificaron mecanismos de control de cumplimiento de metas físicas Si bien el ente alega que las causales de incumplimiento se anclan en los robos, no pudo proporcionar estadísticas ni registros acabados sobre dicho fenómenos toda vez que se proporcionó el detalle la cantidad de denuncias correspondientes a los últimos 2 meses del periodo auditado.



		<p>4. Sistemas de información: se evidencian debilidades de CI en materia de registros. Un caso revelador es el correspondiente a “Denuncias de robo y/o extravío de bicicletas” oportunamente detallado⁸.</p> <p>5. Mecanismos de registro y archivo de información:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deficiente registración de denuncias: no se pudo verificar la existencia de un registro exhaustivo y actualizado en la materia⁹. • Deficiente registración de sanciones: no se pudo verificar la existencia de un registro sobre las sanciones impuestas a los usuarios. <p>8. Plan Operativo Anual: el auditor carece de detalles para describir los procedimientos a través de los cuáles el ente monitorea y eventualmente ajusta los desvíos en sus metas y objetivos.</p> <p>9. Inadecuada planificación presupuestaria: la necesidad de una importante modificación presupuestaria (49,7% del total presupuestado) evidencia falencias al momento de planificar.</p>
Conclusiones	<p>4.7.2 Conclusiones</p> <p>El relevamiento practicado sobre la DGMSA durante el periodo bajo exámen permite concluir que el organismo cumple razonablemente con la prestación de los servicios y productos finales que le son asignados en la estructura orgánico -funcional. A modo de somero ejemplo se cita la construcción de ciclovías, biciesendas, peatonalizaciones y senderos seguros, el sostenimiento en funciones y ampliación de STPB así como las diversas actividades de promoción de la movilidad sustentable.</p> <p>No obstante ello, las debilidades verificadas requieren una intervención efectiva en el corto plazo en lo concerniente a los SIGUIENTES áreas de gestión:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistemas de seguridad y control de rodados que impidan o reduzcan sensiblemente el robo o extravío de los rodados. • Sistema de provisión de rodados acorde a las exigencias normativas en materia de protección del usuario. 	

⁸ Se considera una debilidad registral notoria por la magnitud de las cifras y la centralidad del daño para uno de los servicios finales de la DGMSA. Cómo se señaló oportunamente: los controles internos del procesamiento de datos deben funcionar en forma adecuada de manera de asegurar la corrección, confiabilidad e integridad de los datos procesados.

⁹ La UPEMSA sólo proporcionó un listado de denuncias correspondientes a los 2 últimos meses de 2015.



	<ul style="list-style-type: none">• Niveles constructivos (ciclovías), teniendo en cuenta la notoria merma cuantitativa registrada en materia de kilómetros construidos comparados con los periodos anteriores en tanto se registró una subejecución del 25.05% de los kilómetros construidos respecto al objetivo planteado para ese año.• STPB: a los efectos de subsanar los desvíos registrados en sus metas físicas (cantidad de viajes por STPB).
--	--

**INFORME FINAL DE AUDITORÍA
“DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD SALUDABLE”
PROYECTO N° 5.16.04**

DESTINATARIO

Señor
Presidente
Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Sr. Diego César Santilli
S _____ / _____ D

En uso de las facultades conferidas por el Art. 135° de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de conformidad con las disposiciones de la Ley 70, artículos 131°, 132° y 136°, esta AUDITORÍA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES procedió a efectuar un examen en el ámbito del Ministerio de Justicia con el objeto que se describe en el siguiente acápite.

1. OBJETO

Dirección General de Movilidad Saludable

2. OBJETIVO

Relevamiento de la normativa de creación, organigrama, manuales de organización y de procedimientos, áreas críticas. Programas y actividades a cargo de la Unidad Ejecutora.

3. ALCANCE DEL EXAMEN

El presente examen fue realizado de conformidad con las Normas de Auditoría Externa de la Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires (en adelante AGCBA) aprobadas por Ley N° 325 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y



las Normas Básicas de Auditoría Externa aprobadas por Ley 325 y Resolución 161/AGC/00 de esta AGCBA.

La naturaleza y alcance de los procedimientos de auditoría aplicados se determinaron sobre la base de un relevamiento normativo preliminar.

3.1. Procedimientos Aplicados:

Los procedimientos aplicados consistieron en:

3.1.1 Relevamiento normativo:

- a. Actualización y análisis de la normativa relacionada con el programa.

3.1.2 Otros procedimientos:

- a. Entrevista protocolar con los/las funcionarios/as a cargo del organismo auditado y presentación del equipo designado a tal efecto.
- b. Recopilación de la normativa actualizada que rige el funcionamiento del organismo.
- c. Recopilación de documentación atinente a la planificación y administración de recursos financieros, humanos y físicos de la Dirección General de Movilidad Saludable.
- d. Entrevista y comunicación informal con asesores y personal de la DGMSA a efectos de seguimiento y ajustes de la información requerida.
- e. Recopilación de información vinculada con el diseño de metas físicas e indicadores de gestión de los aspectos alcanzados por el análisis.
- f. Relevamiento de los procesos de producción en el GCABA en los que interviene la Dirección General Movilidad Saludable.
- g. Recopilación de Informes de auditoría interna y de otros organismos.
- h. Evaluación del ambiente de control interno, verificando la existencia de métodos y procedimientos que aseguren o promuevan: eficacia y eficiencia en las operaciones; confiabilidad de la información operativa, salvaguarda de los activos y cumplimiento de las leyes o reglamentos.
- i. Identificación de áreas críticas.



Las tareas de campo se desarrollaron en el período comprendido entre el 08 de marzo y el 30 de agosto de 2017.

3.2 LIMITACIONES AL ALCANCE

3.2.1 El auditado no proveyó el detalle de la totalidad de las denuncias por robo de bicicletas del Sistema de Transporte Público de Bicicletas (STPB). En relación al tema, el ente proveyó detalle de 10 denuncias efectuadas entre el 10 de noviembre y el 29 de diciembre de 2015. No informa sobre las denuncias realizadas durante el resto del año, con lo cual permanecen sin detalle las restantes 26 denuncias impidiendo el análisis global del tema respecto al año relevado.

4. ACLARACIONES PREVIAS

Se detallan a continuación los principales elementos considerados necesarios para la comprensión y el apropiado abordaje de la temática auditada así como de las posteriores debilidades de auditoría generadas por los hallazgos del equipo auditor en sus tareas de campo.

4.1 Información y aclaraciones generales

Ente examinado: el objeto del presente relevamiento es la Dirección General de Movilidad Saludable (DGMSA) que formó parte de la estructura orgánica funcional dispuesta en 2011 por el Decreto 660/GCABA/11 y su modificatorio el Decreto 362/GCABA/12. De esta forma la DGMSA quedó configurada dentro de la órbita de la Subsecretaría de Transporte dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros. Conforme dichos decretos, la Dirección General de Movilidad Saludable, tenía como misión “*estudiar, diseñar e implementar políticas para promover la movilidad saludable en ciclo rodados en todo el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires*”.

Esta repartición operó como Unidad Ejecutora 318 del programa 35 del Presupuesto de la CABA 2015. EL 10 de diciembre de dicho año, se produce una nueva modificación en la estructura orgánica de la CABA en el contexto de

la asunción de los actuales Jefe y Vicejefe de Gobierno. La misma se produjo a través del Decreto N° 363/GCAB/15. En ese contexto, la DGMSA pasa a configurarse como Unidad de Proyectos Especiales Movilidad saludable (UPEMSA) ahora dependiente de la también nueva Subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.

Contexto fundante¹⁰: de acuerdo a lo expresado por el Gobierno de la CABA: *el colapso del tránsito, los estragos que éste genera en el medioambiente y los altos niveles de estrés, sedentarismo y aislamiento asociados al automóvil, llevaron al agotamiento del enfoque que concebía y construía **ciudades diseñadas principalmente para los autos.***

Conceptos rectores en las políticas públicas de la organización auditada:

Movilidad: frente al colapso de la centralidad del automóvil como medio de desplazamiento urbano surge la necesidad de plantear nuevas maneras alternativas de traslado. Así es que surge el concepto de **movilidad** que propone repensar el transporte para mejorar la calidad de vida y convivencia de sus ciudadanos democratizando el espacio público y proporcionando a todos sus actores por igual un **espacio seguro y ágil** para moverse.

Movilidad saludable: éste concepto hace referencia al desplazamiento de las personas a través de medios de transporte alternativos saludables tales como la bicicleta o el caminar. Asimismo y como contrapartida se busca desalentar la utilización del automóvil¹¹.

Para llevar a cabo éste objetivo fundante el Gobierno de la CABA ha diseñado el **Plan de movilidad sustentable.**

Plan de Movilidad sustentable¹²: es el Plan específico del Gobierno de la CABA destinado a la promoción de la movilidad saludable. Esto incluye las siguientes

¹⁰ Fuente: <http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/historia-de-la-bici>.

¹¹ Fuente: <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad>.

¹² Fuente: www.buenosaires.gob.ar › Energía › Movilidad Sustentable



acciones:

- el rediseño del espacio público para darle prioridad al transporte público,
- promoción de la movilidad sustentable,
- ordenamiento del tránsito
- seguridad vial

El presente Plan integra programas articulados desarrollados teniendo en cuenta experiencias a nivel mundial, el aporte profesional de cada área de referencia y los principales pilares de gestión en materia de tránsito y transporte: ordenamiento del tránsito y la seguridad Vial.

Dicho cuadro de situación es precisamente el que da origen – desde la perspectiva del Gobierno de la CABA – al objetivo central con el cual será creada la DGMSA: lograr un cambio cultural en la población orientado a la citada **movilidad saludable**, en línea con la tendencia preponderante en importantes ciudades del mundo.

Políticas e instrumentos de movilidad saludable: para llevar a cabo el Plan de movilidad sustentable se han implementado diversos instrumentos entre los cuales se encuentran los ejecutados por la DGMSA. En ellos se concentrará nuestro estudio.

Sistema de Transporte Público en Bicicletas (ECOBICI): mediante la Ley N° 2586/07 se creó el Sistema de Transporte Público de Bicicleta (STPB) en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires definido como un *sistema de transporte urbano compuesto por estaciones de distribución/estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad, dispuestas para su alquiler, con el fin de ser utilizadas para transportarse dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.*

Éste sistema en sus inicios se componía de 32 estaciones manuales¹³. No obstante ello el número total de estaciones informado por el auditado a AGCBA es de 59 siendo que el total de ciclorodados disponibles al cierre del periodo

¹³ Informe de gestión 2011 -2015 contenido en expediente EX – 2017 – 05898650 – MGEYA – SSMSS en respuesta a Nota 352 AGCBA 17.



2015 era de 374. Las estaciones se hallan ubicadas en diferentes puntos de la Ciudad y permiten a los vecinos, mediante un trámite sencillo, acceder al sistema. Se trata de una iniciativa de transporte entendida como una **política transversal e interministerial**.

El sistema durante 2015 observó una utilización del orden de los 668.480 viajes, lo que representa un promedio de 1831,5 viajes por día.

Ciclovías: es considerada como la infraestructura necesaria para garantizar conectividad y seguridad al traslado por bicicletas. Garantiza al ciclista un sistema de viaje más seguro y rápido, separado del resto de la calzada. La ciclovía consiste en la red que se desarrolla por la calzada de las arterias de la Ciudad.

Bicisendas: son aquellas que se desarrollan por las veredas, a partir de la observación de la amplitud de las mismas y la consiguiente evaluación a fin de determinar si dicha amplitud permite la ejecución, manteniendo las condiciones de seguridad de peatones y ciclistas.

Intervenciones peatonales: “las intervenciones peatonales refieren a áreas realizadas con pintura reflectiva y/o tachas reflectivas y/o delineadores flexibles, equipadas eventualmente con mobiliario (macetas y/o sillas y/o mesas y/o objeto similar) e incorporadas estratégicamente a la vía pública con el propósito de incrementar espacios peatonales, acortar los cruces, disminuir la velocidad en los giros, ordenar el tránsito vehicular, y disminuir el estacionamiento indebido. Estas últimas obras tiene el objetivo de hacer de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, una ciudad sustentable amigable para el peatón”.

En los siguientes acápite del informe se describirán las funciones y acciones llevadas a cabo por el la DGMSA.

Durante el periodo auditado la DGMSA dispuso de un presupuesto de \$ 91.001.957 del cual ejecutó el 96,7% (\$87.947.906).

4.2 Marco normativo

La normativa específica aplicable en el período auditado es la ley N° 2586/07 sancionada el 06 de diciembre de 2007 y su decreto reglamentario N° 1474/GCABA/08 sancionado el 11 de diciembre de 2008.



4.2.1. Ley 2586

La Ley N° 2586 de la CABA crea el **Sistema de Transporte Público de Bicicleta**, el cual en su Capítulo I Artículo 4° establece los criterios que guiarán la adopción de medidas para su implementación.

Capítulo I: Sistema de Transporte Público de Bicicleta. Crea el Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires. Lo define como **un sistema de transporte urbano compuesto por varias estaciones de distribución/estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad**, dispuestas para su alquiler, con el fin de ser utilizadas para transportarse dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Expresa que su objetivo es **promover el uso de la bicicleta como transporte saludable** y respetuoso con el medio ambiente, y como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito y explicita sus criterios generales.

En su artículo 4 establece los **criterios** que guiarán la adopción de medidas tendientes a implementar el Sistema de Transporte Público de Bicicleta deberán ser:

- a) **Imponer este sistema como transporte público alternativo.** Abarcará acciones positivas tendientes a hacer de este servicio un complemento del sistema de transporte público y un modo alternativo de transporte que desincentive el uso del automóvil privado.
- b) **Mejorar el sistema integral de transporte urbano.** Medidas destinadas a buscar soluciones para mejorar el flujo de pasajeros y resolver el problema del tránsito y de las congestiones vehiculares.
- c) **Incentivar una movilidad sustentable.** La misma deberá incluir el concepto de movilidad urbana limpia protegiendo al medio ambiente de la contaminación. Asimismo, ésta debiera contribuir a la mejora de la salud y de la calidad de vida de los ciudadanos.



d) **Garantizar el derecho a la movilidad, la integridad física y a la seguridad de las personas.** Estos derechos se garantizan a través de políticas que ofrezcan mayores oportunidades de movilidad a todos y con la estructura suficiente para que el sistema sea seguro en su funcionamiento, procurando entre otras cosas una red segura de carriles y una concientización social que conlleve a aplicar y hacer cumplir la normativa vigente.

e) **Promoción de espacios públicos de calidad.** Esta es una de las metas a alcanzar en el desarrollo de una Ciudad que colabore con la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

f) **Medidas globales.** Esto implicará llevar adelante una visión integral, con políticas transectoriales, que articulen al mismo tiempo criterios ambientales, sociales, urbanos y de movilidad.

g) Emprender acciones conjuntas con organismos públicos, del sector privado y/u organizaciones no gubernamentales a fin de **impulsar la dotación e infraestructura necesaria para la implementación, mantenimiento y desarrollo de los circuitos** que se predeterminen, como así también recibir el financiamiento a través del aporte público o privado.

h) Fomentar y apoyar la iniciativa privada que contribuya a la **promoción y explotación del Sistema de Transporte Público de Bicicleta** y a la excelencia de los servicios.

i) Participar en el **diseño de políticas de seguridad en protección del usuario del Transporte Público de Bicicleta.**

j) **Crear el Registro de Prestadores del Sistema de Transporte Público de Bicicleta.**

Capítulo II: Características del Sistema de Transporte Público de Bicicleta.

Define las características del sistema, e indica que será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con los requisitos y las obligaciones para hacer uso del mismo. Expresa que estará compuesto por estaciones de distribución, unidades de bicicletas, centros de información, señalización adecuada y distintiva.



Capítulo III: usuarios. Los define como toda persona física que haga uso de este medio, habiendo accedido al sistema tras la adquisición del carnet de usuario. Indica los requisitos para acceder al carnet, las obligaciones de los usuarios respecto del servicio y las sanciones por incumplimientos.

Capítulo IV: Infraestructura. Se refiere a la infraestructura y al sistema de red de carriles. Allí establece que el STPB debe garantizar una infraestructura mínima, adecuada y segura para el buen funcionamiento de este transporte. Asimismo el sistema de red de carriles debe interrelacionar las principales áreas conflictivas y de origen/destino del tránsito existente y potencial de bicicletas. Será un sistema conformado por carriles exclusivos o ciclovías, bisisendas, calles o carriles preferenciales. Deben tener trazados y dimensiones de seguridad adecuados, única o doble circulación, iluminación, señalización y sistema de información al ciclista.

Capítulo V: Programas de concientización: indica que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires debe poner en marcha los programas de capacitación y educación dispuestos por el Código de Tránsito y Transporte y por la Ley de Educación Vial N° 2.297 y que la autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte desarrollará programas de educación vial dirigidos especialmente a orientar y concientizar a automovilistas, conductores de transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones en cuanto al uso responsable de la bicicleta. Asimismo, promoverá campañas de motivación para generar cambios de actitud y estrechar la cooperación entre conductores de otros vehículos, ciclistas y peatones.

Capítulo VI: financiamiento. Establece las posibles procedencias de los recursos para afrontar los gastos que demande el Sistema de Transporte Público de Bicicletas.

Capítulo VII autorizaciones al Poder Ejecutivo. Autoriza al Poder Ejecutivo a firmar Convenios de Cooperación y gestionar créditos para la implementación de



este Sistema. Asimismo establece que el Poder Ejecutivo preferentemente prestará el servicio mediante la concesión del mismo, ya sea mediante procesos de licitación convocados al efecto, como a través de iniciativas privadas provenientes de particulares y empresas, y en tanto el plazo de concesión sea superior a los cinco (5) años.

Capítulo VIII: reglamentación. Expresa que el Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en el lapso de 180 días corridos de la fecha de su publicación.

Cláusula Transitoria: por la cual el Poder Ejecutivo, a través del organismo técnico que corresponda, en el plazo de ciento veinte (120) días corridos de publicada la presente, debe realizar estudios sobre las necesidades que conlleven la puesta en marcha del Sistema de Transporte Público de Bicicleta, a fin de evaluar la ubicación estratégica de las estaciones de suministro, la red de carriles a construir para facilitar la circulación en este medio de transporte, los recorridos posibles entre estaciones de distribución/suministro, así como la cantidad de unidades de bicicletas necesarias para hacer frente a la posible demanda.

4.2.2 DECRETO 1474/GCABA/08

Reglamenta la ley 2586 que creó el **sistema de Transporte Público de Bicicletas** (TPB).

Se designa como **autoridad de aplicación** a la **Subsecretaría de Transporte**, dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano (u organismo que el futuro la reemplace). Esta tiene a su cargo la creación del Registro de Prestadores.

Se crean Puestos Operativos de la Red, que vienen a complementar las Estaciones de Distribución; en las que se instalarán anclajes de bicicletas.

Se establece al reglamentar el artículo 18 de la ley, a modo genérico las sanciones para los usuarios que utilicen indebidamente las bicicletas; pasando de sanciones administrativas (cesantía del usuario), hasta judiciales (daños y perjuicios).



En seguridad vial, se determina que se evitará, en lo posible, la coexistencia entre red de carriles de bicicletas con las red, tanto de buses como de transporte pesado, como así también se evitará la coexistencia con tramos de importantes flujos de automotores.

En igual sentido, se tiene en cuenta la seguridad de los usuarios, evitando tramos inseguros, o aumentando la luz, cámaras de seguridad y/o presencia policial en los mismos.

4.2.3 LEY 5651

Sancionada el 13 de octubre de 2016, incorpora como Título Decimocuarto "*Del Sistema de Transporte Público en Bicicleta*" al Código de Tránsito y transporte de la Ciudad de Buenos Aires", plasmando allí, casi sin modificaciones la ley 2586/2007 lo que se deroga por art. 4.

4.3 Estructura y gestión organizacional

4.3.1 Estructura orgánico funcional

La Dirección General de Movilidad Saludable dependiente de la Subsecretaría de Transporte ha sido durante 2015 la unidad responsable (UE 318) del Programa N°35 Promoción y Desarrollo de la Movilidad Saludable. Dicha repartición se encontraba durante ese periodo bajo la Jurisdicción 21 correspondiente a la Jefatura de Gabinete de Ministros.

Las funciones asignadas a la DGMSA guardan relación directa con las siguientes responsabilidades primarias de la Jefatura de Gabinete:

- **Promover el uso de la bicicleta** como medio de transporte alternativo, mediante el Sistema de Transporte Público en Bicicleta (STPB), y de la red de bicisendas y ciclovías protegidas, con énfasis en su mejora y mantenimiento.
- **Prevenir y disminuir accidentes de tránsito a través de programas de educación vial**, la implementación de la Verificación Técnica Vehicular (VTV), y la mejora en el proceso de otorgamiento de licencias.



- *Diseña, implementa y ejecuta proyectos que fortalecen la construcción ciudadana y el **cambio cultural**.*

Asimismo existe una relación concurrente con las siguientes

- *Contribuir al ordenamiento del tránsito vehicular mediante controles y operativos de prevención de todo tipo de transporte, tanto público como privado, de forma ordinaria y extraordinaria, y ejercer el control del estacionamiento en la vía pública.*
- *Diseñar, ejecutar y regular los aspectos relacionados con el transporte y el tránsito en la Ciudad y planifica las políticas de control, ordenamiento y señalamiento vial.*
- *Promover el sentido de pertenencia y orgullo ciudadano a partir de valores compartidos en los hábitos ciudadanos, diseñando y coordinando acciones que enfatizan la colaboración y participación vecinal así como el trabajo en red entre el Estado, las organizaciones del tercer sector y las empresas.*

A su vez la **Subsecretaría de Transporte** (autoridad superior inmediata de la DGMSA) es la Unidad Ejecutora del programa n° 8. **ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 31, 33, 35, 36, 70 Y 74** que reviste incidencia directa sobre las acciones del ente examinado:

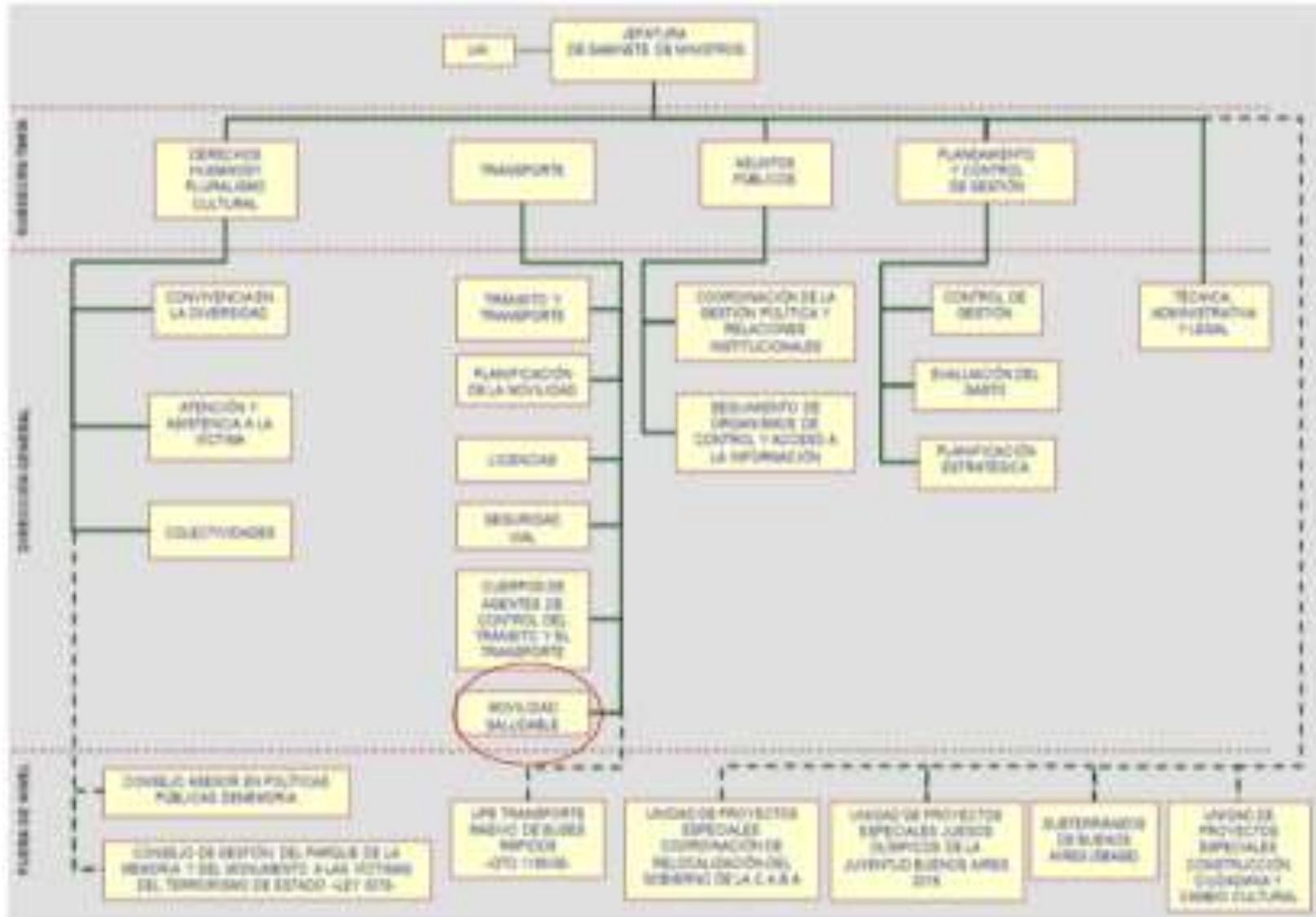
- *El programa suministrará las bases de funcionamiento y gestión requeridas por los Programas 31 - Ordenamiento y Control de Tránsito y Transporte, 33 - Seguridad Vial, 35 - Promoción y Desarrollo de la Movilidad Saludable, 36 - Emisión de Licencias, 70 - Transporte Masivo de Buses Rápidos, 74 - Ordenamiento del Transporte Público y Privado de Pasajeros y Cargas y 76 - Ordenamiento del Espacio Vial.*
- *La asignación de recursos para el conjunto de tareas que implica la conducción de los programas de referencia, como así también la eficaz distribución y administración de los servicios generales, serán ejecutadas y supervisadas por este programa.*
- *Se elaborarán y coordinarán medidas y acciones que permitan el desarrollo*



del

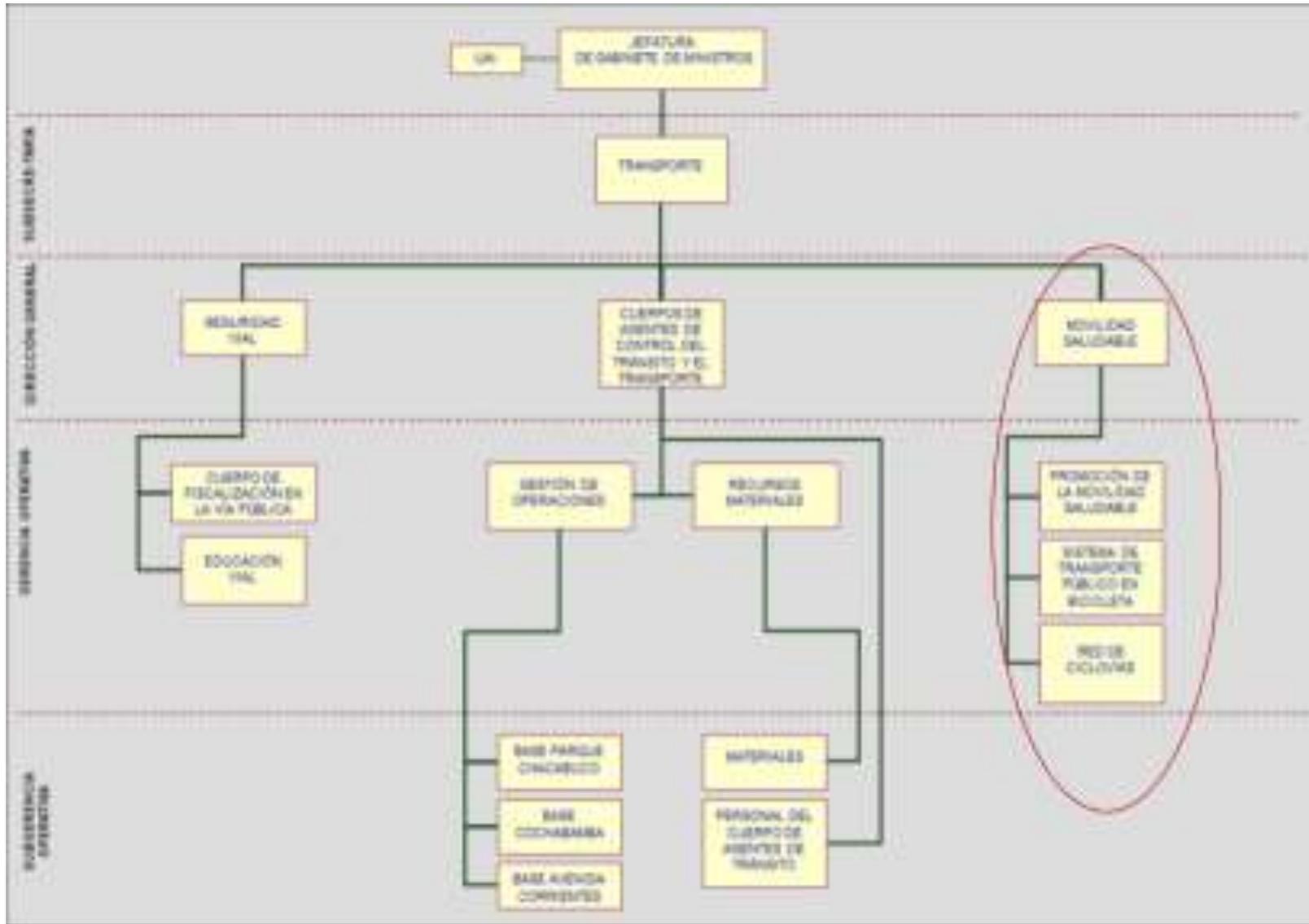
- *tránsito y el transporte en la Ciudad de Buenos Aires, en condiciones de eficiencia, de conformidad con la legislación y la normativa vigente.*

En el organigrama que se observa debajo puede identificarse su ubicación dentro del esquema de la Jefatura de Gabinete.



Collegados JAL de la Autoridad Grial, de la Ciudad de Bs. As.





Collegio Profesional de la Ciudad de Buenos Aires
 Autoría Gral. de la Ciudad de Bs. As.



Otras áreas de existencia efectiva que no figuren en la estructura orgánica formal: el auditado responde que no existe otra estructura que la formalmente vigente¹⁴.

4.3.2 Responsabilidades primarias¹⁵

De acuerdo a la estructura orgánica funcional del GCBA¹⁶ - vigente al 01/07/2015 - estas son las responsabilidades primarias del ente examinado:

DIRECCIÓN GENERAL MOVILIDAD SALUDABLE

1. Estudiar, diseñar e **implementar políticas para promover la movilidad saludable**, en ciclorrodados y peatonal en todo el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.
2. Diseñar y coordinar la implementación de los **circuitos peatonales urbanos**, en coordinación con las áreas de Seguridad Vial y Tránsito, desarrollar análisis de cruces seguros y senderos escolares seguros y accesibles. Diseñar e implementar la expansión de la red de ciclovías protegidas.
3. Planificar la ampliación y regular los servicios de transporte público en bicicleta.
4. Estudiar y promover la creación de un **marco regulatorio adecuado para el desarrollo de los vehículos sustentables** con motorización eléctrica y bajas emisiones de gases del efecto invernadero.

A su vez, las gerencias dependientes de ésta DG tiene las siguientes acciones a su cargo:

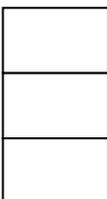
GERENCIA OPERATIVA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SALUDABLE

- a. Promover y ejecutar políticas para fomentar el uso de la bicicleta, movilidad peatonal y otros medios de transporte no motorizados como medios de transporte ecológico, saludable, rápido y económico.

¹⁴ Respuesta a Nota 352 AGCBA 17.

¹⁵ Fuente: https://servicios.agcba.gov.ar/nor_estruc.php. Dirección General de Planificación – Departamento Estructuras Administrativas AGCBA

¹⁶ Decreto 660/11 y modificatorias.



- b. Implementar acciones inclusivas que favorezcan el cambio cultural a través de actividades participativas y culturales, en coordinación con las áreas competentes.
- c. Implementar los circuitos peatonales urbanos, en coordinación con las Direcciones Generales de Seguridad Vial y de Tránsito.

GERENCIA OPERATIVA SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BICICLETA

- a. Planificar y gestionar la implementación del sistema de transporte público en bicicleta.
- b. Estudiar la evolución y desarrollo del sistema de los servicios de transporte público en bicicleta y promover la intermodalidad.

GERENCIA OPERATIVA RED DE CICLOVÍAS

- a. Planificar e implementar la **red de ciclovías protegidas, bicisendas y estacionamiento de bicicletas** en la vía pública y su mantenimiento.

4.3.3 Objetivos específicos del ente para el período auditado ¹⁷

4.3.3.1 Objetivo general: el objetivo del programa es **lograr un cambio cultural en la población promocionando el uso de medios de transporte alternativos saludables y desalentando la utilización del automóvil.**

Ello se efectúa tanto desde la promoción del uso de la bicicleta como también de la movilidad peatonal.

4.3.3.2 Objetivos particulares:

- a. **Promoción del uso de la bicicleta:** el objetivo se concentra en el mantenimiento y ampliación de la red de bicisendas y ciclovías protegidas. Para el año bajo examen la meta de la DG era alcanzar los 155 kms de ciclovías y bicisendas, tarea a cargo de la GO Red de ciclovías. En lo que respecta al futuro cuatrienio (2016 – 2019) la meta asciende a 240 kms¹⁸.

¹⁷ Fuente: https://servicios.agcba.gov.ar/nor_estruc.php. Dirección General de Planificación – Departamento Estructuras Administrativas AGCBA

¹⁸ Fuente: Informe de Gestión 2011 – 2015.



A continuación se detalla la evolución del proceso constructivo desarrollado¹⁹:

Cuadro 1: kilómetros construidos. Evolución anual

Km/Año	2011	2012	2013	2014	2015	2015 en obra
Bicisendas	4,16	4,14	9,97	5,56	3,31	s/d
Ciclovías	31,92	16,03	10,06	20,82	10,30	s/d
Totales desarrollados	36,08	20,27	20,03	26,38	13,61	1,95
Acumulados	36.08	56.65	76.68	103.06	116.17	

Para un mayor detalle en la materia se remite al Anexo IV del presente Informe.

- b. **Incremento de estaciones automáticas:** de bicicletas y el parque de rodados disponible para uso público, en el marco de la creación del Sistema Automatizado de Transporte Público en Bicicleta (Ley N° 2.586).

año	cantidad	Incremento interanual %
2011	32	
2015	69	115,6
2016	100	44,9
2017	200	100,0

El cuadro de arriba detalla la evolución constructiva de estaciones del STPB desde su inicio en 2011 con 32 unidades hasta sus últimos 3 años. En 2015 se produjo un incremento del 115,6% respecto al año de puesta en funcionamiento del Sistema, pasando de las 32 estaciones iniciales a

¹⁹ PT 4 LFG MS comparativo kms.



69. Al año siguiente se sumaron 31 estaciones nuevas incrementando el volumen de las mismas en un 44,9% respecto al año anterior. Finalmente en 2017 se alcanzó un total de 200 estaciones lo cual implica una duplicación de la cantidad de estaciones operativas respecto al año anterior.

c. Promoción de la movilidad peatonal: se prevén intervenciones viales de mejora de las condiciones de desplazamiento para brindar mayor seguridad y prioridad al peatón. Entre las acciones inherentes a éste objetivo se incluye el mantenimiento de cintas transportadoras en la Terminal de Ómnibus de Retiro para facilitar el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

Respecto a las cintas transportadoras de peatones debe aclararse que según la documentación provista por el ente examinado²⁰ éstas fueron traspasadas de la órbita de AUSA a la de la Subsecretaria de Transporte del Gobierno de la CABA²¹ durante 2014 y se hallan instaladas en la obra Retiro (2 pares) y en el obrador de AUSA (1 par).

4.3.3.3 Actividades y desarrollos específicos del ente para el período auditado y plurianuales.

Sobre la base de la información proporcionada por la DGMSA²² se detallan a continuación las siguientes acciones específicas que fueron desarrolladas por la DGMSA.

²⁰ Solicitud por Nota 977 AGCBA 17 Ítem 12. Cintas Transportadoras: Detalle cantidad, plano de ubicación y mantenimiento. En su respuesta el auditado proveyó en Anexo VI (Fs. 25/26) copia de la Nota cursada por AUSA a la Unidad de Contralor de Concesión de Obras Viales (UCCOV) por la cual se le envía a ésta ultima la documentación generada con motivo del traspaso de 3 cintas transportadoras de peatones al ámbito de la Subsecretaría de Transporte. Asimismo adjunta copia de los planos y ubicación de las cintas transportadoras de peatones.

²¹ Así lo manifiesta en Nota n° 102 GC 2014 de 09 JUN 14, adjunta a respuesta a Nota 977 AGCBA 17, Ítem 12.

²² Fuente: Informe de gestión 2011 – 2015 contenido en expediente EX – 2017 – 05898650 – MGEYA – SSMSS y Respuesta a Matriz de Información pendiente AGCBA cursada por correo electrónico Re: INFORMACIÓN pendiente AGCBA Relevamiento viernes 04/08/2017 02:58 pm.



	PROMOCIÓN DEL STPB
01	Tarjeta Instantánea Banco Ciudad: Financiamiento para la compra de bicicletas en 50 cuotas sin interés en 67 bicicleterías de la Ciudad solicitando la Tarjeta Instantánea del Banco Ciudad.
02	Medios y Líderes de Opinión: reuniones con productoras audiovisuales para la promoción de la bicicleta en programas de TV y cortos publicitarios + Firma de Acta de Acuerdo Amigos de la Movilidad Sustentable + Activaciones con líderes de opinión ²³ . Alcance: 147 productoras del Distrito Audiovisual.
03	Aplicaciones digitales App Verde: Greendy es la primera aplicación argentina gratuita para Android que nuclea servicios, lugares y productos amigables con el Planeta de toda la Argentina. La app además de ser un buscador por localización o categorías, permite seleccionar favoritos y armar planes de salidas con amigos ²⁴ . Alcance: de 1000 a 5000 seguidores. En Facebook cuenta con más de 3000 likes (https://www.facebook.com/GreendyApp). En Twitter tiene 850 seguidores (https://twitter.com/GreendyAPP).
04	Difusión pública + participación comunitaria Concurso de diseño "Nuevos bicicleteros para la CABA: la Subsecretaría de Economía Creativa y la Subsecretaría de Transporte a través de su programa EcoBici invitaron a participar del concurso que premió diseños de bicicleteros para una Ciudad Creativa y Verde. El concurso tuvo una primera instancia donde se seleccionaron cinco proyectos que recibieron \$10.000 y tuvieron la posibilidad de participar de un taller con especialistas para trabajar en el diseño y funcionalidad de sus propuestas. Luego, un jurado de expertos eligió al ganador, que obtuvo un premio de \$100.000.
	INFRAESTRUCTURA MENOR
05	Infraestructura para la MS - instalación de estacionamientos a. Estacionamiento en Centros de Tránsito y Universidades: Implementación de estacionamiento de bicis con capacidad en Centros de Tránsito (Constitución,

²³ Estos representó: colocación de un bicicletero en productora Margen del Mundo (Majul), reuniones con: Margen del Mundo (Majul), La Doble A, El Oso Producciones, Palermo Films, Pol Ka. Se sumaron a la comunidad AMS en junio: Margen del Mundo (Majul), Clásica, La Doble A, Gloria, Palermo Film.

²⁴ Se puede descargar en el siguiente link en celulares con Android: https://play.google.com/store/apps/details?id=ar.com.greendy&hl=es_419. En el siguiente link para iOS: <https://itunes.apple.com/us/app/greendy/id981706445?l=es&ls=1&mt=8>. Greendy recibió el galardón de la categoría "Iniciativa de Sustentabilidad" en los Premios Mobile Life 2015.



	<p>Virreyes, Carranza), Campus Universitario (Plaza Houssay) y Ciudad Universitaria. Se reservaron 100 espacios de estacionamiento en los Pabellones II y III de Ciudad Universitaria, 20 espacios en Plaza Houssay, 20 en la Estación Virreyes del Premetro, 20 en la estación Ministro Carranza.</p>
	<p>b. Estacionamiento de bicis en Edificios Públicos: en el periodo 2011 – 2015 se instalaron bicicleteros y se facilitaron espacios en los estacionamientos de 87 edificios públicos. A su vez, se instalaron 150 bicicleteros en escuelas públicas y se está trabajando para facilitar estacionamiento gratuito en bibliotecas, centros de salud y hospitales. Alcance: 150.000 empleados GCBAs/ 700.000 vecinos²⁵.</p>
	<p>c. Estacionamiento de bicis en el Zoo de Buenos Aires: Instalación de bicicleteros dentro del predio y promoción con folletería los espacios de estacionamiento para ir en bici al Zoo.</p>
	<p>d. Estacionamiento de bicis en Garajes de la Ciudad: en 2009 modifica el Código de Edificación de la Ciudad, estableciendo que todo garaje comercial debe garantizar 8 espacios para bicicletas cada 50 cocheras que tenga para autos. En el año 2010 terminó de reglamentarse la Ley 1.752 que estableció tarifas de estacionamiento proporcionales al tamaño de los vehículos. Se determinó que la tarifa para bicicletas no podía superar el 10% del costo de la de los autos. Finalmente en julio de 2014 la Legislatura Porteña aprobó la tarifa por la estadía diaria completa, estableciendo que no puede superar el precio equivalente a la tarifa mínima de dos boletos de colectivo. Defensa al Consumidor está inspeccionando los garajes de la Ciudad y labrando actas donde no se respete la normativa vigente. Alcance: 900 garajes inspeccionados con sticker informativo.</p>
	<p>e. Estacionamiento de bicis en Barrio Chino: en sintonía con el Plan de Prioridad Peatón del Barrio Chino, instalamos bicicleteros en la calle Arribeños, para que los vecinos tengan.</p>
	<p>f. Estacionamiento de bicis en la vía pública: en 2015 existían 5900 espacios para estacionar, producto de la instalación de 890 bicicleteros. Algunas ubicaciones de los bicicleteros se eligieron con la participación de los vecinos, consultados a través de una encuesta online²⁶. La ubicación de los bicicleteros se puede consultar en</p>

²⁵ El operativo de instalación se acompaña con señalética y cartelería para su fácil identificación. En abril, comenzamos con el plan de colocación de señalética en edificios públicos. A la fecha se colocaron 12 stickers en las Comunas 2, 7, 9, 10, 11, 12, 13, Distrito Audiovisual, Teatro San Martín, ASI y Gobierno Abierto, Subsecretaría de Transporte.

²⁶ En 2013 se desarrolló una nueva tipología de estacionamiento en calzada con la idea es mostrar de forma contundente que en el espacio donde antes estacionaba un auto, ahora estacionan 10 bicicletas



	<p>www.buenosaires.gob.ar/ecobici. En abril, instaló un bicicletero topiario con forma de bicicleta y capacidad para 8 bicicletas en Diagonal Norte y Florida. El mantenimiento se hace a través de un Acuerdo de Colaboración con Farmacity mediante el cual se manifiesta como responsable por el riego y supervisión del mismo. Se encuentran en proceso de instalación bicicleteros en los frentes de los locales comerciales amigos de la bici y en 10 sucursales de Farmacity.</p> <p>Alcance a la fecha: 890/ 5900 espacios para estacionar bicicletas.</p>
EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE	
06	<p>Maestros Verdes: espacio del GCABA dedicado al desarrollo profesional docente. En 2015 se crea el primer curso para docentes “<i>Educación para la Movilidad Sustentable</i>”, con 7 encuentros presenciales. El curso tiene por objetivo principal capacitar a los docentes -de todos los niveles educativos- en materia de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, otorgándoles las herramientas teóricas y prácticas con el objetivo de educar y concientizar a los alumnos de las escuelas públicas y privadas de la Ciudad de Buenos Aires. Las capacitaciones otorgarán créditos a los docentes que realicen el curso y esto les permitirá aspirar a cargos para su crecimiento profesional. Los cursos certificados comenzaron en octubre. Los contenidos fueron aprobados en conjunto con el Ministerio de Educación. Los contenidos teóricos y prácticos que se dicten en los cursos, estarán disponibles para su posterior aplicación en las aulas de todos los niveles educativos. Más info: http://www.buenosaires.gob.ar/escuelademaestros. La estructura del curso fue diseñada por la DG de Seguridad Vial y la DG de Movilidad Saludable.</p> <p>Alcance: 35 docentes.</p>
07	<p>Escuelas Sobre Ruedas/ Dejá tus rueditas!: en el marco de la actividad quincenal Dejá tus rueditas!, que enseña a los chicos de 3 a 12 años a andar en bicicleta en los parques y plazas de Buenos Aires, se lleva a adelante el programa Escuelas Sobre Ruedas en las escuelas primarias que abren sus puertas los días sábados. El cronograma 2015 inicia su actividad el 9 de mayo y finaliza el 6 de diciembre, con una periodicidad mensual, los sábados de 10:00 a 13:00 hs en las escuelas públicas pertenecientes al programa Escuelas Abiertas, en las comunas de la Ciudad. Información: http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/escuelas-sobre-ruedas</p> <p>Alcance: 18 actividades de enseñanza/1400 niños</p>
08	<p>Sube y Baja: el programa Sube y Baja promueve el ordenamiento del tránsito a través de una serie de recomendaciones y buenas prácticas. Mediante la distribución de un</p>

	<p>cuadernillo especialmente diseñado para las escuelas, se brindan las herramientas necesarias para realizar el diagnóstico, planificación e implementación del proyecto. El cuadernillo instructivo se encuentra disponible para aquellas escuelas que lo soliciten.</p> <p>Alcance: 50 establecimientos educativos.</p>
09	<p>EcoBici en Plan Sarmiento: creado para promover la innovación pedagógica, el Plan S@rmiento BA apunta a desarrollar recursos de respuesta a los cambios en la educación del siglo XXI. En 2014, a través de un trabajo conjunto entre el Ministerio de Educación y la Subsecretaría de Transporte, se incluye el juego interactivo #PedaleáSeguro en todas las computadoras y plataformas virtuales del Plan S@rmiento, para que los 200.000 alumnos y 15.000 docentes beneficiarios de escuelas públicas primarias pueden practicar de manera lúdica y divertida su rol de ciclistas y tomar conciencia acerca de los principales consejos de seguridad vial. El juego interactivo se lanzó en 2014 con 6 desafíos y actualmente en su versión actualizada cuenta con 12 consignas educativas.</p> <p>Alcance: 200.000 alumnos/ 15.000 docentes.</p>
10	<p>Campaña #PedaleáSeguro: lanzada en 2014, la campaña “amplió la llegada a la comunidad de los consejos de seguridad vial. El video #PedaleáSeguro se transmite en subtes, Metrobus, terminal de combis, tótems en espacios cubiertos, sedes comunales, eventos masivos y otras pantallas. Está disponible en el canal BA EcoBici de YouTube. El juego interactivo #PedaleáSeguro fue incorporado como contenido educativo en las computadoras del Plan Sarmiento, donde 160.000 alumnos y 15.000 docentes de escuelas públicas primarias pueden practicar de manera lúdica y divertida su rol de ciclistas y tomar conciencia de los principales consejos de seguridad vial.</p>
	<p>a. App Móvil: el juego interactivo se encuentra disponible para su descarga en forma gratuita en los stores de Apple y Android.</p>
	<p>b. Video: con consejos de seguridad vial para recorrer la Ciudad en bicicleta. Alcance: se distribuye en eventos, pantallas del Subte, Metrobus y redes sociales.</p>
	<p>c. Manual del ciclista: lanzado en abril de 2013, el manual presenta la señalética y las normativas vigentes, y sugiere a los ciclistas urbanos una serie de buenas prácticas con el fin de mejorar la convivencia en las calles e incrementar la seguridad vial de todos los actores del tránsito. Actualmente, el Manual del ciclista cuenta con información para el uso y la inscripción al Sistema Automático de Bicicletas Públicas. Alcance: 700 Escuelas/ 200.000 alumnos, 15.000 docentes.</p>

Formación y dotación de recursos para la MS	
11	<p>Curso de Formación Profesional “auxiliar de Mecánico de bicicletas”. En 2013 la Subsecretaría de Transporte lanzó junto al Ministerio de Educación y la Cámara Argentina de Comercio Mayorista y Minorista de Bicicletas, Partes, Rodados y Afines (COMMBI) el Curso de Formación de Auxiliares de Mecánico de Bicicletas. Ya egresaron más de 180 personas. Comenzó la cursada en marzo 2015 con 180 inscriptos en las sedes Núñez y Barracas, en 3 turnos (mañana, tarde y noche). En el 2do cuatrimestre se abrió una nueva sede en Mataderos con capacidad para 40 alumnos.</p> <p>Alcance: 335 egresados para diciembre.</p>
12	<p>Bolsa de Trabajo Verde: Inclusión del rubro <i>bicicleterías</i> en las búsquedas laborales de la Bolsa Verde del Gobierno. En mayo 2015 se publicó este nuevo canal en las redes de la COMMBI y se envió comunicación a las bicicleterías.</p> <p>Alcance: 15000 visitas al portal.</p>
Comunidad participación	
13	<p>Programa Amigos de la Movilidad Sustentable (Empresas, ONG, universidades): a partir de un trabajo integral entre diversas áreas del Gobierno de la Ciudad, se trabaja con empresas, universidades, ONG's y embajadas en programas de compromiso con el medio ambiente y la responsabilidad social. El programa tiene como objetivo crear una red entre el Gobierno y la sociedad civil para sumar aliados que fomenten el uso de la bicicleta entre sus miembros, empleados, alumnos o clientes. Organizaciones que se adhirieron al programa: más de 450. Para fines de 2015 la comunidad llegó a más de 500 miembros²⁷.</p>
13	<p>a</p> <p>Firma de Adhesión al Programa: 30 empresas, ONGs y emprendedores en el Hotel Plaza. En junio, en el hotel Four Seasons hicimos otra firma más en el marco de la entrega del premio AMS, donde 45 organizaciones se sumaron al programa. Y en octubre, realizamos el primer After Office AMS en el Museo de</p>

²⁷ Las organizaciones que alientan el uso de la bicicleta participan por el Premio Amigos de la Movilidad Sustentable, otorgado por el ITDP (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo) junto a una mención especial de la APRA (Agencia de Protección Ambiental) a aquellas instituciones que hayan desarrollado las mejores prácticas destinadas a fomentar la movilidad sustentable en sus entornos. Algunas de las prácticas que ya están siendo implementadas por instituciones:

- Estacionamiento seguro para bicicletas.
- Duchas y vestuarios para quienes se trasladan en bici.
- Descuentos en la compra de bicicletas.
- Recorridos grupales en bicicleta.
- Flota interna para usar en traslados laborales y personales.
- Comunicaciones internas y externas fomentando el uso de la bicicleta.



		<p>Arte Moderno de Buenos Aires, con más de 100 asistentes, donde sumamos a la comunidad emprendedora a nuestra red.</p> <p>Alianzas con marcas en las firmas: Four Seasons- Bolsas Che- Artículo 41- El Hecho Urbano- Mei Brea Museo de Arte Moderno de Buenos Aires- Cerveza SOL- El Espartano- Terma- Pérez H- Paula Gachie</p> <p>Alcance: Más de 500 organizaciones.</p>
	b	<p>Premio AMS: la convocatoria del premio AMS contó con 30 participantes, entre ellos Mercedes Benz, La Rural, Itaú, Grupo Techint, Nextel. El jurado está compuesto por: Guillermo Dietrich, Juan Carlos Villalonga (APrA), Andrés Fingeret (ITDP), Claudio Canaglia (COMMBI) y Rodrigo Herrera Vargas (Sustentator). La entrega de premios se realizó en el Hotel Four Seasons. Los ganadores fueron Banco Itaú, Grupo Uno en Uno (proyecto Casa HO) y Mercedez Benz. Alianzas con marcas en el evento: Muvín - Aries Comercial- Monochrome- Zikle- Belosophy- Aurora- Olmo- Chevrolet- Bicicletas GIO- Canaglia- Dinamo- Helice- Itinerad- Delfingallo- Halawa- Fitzak- Tuppi- Elhecho urbano</p> <p>Alcance: 50.000 empleados.</p>
	c	<p>Microcharlas y After Office AMS en Museo de Arte Moderno de Buenos Aires: El 15 de octubre hicimos el primer After Office AMS, dirigido principalmente a la comunidad emprendedora. Más de 100 asistentes disfrutaron del encuentro, donde también realizamos 4 microcharlas sobre temas de sustentabilidad, innovación y emprendedurismo. Alianzas con marcas en el evento: Museo de Arte Moderno de Buenos Aires- Cerveza SOL- El Espartano- Terma- Pérez H- Paula Gachie</p> <p>Alcance: 110 personas.</p>
13	d	<p>Charlas en Empresas: Accenture, La Caja, Alcon y Novartis fueron algunas de las empresas que involucraron a su comunidad en nuestras charlas.</p> <p>Alcance: 600 personas.</p>
	e	<p>Charlas en eventos de GCBA y/o privados: participación con el programa AMS en charlas y eventos en el FIT (Festival Internacional de Turismo), Festival Ciudad Verde, en la Semana Global del Emprendedorismo en el CMD.</p> <p>Alcance: 1000 personas.</p>
	f	<p>Hoteles y hostels: NH Hoteles, Hotel La Rural y Hotel Boca Juniors, Hotel Pullitzer, Hotel Plaza, Hotel CasaSur Bellini y Hotel CasaSur Art recibieron y</p>

		distribuyeron mapas de la red de ciclovías, con instructivos para inscribirse al sistema para sus huéspedes. Alcance: 25000 mapas entregados.
13	g	Universidades: en septiembre de 2015 se participó de la Semana de la Movilidad Sustentable organizada por el centro de estudiantes de la Universidad Torcuato di Tella, con una charla sobre las ventajas de la movilidad en Bicicleta. Más de 50 universitarios participaron de la charla debate. Asimismo se participó junto a Cascos Verdes con dos charlas en la UCA y en la UTDT sobre movilidad sustentable en el marco de su programa de Educación Ambiental Alcance: 50.000 estudiantes.
	h	Locales Amigos de la Bici: actualmente, 105 locales comerciales de distintos rubros adhirieron al programa AMS y brindan a los clientes que llegan en bicicleta un espacio para estacionar la misma ²⁸ . Alcance: 105 locales comerciales en 15 comunas.
	i	Bicicleterías: fueron incluidas en el Mapa Interactivo de Buenos Aires, en los programas Cuponera de Descuentos y Mecánica Sencilla y Gratuita. Alcance: 110 bicicleterías.
	j	Firmas con COMMBI, CIMBRA y FECOBA: diferentes agrupaciones sectoriales se sumaron al programa AMS ²⁹ . Las mismas se componen de diferentes organizaciones que también se comprometieron con el incentivo del uso de la bicicleta. Alcance: más de 200 organizaciones y empresas.
	k	Centros de Información Turística: los 5 Centros de Información Turística de la Ciudad, distribuyeron Mapas de la Red de Ciclovías con instructivo de uso del STPB. Alcance: 1500 mapas entregados ³⁰ .
13	l	Concurso Al trabajo en Bici (RRHH GCBA + Redes Sociales EcoBici): desde 2012, “Al Trabajo en Bici” premia a todos los participantes que cada viernes usan la bicicleta para ir al trabajo. El concurso es online y funciona a través de una plataforma donde los vecinos participan todas las semanas para ganar

²⁸ Muchos les ofrecen descuentos, promociones o productos sin cargo. El listado completo de comercios y sus beneficios está disponible en el Mapa Interactivo y puede consultarse en www.buenosaires.gob.ar/ecobici.

²⁹ , entre ellas la Cámara Argentina de Comercio Mayorista y Minorista de Bicicletas, Partes, Rodados y Afines (COMMBI); la Cámara Industrial de la Motocicleta, Bicicleta, Rodados y Afines (CIMBRA) y Federación de Comercio e Industria de la Ciudad de Buenos Aires (FECOBA)

³⁰ en las sedes de Retiro, Florida, Puerto Madero, Recoleta y Plaza San Martín. Próximamente se sumaría al CIT de Aeroparque

	<p>beneficios en locales gastronómicos y de indumentaria y en espacios culturales, y tiene la posibilidad de ganar una bicicleta plegable y un kit de seguridad al mes. En su tercera edición, Al Trabajo en Bici premia a todos los empleados del Gobierno de la Ciudad que elijan la bici para trasladarse. A través de una plataforma online exclusiva para su uso interno, los participantes compiten por bicicletas, accesorios y beneficios en locales comerciales. La activación se hizo en conjunto con la Dirección General de Recursos Humanos del GCBA. Más de 400 empleados de GCBA subieron su historia y su foto en bici y participaron del concurso.</p> <p>Alcance: 150.000 empleados GCBA</p>
m	<p>Sorteo del Día del Niño: sorteo de una bicicleta en redes sociales abierto a toda nuestra comunidad.</p> <p>Alcance: 1000 personas</p>
COOPERACION ENTRE GOBIERNOS LOCALES	
14	<p>Primer Encuentro de Caminabilidad con Jan Gehl: Primer Encuentro de Caminabilidad en BA, organizado en conjunto con la Embajada de Dinamarca. El 10/09, en el Auditorio del Centro Cívico Parque Patricios, realizamos el Primer Encuentro de Caminabilidad. Se realizó una charla debate una charla debate con Jan Gehl, el reconocido urbanista danés con una extensa carrera orientada a mejorar y desarrollar el espacio público y la calidad de vida urbana, enfocando el diseño y la planificación de las ciudades hacia los peatones y ciclistas. Asistieron al evento funcionarios, empleados de gobierno de las diferentes áreas que abordan la temática del espacio público y la sustentabilidad, periodistas y parte de la comunidad AMS:</p> <p>Alcance: 300 personas</p>
15	<p>I bike ABC: La cooperación internacional y el intercambio de experiencias aparecen como un pilar fundamental del programa. I bike ABC es un proyecto de cooperación entre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y las Embajadas de Dinamarca y del Reino de los Países Bajos. El programa tuvo lugar entre octubre de 2013 y marzo de 2014, en el contexto del Encuentro de Cooperación Internacional entre las ciudades de Ámsterdam, Buenos Aires y Copenhague. Volvieron a repetirse acciones de cooperación en noviembre de 2014, en el marco del Festival de la Bici, generándose espacios y actividades participativas que promueven el intercambio de experiencias y el mutuo enriquecimiento.</p>



ACTIVACIONES EN VÍA PÚBLICA	
16	<p>Walking Men: Instalación de Arte Público de la artista israelí/neoyorquina Maya Barkai, del 8 de octubre al 8 de noviembre en conjunto con la Embajada de Israel. Mediante la intervención temporal en vía pública “Walking Men” de la artista Maya Barkai, busca trabajar sobre el empoderamiento del peatón. Se instalaron banderolas a lo largo de Av. Pte. Roque Sáenz Peña – Diagonal Norte – desde 9 de Julio hasta Plaza de Mayo, y en las intersecciones de Florida y Sarmiento (Banco Ciudad) y San Martín y Sarmiento.</p>
EVENTOS	
17	<p>Bicicleteadas en la Ciudad: consistente en recorridos de 10 km en bicicleta por la Ciudad. Actividad gratuita para toda la familia. Se realiza aproximadamente 5 veces al año desde 2010. Cada encuentro cuenta con una participación de aproximadamente 4.000 personas³¹.</p>
18	<p>Estacionamiento de bicis en espectáculos culturales: A partir de la sanción de la Ley 4.619, los espectáculos públicos masivos de la Ciudad deben disponer de espacios gratuitos y seguros para el estacionamiento de bicicletas. En esa línea, desde 2012 se realizaron exitosas alianzas con grandes marcas y productoras de eventos y festivales que incorporaron estacionamiento gratuito e incentivaron a su público para que acceda en bicicleta. Activamos estacionamiento de bicis gratuito con Movistar Free Music y Feria Masticar 2015. También se contará con espacios de estacionamiento en la Disney Magic Run (noviembre) y en el Holi Festival of Colours (diciembre). Íntegramente producido por la organización en incluido en su plan de comunicación. Alcance: 500 bicicletas.</p>
19	<p>Semana de la Movilidad Sustentable: del 16 al 22 de septiembre celebramos la Semana de la Movilidad Sustentable. En este marco, la Dirección General de Movilidad Saludable llevará a cabo una serie de actividades de promoción de la movilidad peatonal y en bicicleta, entre ellas el Festival de la Bici: una semana de promociones, financiamiento y descuentos en la compra de bicicletas y accesorios. La “Semana de la</p>

³¹ Alianzas con marcas: Canaglia - Centro Rossi - Clarke and Modet - Penetrit - Chevrolet Bikes - Gatorade - Vittal- Coca Cola - Shimano - Biciclub - Banco Ciudad - Merrell - Alto Palermo - Fundación Cardiológica Argentina - Tern

● Chicas en bici: Bicicleteada por el Día de la Mujer junto a Alto Palermo, la Fundación Cardiológica Argentina y la Dirección General de la Mujer. Alcance: 4500 personas ● Merrell on Bike: Bicicleteada por el Día de la Tierra junto a Merrell en el Planetario. Alcance: 6000 personas. ● Vittal: Bicicleteada por la salud, organizada por Vittal. 5000 personas Ciudad Verde: Bicicleteada con ONGs en Microcentro porteño durante la Semana de la Movilidad Sustentable. Alcance: 5000 personas. ● Bicicleteada Familiar Banco Ciudad: En septiembre, en el marco del Festival de la Bici 2015. Bicicleteada familiar en el microcentro de la Ciudad. Alcance: 2000 personas. ● ExpoBici: Feria de la bicicleta en Buenos Aires. Tercera edición. Por primera vez en La Rural. Alcance: 5000 personas.



	<p>Movilidad Sostenible” fue creada por ley (N° 1499) en el año 2004 por la Legislatura de la Ciudad.</p>
a	<p>Descuentos y beneficios para ciclistas. Del 16 al 22 de septiembre 23 bicicleterías se sumaron con descuentos de hasta el 50% en la compra de bicicletas y accesorios³².</p>
b	<p>Día de la Bicicleta: • Día de la Bicicleta: 17 de septiembre. Durante este día, los usuarios del Sistema EcoBici utilizaron las bicicletas del sistema de bicis públicas por un lapso de 2 hs.</p>
c	<p>Parking Day: • Parking Day: 18 de septiembre. El objetivo de esta actividad fue el de concientizar acerca del espacio que ocupa un auto estacionado a través de diferentes intervenciones en la vía pública para generar espacios de encuentro y recreación.</p> <p>Bicicleterías organizadores: Belosophy/Muvin/Monochrome.</p> <p>32 marcas participantes: Gron- Dinamo- Ding Dong- Marou Rivero- Alfredo Segatori- Big Box--NH Hotel Group- Páez- BSAS Verde- Alaris Dulce Cosecha- CACU GUAU- Visage Models- Jardín Gourmet- Pa´lachacot- Afrochic- Flo´s Market - Felicidad Rodante- Mei Brea- Pepita Sandwich- Pampi- Eugenio Reynal & Ensemble Deriva- Miranda Johansen- Brush Peinados- Arredo- Chilly Design- Oliverta Deco- Constanza Llorente- Expanda- Campari- La Fábrica del Taco- Centro Shizando- Yoga Iyengar.</p>
d	<p>Dejá tus rueditas! Dejá tus rueditas! Taller de enseñanza de bicis para chicos de 3 a 12 años realizado el 19 de septiembre (Parque Indoamericano con Escuela Nro. 18 D. E. Nro 19, San Juan Bautista de la Salle, Corrales 3450) Alcance: 100 niños</p>
e	<p>Bicicleteada Banco Ciudad. Bicicleteada Banco Ciudad. 20 de septiembre en el Anfiteatro Costanera Sur organizada por el Banco Ciudad. Alcance: 2000 personas.</p>
20	<p>Participación EcoBici en eventos GCBA y/o privados:</p>
	<p>a Buenos Aires Playa: Estacionamiento de bicis en sedes y enseñanza de bicis. Alcance: 500.000 personas visitaron las playas.</p>

³² Bicicleterías que participaron: Nodari- Espíndola- Runner Bikes- Ale Bikes- Rodados Atalaya- Rodados la Esquina- Bicicletería Work´s- Bici Urbana- Urquiza bikes- Hollywood bikes- Rodados Universo- Sin limite- New Bikes- Canaglia- Nino Bikes- Victorian Bike- Belosophy- Bici Up- Millenium Bike- Funbikers- Monochrome- Tienda Bike- Muvin



b	Autocine en el Rosedal: Estacionamiento de bicis gratuito y publicación de mapas para llegar en bicicleta. Alcance: 20.000 personas/ 500 bicicletas.
c	Folklore en Parque Centenario: Estacionamiento de bicis y publicación de mapas para llegar en bicicleta. Alcance: 50.000 personas/ 200 bicicletas.
d	Ciudad del Rock: Estacionamiento de bicis, información de movilidad y stand informativo. Alcance: 250 mil personas convocó el evento.
e	Encuentro Anual de CIDEU 2015 sobre Urbanismo Inclusivo: Presencia institucional.
f	BA Camp: presencia institucional. Charla debate con participación de la DG de Movilidad Saludable acerca de las ciudades del futuro.
g	BA Hackaton: en continuidad con BA Camp, se desarrolló el prototipo del proyecto de mapas interactivos y colaborativos.
h	Bicicleteada Interreligiosa: DGMSA intervino en el diseño de recorrido, el acompañamiento con staff y la comunicación en redes EcoBici. Alcance: 250 participantes.
i	Día de la Francofonía: evento que realiza desde 2012 el Grupo de Representantes de Países Francófonos en Argentina. Consiste en una fiesta en Plaza San Martín. EcoBici colaboró con actividades de concientización de seguridad vial y bicicletas para niños. A su vez, 13 embajadas se sumaron al Programa AMS. 13 Embajadas adheridas al Programa Amigos de la Movilidad Sustentable.
j	Encuentro C40: el objetivo del Foro es demostrar el liderazgo de las ciudades latinoamericanas en el cambio climático y buscar compromisos regionales con el fin de tomar medidas mediante el cumplimiento del Pacto de los Alcaldes. La subsecretaría y EcoBici coordinaron recorridos por las obras de movilidad (en bicicleta y a pie), participaron de un panel sobre movilidad y tuvieron presencia institucional con un stand durante el evento la Usina del Arte.
k	Día Olímpico: promoción de estacionamiento de bicicletas.
l	BAFICI: Entrega de contenidos en kit de invitados internacionales y estacionamiento de bicicletas en sedes. Promoción del Sistema Automático.

	Alcance: 380 mil personas participaron del festival.
m	ExpoBio Sustentabilidad 2015: presencia institucional. Alcance: 50.000 personas asistieron a la feria.
n	Macaco: recorrido en bici desde el Microcentro hacia la Reserva Ecológica y plantación de árboles junto al cantante español Macaco en el marco de su gira promocional impulsada por Sony Music.
o	ArteBA: Comunicación de la red de Ciclovías y el STPB en su web y su folletería.
p	Encuentro Metrópolis en Buenos Aires: Metrópolis es la asociación internacional líder que reúne a las ciudades y regiones metropolitanas de más de un millón de habitantes. Entre el 18 y 21 de mayo se realizó en Buenos Aires la Reunión Anual 2015: "Vivir la ciudad ", en la cual participaron más de 200 personas provenientes de las ciudades miembros. DGMSA participó en la Usina del Arte, con el panel " <i>Hacia una movilidad más amable</i> ". Se realizaron 3 recorridos vivenciales para los asistentes, con ejes en Metrobus, estaciones EcoBici y obras del Plan Microcentro. El ente participó de un stand de Movilidad junto a Plan Microcentro con folletería sobre el Plan de Movilidad Sustentable, La Historia de la Bici en BA y videos de ciclistas en la ciudad.
q	Gallery Nights: comunicación de la red de Ciclovías y el STPB en su web y su folletería.
r	Green Film Fest: apoyo en la difusión por redes del filme "Bikes vs Cars". Charla introductoria previa al film a cargo de Paula Bisiau. Sorteo de entradas vía FB.
s	Feria INNOVA: evento de Innovación en el ámbito educativo organizado por el Ministerio de Educación de GCABA en Costa Salguero. Presencia institucional con un stand con información del STPB y activaciones en netbooks con el juego <i>Pedaleá Seguro</i> . Más de 20000 niños y 2000 docentes asistieron al evento.
t	Casa FOA: comunicación de estacionamiento cercano al evento. Sorteo de entradas vía redes sociales.
u	ExpoBici: ExpoBici es la mega exposición que reúne por 3er año consecutivo a representantes, fabricantes, distribuidores, comerciantes y fanáticos de las bicicletas. La edición 2015 se llevó a cabo en la Rural. Sorteamos entradas en

	<p>nuestras redes para promocionar el evento. Contamos con un stand con información sobre el STPB y con consejos de seguridad vial. Repartimos Mapas de la red de Ciclovías y Manuales del Ciclista. Además, tuvimos dos jornadas de enseñanza para niños, con nuestro programa Dejá tus Rueditas!, con más de 200 asistentes.</p>
v	<p>Ciudad Emergente: Nueva edición en el Centro Cultural Recoleta. Promoción de estacionamiento de bicicletas en el evento</p>
w	<p>Festival Ciudad Verde: Presencia institucional con stand, actividades de enseñanza Dejá tus Rueditas! y charlas sobre movilidad sustentable.</p>
x	<p>Noche de los Museos: Promoción de la ampliación de la franja horaria del Sistema de Bicicletas Públicas para recorrer los museos en Bici.</p>
y	<p>Motivedada con Escuela Motivarte: En el marco de la visita de Maya Barkai presentando su obra Walking Man, participamos de este registro fotográfico masivo.</p>
z	<p>Semana Global de Emprendedorismo en el CMD: Presencia institucional con un stand en el CMD promocionando el programa Amigos de la Movilidad Sustentable al mundo emprendedor.</p>
zz	<p>Semana de la Bicicleta en UDTT: Evento organizado por el Centro de Estudiantes de la Universidad Torcuato Di Tella. Presencia institucional con folletería y stand. Charla de movilidad sustentable a cargo de Paula Bisiau.</p>
<p>PUBLICACIONES</p>	
21	<p>La Historia de la Bici en Buenos Aires: detalle de las principales acciones llevadas a cabo con la bicicleta en la Ciudad de Buenos Aires. Contamos con la versión en PDF que se distribuyó durante la comunicación del lanzamiento del Sistema EcoBici Automático. Actual: estamos trabajando en su versión impresa para su distribución en septiembre.</p>
22	<p>Intervenciones Peatonales: descripción técnica y conceptual de las intervenciones peatonales en la Ciudad. Actual: disponible en su versión digital (PDF), se encuentra en etapa de re edición de textos y actualización de datos a partir de las nuevas obras realizadas en DN y DS.</p>



23	Ciudad Legible: detalle conceptual y técnico de proyectos de cartelería intermodal y señalética peatonal en Buenos Aires.
24	Catálogo del Concurso de Bicicleros de la Ciudad: realizado en conjunto con Economía Creativa. Detalle del concurso, con descripción de la iniciativa, jurados, ganador, finalistas y otros proyectos.
INFRAESTRUCTURA MAYOR	
25	Construcción de ciclovías: durante 2015 se construyeron 10,3 km a lo largo de 7 ejes.
26	Construcción de biciesendas: durante 2015 se construyeron 3,31 km
27	Instalación de estaciones de STPB: Se inició la migración del sistema inicial compuesto por 32 estaciones manuales a un sistema automático con 200 estaciones y 4070 bicicletas. Asimismo se pasó de un horario de servicio de lunes a viernes 08:00 a 20:00 de y sábados de 08:00 a 15:00 a operar las 24 horas de los 365 días del año.
28	Intervenciones peatonales: Se desarrollaron intervenciones peatonales en 7 esquinas y 5 ejes de la Ciudad. Con éste método se mejoraron 6173 m2 de cruces peatonales.
DIGITALIZACIÓN	
29	<p>Sede Electrónica: se han implementado diversas plataformas electrónicas. Las direcciones son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • http://ecobici.buenosaires.gob.ar/sistema-de-transporte-publico-en-bicicletas/consultas • http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici • http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/sistema-ecobici/como-registrarse • www.facebook.com/baecobici • https://www.twitter.com/baecobici - @BAecobici



4.3.4 Convenios y acuerdos celebrados

DGMSA informa que no ha celebrado convenios de desempeño por ante el Jefe de Gobierno, Vice Jefe de Gobierno y/o Jefe de Gabinete de Ministros³³. Sin perjuicio de ello como parte de su respuesta a otras solicitudes de información de ésta auditoría, el ente revela que *han mantenido gestiones con organismos (UTN, SIGEBA) para la certificación de los procesos de calidad*³⁴.

En lo referente a Convenios Marco suscriptos durante el periodo relevado la DGMS proporcionó el siguiente cuadro informativo³⁵:

³³ Contestación NO-2015-29350444-DGMSA a Informe UAI NO-2015-23351249-UAIMJG.

³⁴ Ídem ant.

³⁵ Respuesta a Matriz de Información pendiente AGCBA Ítem 2 del Informe de respuesta cursado por correo electrónico EL 04/08/2017.

Unidad Ejecutora - 2015.	Nro de CM	Descripción del CM	Nro. Licitación	Fecha de Finalización	Estado
318 - DIRECCION GENERAL DE MOVILIDAD SALIDABLE	623-142-CM14	Convenio Marco de Compra - Servicio de Flebes	623-0886-LPU14	30/10/2014	Terminado
318 - DIRECCION GENERAL DE MOVILIDAD SALIDABLE	623-1-CM15	Convenio Marco de Compra - Adquisición de Agua Potable	623-0978-LPU14	27/11/2014	Terminado
318 - DIRECCION GENERAL DE MOVILIDAD SALIDABLE	623-4-CM15	Convenio Marco de Compra - Alquiler de Equipamiento para Eventos en la Vía Pública	623-0068-LPU15	26/01/2015	Terminado
318 - DIRECCION GENERAL DE MOVILIDAD SALIDABLE	623-10-CM15	Convenio Marco de Compra - Adquisición de Materiales Eléctricos y Lámparas	623-0125-LPU15	11/02/2015	Terminado
318 - DIRECCION GENERAL DE MOVILIDAD SALIDABLE	623-19-CM15	Convenio Marco de Compra - Alquiler de Equipamiento para Eventos en la Vía Pública	623-0068-LPU15	26/01/2015	Terminado
318 - DIRECCION GENERAL DE MOVILIDAD SALIDABLE	623-30-CM15	Convenio Marco de Compra - Servicio de Flebes	623-1103-LPU15	18/06/2015	Terminado
318 - DIRECCION GENERAL DE MOVILIDAD SALIDABLE	623-26-CM15	Convenio Marco de Compra - Alquiler de Equipamiento para Eventos en la Vía Pública	623-1037-LPU15	02/06/2015	Terminado
318 - DIRECCION GENERAL DE MOVILIDAD SALIDABLE	623-53-CM15	Adquisición de Materiales para la Construcción y Artículos de Ferrería	623-1131-LPU15	26/06/2015	Terminado
318 - DIRECCION GENERAL DE MOVILIDAD SALIDABLE	623-47-CM15	Convenio Marco de Compra - Alquiler de Equipamiento para Eventos en la Vía Pública	623-1037-LPU15	02/06/2015	Terminado



4.4 Estructura financiera

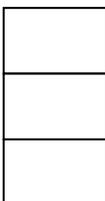
En el presente acápite se detalla la composición y evolución de la estructura presupuestaria del ente examinado sobre la base de la información proporcionada por el **Presupuesto 2015 y la Cuenta de Inversión 2015**.

4.4.1 Evolución presupuestaria comparada

El Cuadro 2 despliega la estructura presupuestaria de la DGMSA, su composición como así también su evolución comparada con sus órganos superiores.

Cuadro 2: Presupuesto DGMSA: composición.

Jur	U E	Prog	Inc	Ppal	Descripción	Crédito de Sanción	Modificaciones Introducidas	Crédito Vigente	Definitivo	Devengado	Saldo No Utilizado
21	318				Dirección General De Movilidad Saludable	60.791.851	30.210.106	91.001.957	91.001.921	87.947.906	3.054.051
21	318	35			Promoción Y Desarrollo De La Movilidad	60.791.851	30.210.106	91.001.957	91.001.921	87.947.906	3.054.051



					Saludable							
21	318	35	1		Gastos En Personal	2.730.441	1.348.386	4.078.827	4.078.819	4.078.819	8	
21	318	35	1	1	Personal Permanente	2.077.941	1.160.743	3.238.684	3.238.679	3.238.679	5	
21	318	35	1	3	Servicios Extraordinarios	0	0	0	0	0	0	
21	318	35	1	4	Asignaciones Familiares	0	11.830	11.830	11.830	11.830	0	
21	318	35	1	5	Asistencia Social Al Personal	35.700	23.087	58.787	58.786	58.786	1	
21	318	35	1	7	Gabinete De Autoridades Superiores	616.800	152.726	769.526	769.524	769.524	2	
21	318	35	2		Bienes De Consumo	476.000	2.377.509	2.853.509	2.853.505	2.846.564	6.945	
21	318	35	2	1	Productos Alimenticios, Agropecuarios Y Forestales	35.000	74.959	109.959	109.959	103.414	6.545	
21	318	35	2	2	Textiles Y Vestuario	0	291.056	291.056	291.056	291.056	0	
21	318	35	2	3	Pulpa,Papel, Cartón Y Sus Productos	260.000	-240.567	19.433	19.432	19.432	1	
21	318	35	2	4	Productos De Cuero Y Caucho	0	88.330	88.330	88.330	88.330	0	
21	318	35	2	5	Productos Químicos, Combustibles Y Lubricantes	35.000	-34.594	406	405	405	1	



21	318	35	2	6	Productos De Minerales No Metálicos	0	2.541	2.541	2.541	2.541	0
21	318	35	2	7	Productos Metálicos	36.000	-31.286	4.714	4.714	4.714	0
21	318	35	2	9	Otros Bienes De Consumo	110.000	2.227.070	2.337.070	2.337.067	2.336.671	399
21	318	35	3		Servicios No Personales	16.974.274	5.578.197	22.552.471	22.552.459	22.406.112	146.359
21	318	35	3	1	Servicios Básicos	35.348	-10.255	25.093	25.092	25.092	1
21	318	35	3	2	Alquileres Y Derechos	0	240.781	240.781	240.780	240.780	1
21	318	35	3	3	Mantenimiento, Reparación Y Limpieza	600.000	1.505.564	2.105.564	2.105.561	2.105.561	3
21	318	35	3	4	Servicios Profesionales, Técnicos Y Operativos	12.991.926	3.759.675	16.751.601	16.751.601	16.745.370	6.231
21	318	35	3	5	Servicios Especializados, Comerciales Y Financieros	2.447.000	-72.852	2.374.148	2.374.141	2.234.025	140.123
21	318	35	3	7	Pasajes, Viáticos Y Movilidad	125.000	-125.000	0	0	0	0
21	318	35	3	9	Otros Servicios	775.000	280.284	1.055.284	1.055.284	1.055.284	0
21	318	35	4		Bienes De Uso	40.611.136	20.906.014	61.517.150	61.517.139	58.616.411	2.900.739
21	318	35	4	2	Construcciones	15.000.000	7.261.594	22.261.594	22.261.588	22.072.951	188.643
21	318	35	4	3	Maquinaria Y Equipo	25.611.136	13.644.420	39.255.556	39.255.550	36.543.460	2.712.096



4.4.1.a **Evolución Presupuestaria comparada:** el presupuesto asignado originalmente para el Ejercicio 2015 la Dirección General Movilidad Saludable fue de \$60.791.851,00. A partir de la distribución presupuestaria aprobada para el ejercicio bajo análisis y teniendo en cuenta el Resumen de Ejecución Presupuestaria expuesto en la Cuenta de Inversión 2015 y el listado de transacciones efectuadas durante el ejercicio brindado por la Contaduría General, se pudieron confeccionar los cuadros que se muestran a continuación:

Cuadro 3: Evolución Presupuestaria comparada

Jur	U E	Prog	Inc	Ppal	Descripción	Crédito de Sanción	Modificaciones Introducidas	Crédito Vigente	Definitivo	Devengado	Saldo No Utilizado
					Gobierno CABA	85.680.607.511	6.666.859.244	92.347.466.755	89.619.184.472	89.457.327.490	2.890.139.265
21					Jefatura Gabinete Ministros	4.880.605.881	734.601.110	5.615.206.991	5.163.239.715	5.150.484.043	464.722.947
21	320				Subsecretaría Transporte	339.590.770	77.689.433	417.280.203	412.700.504	410.431.315	6.848.888
21	318				DGMSA	60.791.851	30.210.106	91.001.957	91.001.921	87.947.906	3.054.051

Como puede observarse en el Cuadro 3, las modificaciones aplicadas sobre el presupuesto original de la DGMSA fue del orden del 49,7% lo que representa un incremento cercano a 1 por cada 2 pesos originalmente asignados a la repartición.

4.4.1.b Análisis de distribución presupuestaria original

Es de utilidad recordar que un programa es una categoría programática que expresa el proceso de producción de bienes o servicios terminales dentro de una jurisdicción o entidad. Se trata de la categoría programática de mayor nivel en el diseño presupuestario.

Para el caso que se examina en éste Informe se trata del Programa 35 y los bienes terminales (puestos a disposición de la ciudadanía) que proporciona son todos los relativos a la Promoción de la movilidad saludable tales como el propio sistema de transporte público de bicicletas con sus estaciones y sus unidades móviles; las actividades destinadas a la promoción del uso de éstos medios (vg: bicicleteadas temáticas, programas recreativos en plazas y escuelas, etc); y las bicisendas y ciclovías construidas en el ejido de la Ciudad.

En sentido inverso, una actividad es la categoría programática de menor nivel en el proceso presupuestario y expresa la producción o provisión de bienes o servicios intermedios.

También produce bienes y servicios intermedios como apoyo a las unidades organizacionales del gobierno (v. G. Actividades de conducción de la DGMSA; actividades administrativas, de comunicación y difusión; las intervenciones viales necesarias para el sostenimiento y funcionamiento del STPB, etc).

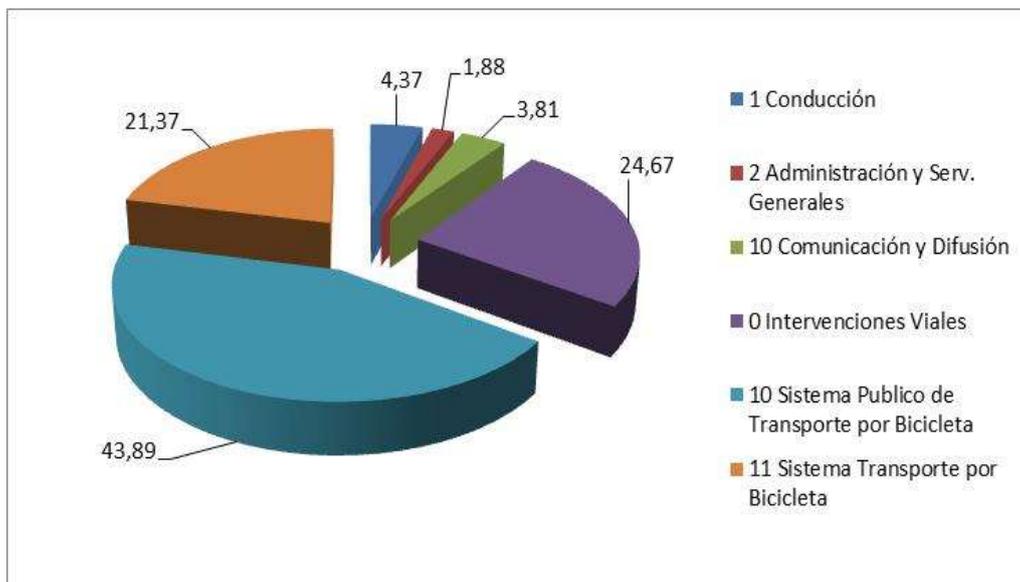
- **Distribución por Proyecto, Actividad y Obra:** los créditos presupuestarios aprobados para los proyectos 0 y 1 con sus correspondientes actividades financian acciones cuya responsabilidad ha sido asignada a la DGMSA. Como se desprende de la observación del Cuadro 4, casi 9 de cada 10 pesos del presupuesto original fueron planificados para el desarrollo de la infraestructura del sistema de movilidad saludable (proyecto 1) en tanto que el peso restante se destinaría a las acciones de promoción y desarrollo de dicha movilidad (proyecto 0).



Cuadro 4: Composición presupuestaria por Proyecto, Actividad y Obra

Programa 35			Promoción y Desarrollo de la Movilidad Saludable		
Proy	Act	Ob	Descripción	Importe	%
0			Promoción y desarrollo de la movilidad saludable	6.116.789	10,06
	1		Conducción	2.656.819	4,37
	2		Administración y servicios generales	1.141.290	1,88
	10		Comunicación y difusión	2.318.680	3,81
1			Mejora de la infraestructura para la movilidad saludable	54.675.062	89,93
	0	53	Intervenciones viales	15.000.000	24,67
	10		Sistema Público de Transporte por Bicicleta	26.683.136	43,89
	11		Sistema Transporte por Bicicleta	12.991.926	21,37
			Totales	60.791.851	100,00

Fuente: Distribución Presupuestaria 2015

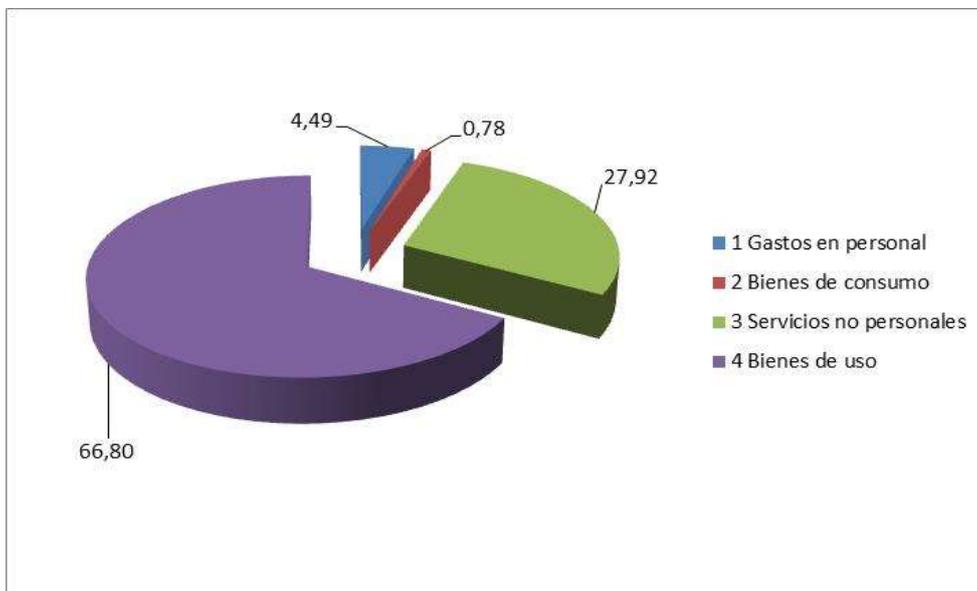


- **Distribución de los créditos por Inciso:** la distribución por incisos detallada en el Cuadro 5 evidencia que la planificación presupuestaria inicialmente se concentró fuertemente en los bienes de uso tomando un 66,8% del total asignado al Programa seguido del presupuesto destinado al inciso 3 que incluye el personal contratado que como se verá en el capítulo correspondiente concentra la casi totalidad de la planta de personal operativa en la DGMSA.

Cuadro 5: Distribución de los créditos por Inciso

Inc.	Descripción	Importe	%
1	Gastos en personal	2.730.441,00	4,49
2	Bienes de consumo	476.000,00	0,78
3	Servicios no personales	16.974.274,00	27,92
4	Bienes de uso	40.611.136,00	66,80
TOTALES		60.791.851,00	100,00

Fuente: Distribución Presupuestaria 2015



4.4.1.c Análisis de las modificaciones presupuestarias

- **Según Proyecto, Actividad y Obra:** el cuadro 6 detalla las modificaciones producidas sobre el presupuesto sancionado por proyecto, actividad y obra. Allí puede destacarse la asignación de \$ 18,2 millones para ciclovías (obra 51) inicialmente inexistente. La actividad de administración y servicios generales



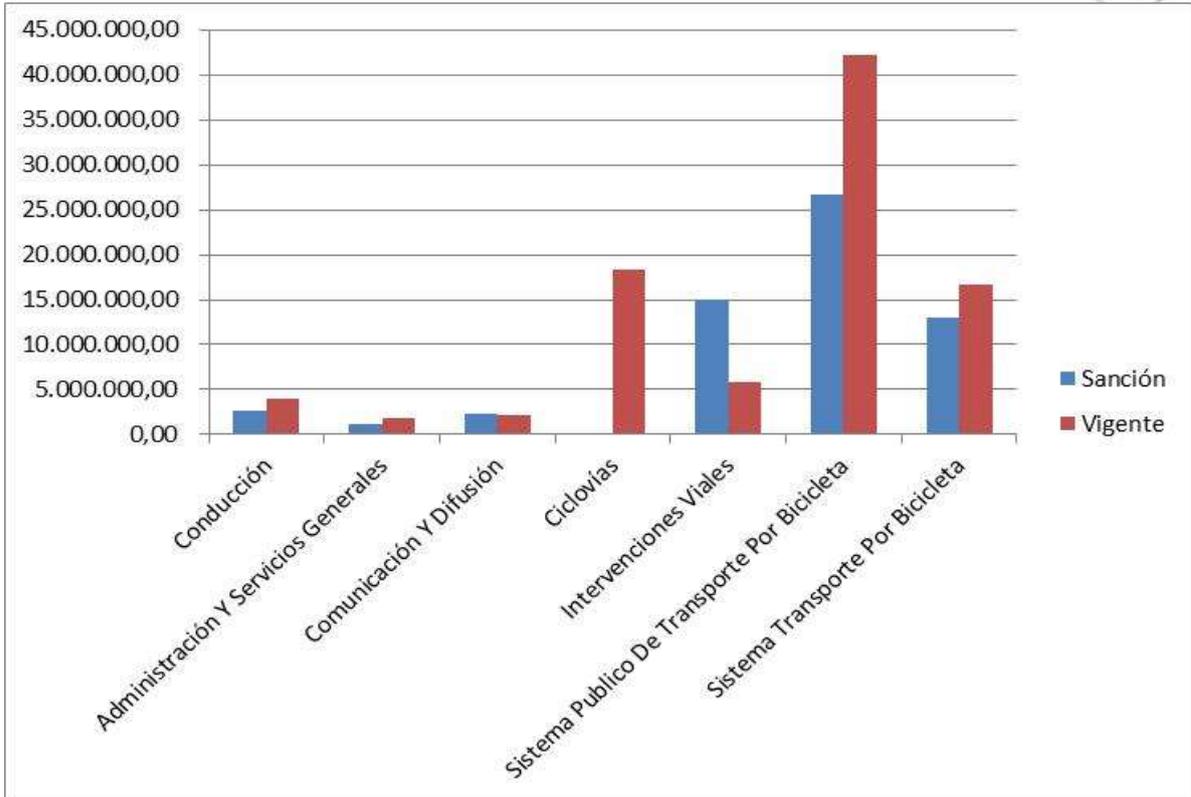
así como la correspondiente al Sistema de Transporte Público de Bicicleta experimentó un incremento sustantivo cercano al 60% de la partida original y la correspondiente a Conducción se incrementó en un 49,3%. En sentido inverso se produjeron reducciones presupuestarias en materia de actividades de comunicación y difusión. No obstante ello, la reducción más significativa corresponde a las intervenciones viales con un porcentaje de 61,5.

Cuadro 6: Modificación de créditos por Proyecto, Actividad y Obra

Proy	Act	Obra	Descripción	Sanción	Modificación Presupuestaria	Vigente	% Modif
0							
0	1	0	Conducción	2.656.819,00	1.309.961,00	3.966.780,00	49,31
0	2	0	Administración Y Servicios Generales	1.141.290,00	666.179,00	1.807.469,00	58,37
0	10	0	Comunicación Y Difusión	2.318.680,00	-143.993,00	2.174.687,00	-6,21
1							
1	0						
1	0	51	Ciclovías	0,00	18.295.335,00	18.295.335,00	
1	0	53	Intervenciones Viales	15.000.000,00	-9.221.106,00	5.778.894,00	-61,47
1	10	0	Sistema Público De Transporte Por Bicicleta	26.683.136,00	15.544.055,00	42.227.191,00	58,25
1	11	0	Sistema Transporte Por Bicicleta	12.991.926,00	3.759.675,00	16.751.601,00	28,94
TOTALES				60.791.851,00	30.210.106,00	91.001.957,00	49,69

Fuente: Distribución Presupuestaria 2015, Cuenta de Inversión 2015 y SIGAF 2015





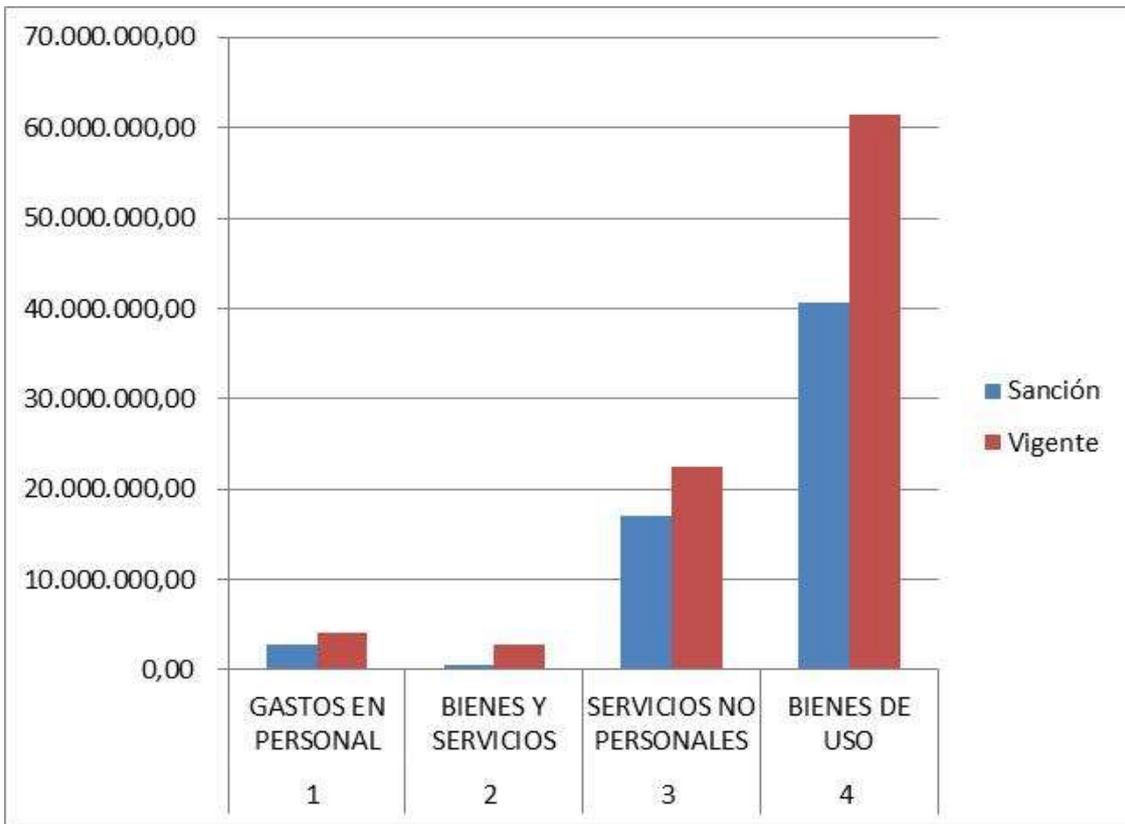
- **Según inciso:** todos los incisos experimentaron una suba presupuestaria. La más notoria se verifica en materia de bienes y servicios con una cota porcentual de 499,5 puntos. El inciso 3 fue incrementado en 32,8 puntos porcentuales mientras que los bienes de uso y los gastos en personal evidenciaron aumentos cercanos al 50%. Las cifras exactas son las que se detallan en el Cuadro 7:

Cuadro 7: Modificación de créditos por inciso

Inciso	Descripción	Sanción	Modificación Presupuestaria	Vigente	% Modificación
1	GASTOS EN PERSONAL	2.730.441,00	1.348.386,00	4.078.827,00	49,38
2	BIENES Y SERVICIOS	476.000,00	2.377.509,00	2.853.509,00	499,48
3	SERVICIOS NO PERSONALES	16.974.274,00	5.578.197,00	22.552.471,00	32,86
4	BIENES DE USO	40.611.136,00	20.906.014,00	61.517.150,00	51,48
	TOTALES	60.791.851,00	30.210.106,00	91.001.957,00	49,69

Fuente: Distribución Presupuestaria 2015, Cuenta de Inversión 2015 y SIGAF 2015





4.4.1.d Análisis de la ejecución presupuestaria

- **según Proyecto, Actividad y Obra:** el Cuadro 8 detalla la incidencia del presupuesto ejecutado por cada actividad sobre el total del presupuesto disponible (vigente) para el programa en conjunto. La mayor incidencia la tuvo el Sistema de Transporte Público de Bicicleta (STPB) que ejecutó \$43,3 de cada 100 disponibles. Las ciclovías ocupan el segundo nivel de incidencia con un 20,1% seguidas del Sistema Transporte por bicicleta (18,4%).

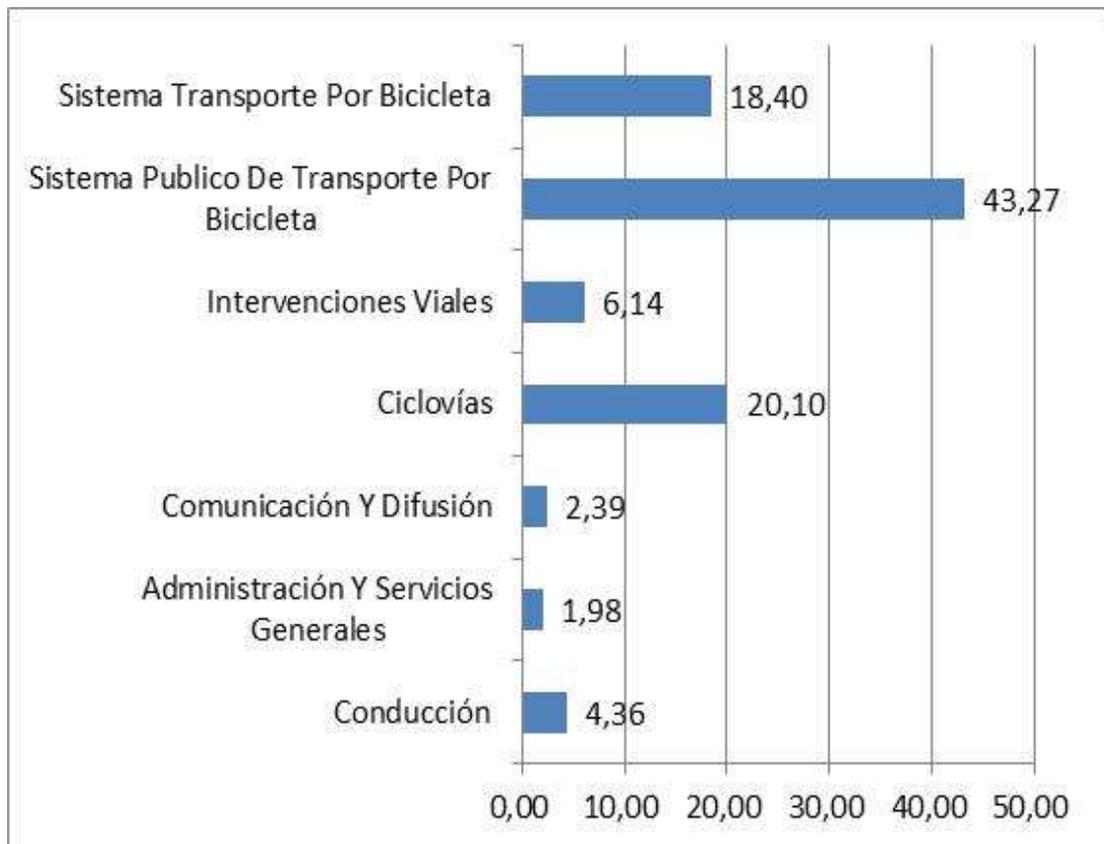
Respecto al nivel global de ejecución presupuestaria, los valores proporcionados por la Cuenta de Inversión indican que fueron muy cercanos al óptimo (96,9%).



Cuadro 8: Grado de ejecución presupuestaria por Proyecto, actividad y obra sobre el Presupuesto total vigente

Proy	Act	Obra	Descripción	Vigente	Devengado	% Dev activ / Vig. total
0						
0	1	0	Conducción	3.966.780,00	3.966.774,42	4,36
0	2	0	Administración Y Servicios Generales	1.807.469,00	1.800.518,57	1,98
0	10	0	Comunicación Y Difusión	2.174.687,00	2.174.684,83	2,39
1						
1	0					
1	0	51	Ciclovías	18.295.335,00	18.295.331,31	20,10
1	0	53	Intervenciones Viales	5.778.894,00	5.589.755,84	6,14
1	10	0	Sistema Público De Transporte Por Bicicleta	42.227.191,00	39.375.470,57	43,27
1	11	0	Sistema Transporte Por Bicicleta	16.751.601,00	16.745.370,00	18,40
			TOTALES	91.001.957,00	87.947.905,54	96,64

Fuente: SIGAF 2015

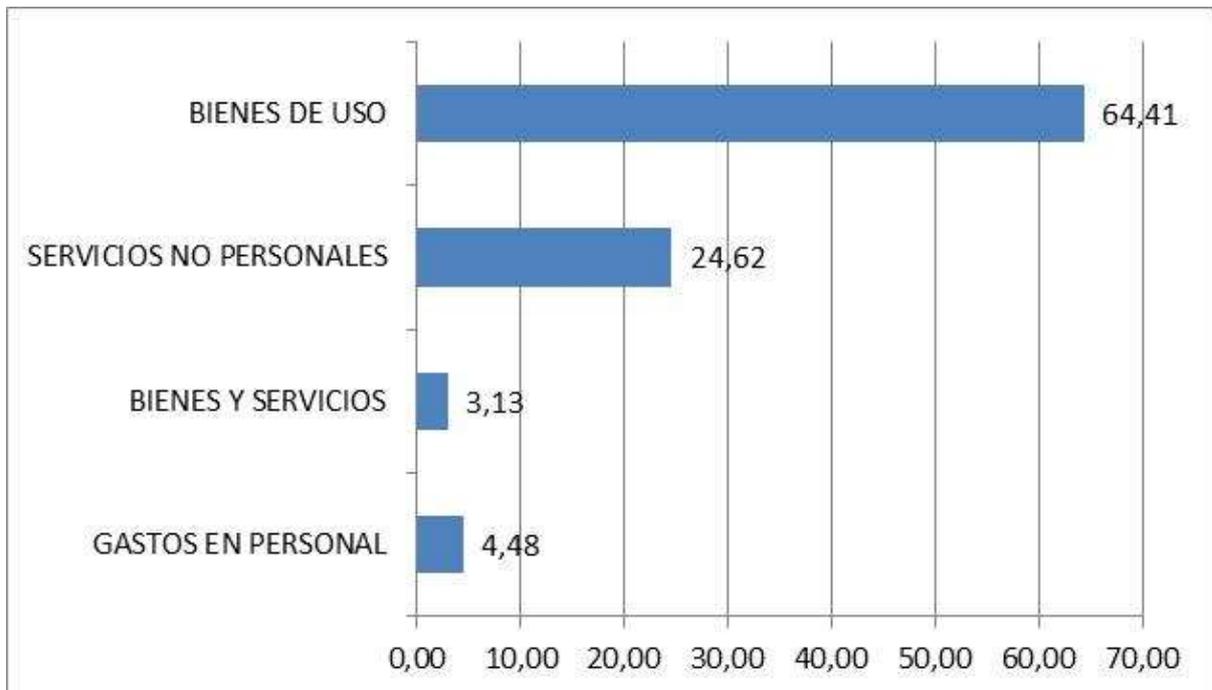


- **Según Inciso presupuestario:** el Cuadro 9 detalla la incidencia del presupuesto ejecutado en cada inciso sobre el total del presupuesto disponible (vigente) para el programa en conjunto. El inciso 4 Bienes de uso absorbió la mayor parte del presupuesto disponible (64,4%) mientras que el segundo nivel de incidencia correspondió a los Servicios no personales (24,6%).

Cuadro 9: Grado de ejecución presupuestaria por inciso sobre el Presupuesto total vigente

Inciso	Descripción	Vigente	Devengado	% Dev / Vig
1	GASTOS EN PERSONAL	4.078.827,00	4.078.819,27	4,48
2	BIENES Y SERVICIOS	2.853.509,00	2.846.563,96	3,13
3	SERVICIOS NO PERSONALES	22.552.471,00	22.406.111,57	24,62
4	BIENES DE USO	61.517.150,00	58.616.410,74	64,41
	TOTALES	91.001.957,00	87.947.905,54	96,64

Fuente: SIGAF 2015



4.4.2. Metas Físicas

Se registra una única meta física establecida presupuestariamente, cuya Unidad de Medida es “Utilización del Sistema de Transporte Público en Bicicleta”. Las metas físicas establecidas en el Presupuesto 2015 fueron de 1.752.000 viajes. A los fines de realizar un análisis de ejecución de las metas físicas establecidas y sobre la base de la información brindada en la Cuenta de Inversión y la correspondiente al Presupuesto aprobado correspondiente al año 2015, se ha elaborado el siguiente cuadro 10:

Cuadro 10: Metas físicas

Unidad de medida	Sanción	Realizado	% Variación
Utilización del Sistema de Transporte Público en Bicicleta (viaje)	1.752.000	909.070	-48,11

Fuente: Distribución Presupuestaria 2015 y Cuenta de Inversión 2015

Se han registrado 842.930 viajes menos que los proyectados para 2015, lo que representa un desvío negativo del orden del 48,1%.

Conclusiones:

El presupuesto asignado inicialmente para el periodo 2015 (\$60.791.851) luego de las modificatorias correspondientes experimentó un incremento de \$30.210.106 equivalente a un 49,7%. Consultado el organismo en cuestión por las razones que dieron fundamento a una modificación de ésta magnitud, sus autoridades manifestaron que *el incremento se debe a la necesidad de solventar los gastos de planificación y ejecución de obras de Ciclovías e insumos para el STPB en concepto de:*

- *compras de bicicletas,*
- *servicios de reparación,*
- *servicios de mantenimiento y*
- *limpieza de estaciones.*



La mayor incidencia presupuestaria se produjo en los Incisos 4 “**Bienes de Uso**”, con un **64,41%** y en el Proyecto 41 – Actividad 10 “**Sistema público de Transporte por Bicicleta**” con un **43,27%** del Presupuesto Vigente Total de la Unidad Ejecutora.

Durante el ejercicio bajo análisis fue devengado el 96.6% del Presupuesto Vigente.

La **deuda flotante** al cierre del Ejercicio 2015 ascendió a \$30.704.927,86. En el inciso 4 “Bienes de Uso” la deuda fue de \$27.548.362.28 que representa aproximadamente el 89,72 % del total adeudado.

Las **metas físicas** sufrieron un desvío negativo del 48,11%. Causales de desvío de mateas físicas planificadas: consultado por las causales de la magnitud del desvío, la repartición manifestó que “los desvíos negativos de las metas físicas (viajes) del STPB se debe a motivos estrechamente relacionados con actos vandálicos y robos que en su momento disminuyeron la cantidad de rodados, por ende disminución en viajes realizados por los usuarios del STPB.

4.5 recursos

4.5.1 Recursos financieros

Los recursos financieros se detallan en el apartado de estructura financiera

4.5.2 Recursos humanos

La composición de la planta de personal operativa durante 2015 surge de la información proporcionada por el ente relevado y por la Subsecretaría de Gestión de Recursos Humanos (SSGRH).

4.5.2.a Personal de planta:

- **Composición:** el Cuadro 11 detalla la composición del personal según el tipo de planta que integra la Jurisdicción N° 21 - Unidad Ejecutora N° 318 – Programa N° 35 durante 2015 en la Dirección General de Movilidad Saludable es la sigue:

Cuadro 11: Planta de personal DGMSA. Composición

Tipo planta	Según SSRH ³⁶	Según UPEMSA	Dif
Permanente	3	3	0
Autoridades Superiores	1	0	1
Carrera Gerencial	3	0	3
Planta de Gabinete	2	1	0
Planta transitoria	0	3	- 3
TOTAL	9	7	2

Como se desprende del Cuadro 11 se verifica la existencia de información no coincidente tanto en el número global de personal perteneciente a la DGMSA en 2015 así como en los tipos de planta que integran. En efecto mientras la SSRH informa 9 agentes la actual UPEMSA declara un total de 7 agentes para el mismo periodo.

Planta permanente: la misma fue integrada por 3 agentes de acuerdo a ambos registros. Según los datos de la SSRH 2 de ellos revisten una antigüedad de 8 años y el restante de 16.

Autoridades Superiores: la SSRH reporta la existencia de 1 sólo agente con ésta condición, revistiendo el cargo de Director General y con una antigüedad de 4 años en la administración.

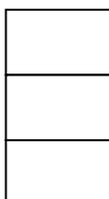
Carrera Gerencial: se reportan 3 agentes con cargo de gerente operativo, los 3 con inicio de actividades en 2012.

Planta de Gabinete: se informan 2 agentes con 2 años de antigüedad.

Planta transitoria: según la UPEMSA se registraron 3 agentes en ésta condición durante 2015.

Personal en comisión: ninguna de las dos fuentes ha informado la

³⁶ Fuente SSRH Nota 1813 AGCBA 17.



existencia de personal perteneciente a la Dirección General “en Comisión” en otras Unidades Ejecutoras en la gestión 2015. Tampoco lo han hecho en lo que respecta a personal de otras Unidades Ejecutoras “en Comisión” en la DG Movilidad Saludable.

Personal incorporado en cumplimiento de la Ley N° 1502/04: no han informado la existencia de personal en ésta condición.

Régimen Gerencial, Pasantías y Asistencia Técnica. La UPEMSA aclara que durante el período auditado no se contaba con las categorías Régimen Gerencial, Pasantías y Asistencia Técnica. No obstante ello, del cruce de información con la Subsecretaría de Recursos Humanos del GCBA surge que durante el periodo en cuestión sí revistieron la condición gerencial 3 agentes en la planta correspondiente a la DGMSA.

- **Presupuesto:** a continuación se analizará la composición de los recursos humanos con que informó operar la DGMSA durante 2015. En primer lugar se detalla la composición de la planta de personal permanente. En ése inciso la asignación disponible para el periodo examinado fue levemente superior a los \$ 4 millones y su ejecución fue del 100%. El presupuesto asignado al personal permanente fue de \$3,2 millones equivalente al 79,4% del Crédito vigente total para el inciso 1 mientras que el correspondiente al Gabinete de Autoridades superiores \$769.526 (18,9% del inciso mencionado).

Cuadro 12: Presupuesto en personal de planta

Jur	U E	Prog	Inc	Ppal	Descripción	Crédito Vigente	Devengado	Saldo No Utilizado
21	318	35	1		Gastos En Personal	4.078.827,00	4.078.819,27	7,73
21	318	35	1	1	Personal Permanente	3.238.684,00	3.238.679,10	4,90
21	318	35	1	3	Servicios Extraordinarios	0	0	0,00
21	318	35	1	4	Asignaciones Familiares	11.830,00	11.830,00	0,00
21	318	35	1	5	Asistencia Social Al Personal	58.787,00	58.785,98	1,02
21	318	35	1	7	Gabinete De Autoridades Superiores	769.526,00	769.524,19	1,81



4.5.2.b Personal por contrato: a continuación detallase la composición del personal contratado (inciso 3 del Presupuesto). Allí se expone que hubo 213 personas físicas contratadas bajo la modalidad de *locación de obra*.

Cuadro 13: Presupuesto en personal por contrato

Jur	U E	Prog	Inc	Ppal	Descripción	Crédito Vigente	Devengado	Saldo No Utilizado
21	318	35	3		Servicios No Personales	22.552.471,00	22.406.111,57	146.359,43
21	318	35	3	1	Servicios Básicos	25.093,00	25.092,40	0,60
21	318	35	3	2	Alquileres Y Derechos	240.781,00	240.779,92	1,08
21	318	35	3	3	Mantenimiento, Reparación Y Limpieza	2.105.564,00	2.105.560,61	3,39
21	318	35	3	4	Servicios Profesionales, Técnicos Y Operativos	16.751.601,00	16.745.370,00	6.231,00
21	318	35	3	5	Servicios Especializados, Comerciales Y Financieros	2.374.148,00	2.234.024,64	140.123,36
21	318	35	3	7	Pasajes, Viáticos Y Movilidad	0	0	0,00
21	318	35	3	9	Otros Servicios	1.055.284,00	1.055.284,00	0,00

En el cuadro precedente, puede observarse que se han imputado \$16.745.370,00 en la partida principal 3.4 (Servicios Profesionales, Técnicos y Operativos). El promedio de meses trabajados por el personal contratado bajo ésta modalidad es de 10,9 meses. El promedio del gasto mensual por cada contrato arroja un valor de \$ 7225,8.

Distribución del personal contratado por nivel de estudios

De la información provista por el auditado en el auditor consolidó el siguiente cuadro de personal en condición de contrato de locación de obra³⁷.

³⁷ En su respuesta la actual UPEMSA (continuidadora del Programa de Movilidad Sustentable) aclara que Cabe destacar que la totalidad de la información no está detallada debiéndose solicitar a Jefatura de Gabinete, ya que en el periodo auditado la totalidad de información era administrada únicamente por la estructura administrativa mencionada anteriormente, esto último se aplica solamente al título obtenido y edad.

Cuadro 14: Composición del personal contratado por nivel de estudios

Formación académica de agentes contratados		
secundario inc	115	54.0
secundario	69	32.4
profesionales	16	7.5
universitario completo	7	3.3
universitario incompleto	1	0.5
no posee	1	0.5
terciario	4	1.9
Total	213	100.0

En el Cuadro 14 se verifica que la categorización no responde a la condición de exclusividad de cada una de ellas pues la categoría “profesionales” no permite distinguir a qué nivel de estudio está haciendo referencia. Esta categoría correspondería al 7,5% del personal contratado por DGMSA. Los agentes con estudios medios incompletos representan el 54,0% del plantel mientras que el 32,4% corresponde a los que finalizaron los estudios medios. Se registraron 7 agentes con estudios universitarios (3,3%) y 4 agentes con estudios terciarios (1,9%)

Distribución del personal contratado por función

En referencia a las tareas realizadas, a continuación se detalla la descripción básica de las mismas proporcionada por el ente examinado y su distribución porcentual:

Cuadro 15: Personal contratado por función

	Puesto de trabajo	Descripción de la función	n	%
1	OP. BICING	No descripta por auditado	102	47.88
2	MECANICO	Arreglo/ mantenimiento de rodados.	17	7.98



3	CHOFER BICING	Chofer	14	6.57
4	CENTRAL BICING	Tareas administrativas, seguimiento y gestión del funcionamiento del STPB incluido taller.	12	5.63
5	AUXILIAR CHOFER	Auxiliar de Chofer por turno, mañana, tarde, noche y fines de semana.	12	5.63
6	PROMOCIONES	Toda tarea administrativa encargada de incentivar la Movilidad saludable, Eventos Bicileteadas.	11	5.16
7	CICLOVIAS	Toda tarea administrativa de planificación y ejecución de obra pública en relación bicisendas y ciclovías.	9	4.22
8	INTERV. PEATONALES	Toda tarea administrativa de planificación y ejecución de obra pública en relación a intervenciones peatonales.	6	2.82
9	DIR. GRAL	Dirección Gral: Toda tarea administrativa que lleva adelante la administración de la DG, direccionando a las GO	5	2.34
10	LEGALES	Asuntos legales que competen a la DG	5	2.34
11	SSTRANS	Sin descripción	5	2.34
12	AUDITOR SPB	Asesores administrativos encargados de controlar las tareas.	4	1.88
13	RRHH	Realizan tareas de selección de personal, inscripción a capacitaciones e iniciación de los procesos para la liquidación de sueldos.	2	0.94
14	CAPACITACION	Sin descripción	1	0.47
15	ASESOR	Sin descripción	1	0.47
16	AUDITOR CINTAS MECANICAS	Sin descripción	1	0.47
17	JEFE BICING	Sin descripción	1	0.47
18	JEFE TALLER	Encargado, responsable de la ejecución	1	0.47



		de todas las actividades que se realizan en el Taller del STPB.		
19	PRENSA	Sin descripción	1	0.47
20	SISTEMAS	Sin descripción	1	0.47
21	TERMINAL COMBIS	Sin descripción	1	0.47
22	ADM. TALLER	Sin descripción	1	0.47
	TOTAL		213	100.0

Como puede verificarse en el cuadro descriptivo, la función que absorbe la mayor cantidad de personal es la de operador de bicyng, la cual no fue descrita en sus características y alcances por la repartición.

Perfiles de personal afectado al STPB³⁸ caracterizados en Manual de Procedimientos: debe consignarse que en el manual de procedimientos del STPB³⁹ se caracterizan de manera exhaustiva los puestos correspondientes al STPB. Dichos puestos son:

- Gerente Operativo
- Sub-gerente operativo
- Mecánico
- Operador de estación
- Jefe de mecánica – taller
- Analista estratégico

La caracterización especifica los siguientes aspectos del puesto:

- Superior directo
- Puesto del cual recibe instrucciones especializadas
- Puesto que puede sustituir
- Puesto que puede sustituirlo
- Formación, experiencia profesional y conocimientos necesarios para el puesto:

³⁸ Según el propio Manual de Procedimiento, *la Gerencia del Sistema de Transporte Público en Bicyng se designa por Resolución. Responde al régimen gerencial aprobado por el decreto N 684/2009.*

³⁹ Capítulo IV Personal, A. Definición y perfil; pp 12 -14.



- Tareas Principales:
- Tareas Secundarias:
- Características de la personalidad requerida:

Conclusión: como conclusión puede afirmarse que la DGMSA operó durante el periodo examinado con un total de 220 agentes de los cuales solamente 7 (3,2%) de ellos revisten condición de planta mientras que los restantes 213 (96,8%) es personal en carácter de contratado.

Asimismo puede aseverarse que la ejecución presupuestaria en ambas categoría presupuestarias fue cercana a su totalidad.

La existencia de un Manual de procedimiento que entre otros puntos proporciona la descripción detallada de los puestos de trabajo, sus características y los perfiles de personal que exigen revelan una correcta planificación formal de las necesidades y exigencias del organismo en la materia, y nos permitiría colegir para la función OP. Bicing no descripta por el auditado como un “operador de estación”, siendo la función predominante.

4.5.3 Recursos físicos: detalle

La DGMSA desarrolla sus actividades en el edificio ubicado en Av. Martin García 346, siendo el mismo propiedad de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocupando sólo parte del piso 1° del mencionado edificio.

4.5.3.1 Inventario patrimonio y bienes de dominio de la DGMS. La repartición examinada proveyó su Reporte de Inventario Total Acumulado al 31/12/2015 obtenido a través del Sistema de Información de Gestión y Administración Financiera (SIGAF). Dicho documento registra 184 elementos con su correspondiente número de inventario y su valor en pesos. El monto acumulado total de \$ 26.403.359,6. En el Cuadro 16 se detalla su composición:

Cuadro 16: Inventario 2015 DGMSA composición

Elemento	Descripción	Cant.	Valor unitario \$
1	Estructuras para estacionar bicicletas - biciclero urbano	103	255.111,28
2	Juego de llaves combinadas Fijas y estriadas.	5	2.406,69
3	SILLA PLEGABLE	57	1.431,00
4	MESA PLEGABLE	19	1.752,49
TOTAL		184	26.403.359,60

4.5.3.2 Adquisición de bienes y contratación de servicios para las oficinas de DGMS: de acuerdo a lo manifestado por el auditado el Área responsable en la materia durante el periodo bajo análisis fue el Sector de Legales de la DGMS, con la intervención de la Subsecretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires en su carácter de Unidad Operativa de Adquisiciones. Todo esto en el marco de la Ley 2095 y normativa concordante y complementaria. El procedimiento básico se ajustó a lo estipulado por la normativa referida.

4.6 Sistemas de control interno

Tal como lo señalan las **Normas básicas de auditoria externa** el control interno es un **proceso que tiene por** objeto procurar una garantía razonable para el logro de los objetivos de una organización en las siguientes categorías:

- a) Eficacia y eficiencia en las operaciones.
- b) Confiabilidad en la información financiera – contable.



- c) Salvaguarda de los activos.
- d) Cumplimiento de las leyes, reglamentos y políticas.

A los propósitos del alcance de éste Informe se relevó la existencia de la estructura y la dinámica de control interno presente en el organismo a través de sus diferentes dispositivos normativos y de gestión. De ésta manera se identificaron las áreas críticas que exigirán del auditado un examen especial a futuro a los efectos de fortalecer el grado de confiabilidad de su sistema de control interno.

En esa línea, el ente - consultado de manera genérica por sus sistemas de control interno -, remitió como único elemento al manual de procedimiento vigente.

4.6.1 Estructura de control interno:

Se agrupan aquí aquellos elementos de control internos presentes en la misma estructura organizacional de la repartición y que revisten por lo tanto un carácter relativamente fijo.

4.6.1.a Elementos de control interno presentes en la estructura orgánica.

Del análisis de la estructura puede determinarse la existencia de dispositivos de control interno en los procesos de producción en los que la DGMSA interviene, entre los que podemos detallar:

- Estudiar, diseñar e implementar políticas para promover la movilidad saludable.
- Diseñar y coordinar la implementación de los circuitos peatonales urbanos, en coordinación con las áreas de Seguridad Vial y Tránsito, desarrollar análisis de cruces seguros y senderos escolares seguros y accesibles. Diseñar e implementar la expansión de la red de ciclovías protegidas.
- Planificar la ampliación y regular los servicios de transporte público en bicicleta.
- Estudiar y promover la creación de un marco regulatorio adecuado para el desarrollo de los vehículos sustentables con motorización eléctrica y bajas



emisiones de gases del efecto invernadero.

A su vez, estas responsabilidades se desagregan en algunas de las acciones de las gerencias operativas que de la mencionada Dirección General dependen, por ejemplo:

- **En la Gerencia Operativa Promoción de la Movilidad Saludable:**
 - implementar los **circuitos peatonales** urbanos, en coordinación con las Direcciones Generales de Seguridad Vial y de Tránsito.
- **En Gerencia Operativa Sistema de Transporte Público en Bicicleta:** entre sus atribuciones se encuentran:
 - **Planificar** y gestionar la implementación del **sistema de transporte público en bicicleta**
 - **Estudiar la evolución** y desarrollo **del sistema** de los servicios de transporte público en bicicleta y promover la intermodalidad.
- **En la Gerencia Operativa Red De Ciclovías:**
 - Planificar e implementar la **red de ciclovías protegidas, bicusendas y estacionamiento de bicicletas** en la vía pública y su mantenimiento.

De lo anteriormente descrito, en lo concerniente a la estructura orgánica formal de la DGMSA se observa que existe una adecuación de la misma a los objetivos operativos de la organización (detallados en 4.3) así como suficientes pautas funcionales de control interno.

4.6.1.b Manuales de normas y procedimientos

Como anticipó, el organismo en examen cuenta con su Manual de procedimiento que fue proporcionado por éste mismo. El documento se denomina oficialmente “Manual de procedimiento. Subsecretaría de Transporte. Dirección Gral de Movilidad Saludable” bajo el código: IF -2015 - 13741272-DGMS.





En dicho Manual se verifica que las formalizaciones que la DGMSA realizó están relacionadas con las siguientes materias:

1. Sistema de Transporte Público en bicicleta
2. Red de ciclovías
3. Promoción de la movilidad saludable
4. Intervenciones peatonales

4.6.1.c Diseño de puestos de trabajo

Cómo se desprende del análisis contenido en 4.5.2 *Recursos humanos*: existe un desarrollo parcial de la caracterización de los puestos de trabajo. Esto surge de las respuestas obtenidas del organismo⁴⁰ así como de su Manual de procedimientos⁴¹. En efecto: mientras que el Manual de Procedimiento detalla de manera exhaustiva las características de los perfiles para cubrir los puestos - en lo estrictamente concerniente al STPB -, el detalle brindado por la DGMSA a ésta auditoría sólo describe de manera genérica la función correspondiente a los puestos que declara en su planta de personal quedando los siguientes sin

⁴⁰ Respuesta a Matriz de Información pendiente AGCBA Ítem 2 del Informe de respuesta cursado por correo electrónico
Re: *INFORMACIÓN pendiente AGCBA Relevamiento* viernes 04/08/2017 02:58 pm.

⁴¹ Fuente: Manual de Procedimiento DGMSA 2015; □ 1.Sistema de Transporte Publico de Bicicleta; Capitulo IV: A. Definición y perfil.



descripción alguna (se citan las categorías textualmente): *sstrans; capacitación; asesor; auditor cintas mecánicas; jefe bicing; prensa; sistemas; terminal combis; adm. taller.*

4.6.1.d Elementos de control interno presentes en las principales actividades de la DGMSA.

Actividad 1: Sistema Transporte Publico de Bicicletas

Elemento de CI 1: Manual de procedimiento. En su capítulo #1. **Sistema de Transporte Público en bicicleta** establece las condiciones operativas y constructivas del mismo. Allí se desarrollan los siguientes aspectos⁴²:

- I. Funcionamiento
- II. Características
- III. Construcción
- IV. Personal:
- V. Sistema Web del STPB

Actividad 2: Plan de ampliación de Red de ciclovías y bisisendas:

Elemento de CI 1: Manual de procedimiento. En su capítulo #2. **Red de ciclovías** establece de manera exhaustiva y detallada las condiciones que debe reunir el sistema, ello abarca⁴³:

- I. Características. Marco conceptual

⁴² I. Funcionamiento: A) Inscripción B) Reglas de uso C) Penalidades D) Logística, Vehículos E) Horarios de atención F) Cantidad de estaciones, ubicación y fecha de inauguración G) Limpieza H) Mantenimiento I) Provisión de energía J) Baños K) Auditoría L) Taller, Insumos, Bicicletas M) Informática, Telefonía
 II. Características: A) Características de las estaciones según PET B) Ubicación, Cómo definir la ubicación
 III. Construcción: A) Reglamentos B) Materiales C) Preparación de las mezclas D) Planilla de mezclas E) Otras necesidades materiales durante la obra F) Responsabilidades del contratista
 IV. Personal: A) Definición y perfil de puestos B) Cantidad de personal por estación I) Capacitación
 V. Sistema Web del STPB

⁴³ **I. Características. Marco conceptual** (A) Motivo de la creación de una red de ciclovías protegida e integrada B) Marco conceptual C) Selección de arterias D) Características de las ciclovías E) Características de las bisisendas).
II. Marco jurídico
III. Proceso para la construcción de ciclovía (A. Elección del eje B. Informe de conflictividad C. Relevamiento D. Elaboración de planos de proyecto; E. Tareas previas a la ejecución).
IV. Obra de ciclovía (A. Seguridad durante la obra B. Cordones C. Demarcación horizontal D. Señalización vertical E. Delineadores F. Semáforos G. Cunetas).
V. Proceso para la construcción de bisisenda (A. Elección del eje B. Relevamiento C. Elaboración de planos de proyecto D. Tareas previas a la ejecución).
VI. Obra de bisisenda (A. Seguridad durante la obra B. Tareas realizadas por otras áreas del Gobierno C. Características de la cinta de hormigón D. Demarcación horizontal y señalización vertical).
VII. Mantenimiento



- II. Marco jurídico
- III. Proceso para la construcción de ciclovía
- IV. Obra de ciclovía
- V. Proceso para la construcción de bicisenda
- VI. Obra de bicisenda
- VII. Mantenimiento

Actividad 3: Promoción de la Movilidad saludable

Elemento de CI 1: Manual de procedimiento. Al igual que para las dos actividades centrales anteriores el manual cuenta con un apartado destinado a la regulación de la promoción de la movilidad sustentable. Allí se establecen las siguientes pautas:

- I. Eventos⁴⁴:
- II. Comunicación
- III. Relación con comercios
- IV. Relación con bicicleterías
- V. Descuentos y beneficios para ciclistas
- VI. Relación con estacionamientos
- VII. Legales
- VIII. Infraestructura
- IX. Relaciones institucionales y educación⁴⁵

4.6.2 Dinámica de control interno

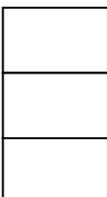
Se define de esta manera a todas las decisiones, operaciones, dispositivos, o cualquier herramienta que intervenga en la gestión diaria de las políticas propias de la entidad.

4.6.2.a Sistemas de planificación de gestión

Éste tipo de sistemas configuran uno de los componentes dinámicos de un adecuado sistema de control interno en las organizaciones. Se agrupan bajo

⁴⁴ A) Procedimiento común a todos los eventos B) Estacionamiento de bicis C) Guardería de bicis D) Enseñanza de bicis E) Recorridos temáticos F) Protocolo de emergencia y accidentes G) Talleres Ecobici H) Bicicleteada masiva

⁴⁵ A) Actividades con Escuelas B) Talleres de Capacitación Auxiliares Mecánicos de Bicicleta C) Relación con Universidades D) Relaciones Internacionales.



éste apartado los instrumentos de gestión que permitan y/o faciliten alcanzar una **mayor eficacia y eficiencia en las operaciones centrales** de la entidad examinada.

A los efectos de relevar la existencia de tales sistemas se solicitó al ente los detalles pertinentes en la materia. **Si bien el auditor no obtuvo detalles específicos sobre metodología de planificación** establecida para el cumplimiento de las Responsabilidades primarias, la DGMSA manifestó a modo de respuesta general que *las responsabilidades primarias, funciones y objetivos de la DGMS, fueron determinadas por el decreto 660/2011. Quienes realizan estas acciones y su correspondiente planificación son las G.O de Ciclovías e Intervenciones Peatonales*⁴⁶.

No obstante ello, de acuerdo al resto de la información relevada⁴⁷, el organismo en estudio manifiesta disponer de los siguientes **mecanismos de planificación de gestión**:

1. **Plan estratégico de gestión:** donde se definan los propósitos y objetivos a cumplir a lo largo de 4 años, así como los proyectos que se desarrollen para llevarlos a cabo.

La DGMSA informó a su propia Unidad de Auditoría Interna⁴⁸ que el *Plan Estratégico de Gestión y Proyectos para el período 2011 - 2014* consistió en *desarrollar los programas según las competencias y objetivos de la DGMSA que surgen del Decreto 660 GCABA 11, modificado por DEC. 123 GCBA 12*. Cabe recordar que los mismos se han detallado en éste mismo Informe en el apartado **4.3. Estructura organizacional**.

Asimismo, adjunta un detalle de los programas que se llevaron a cabo en dicha Dirección con una breve reseña de lo realizado⁴⁹.

⁴⁶ En respuesta a Matriz de Información pendiente AGCBA Ítem 6 del Informe de respuesta cursado por correo electrónico
 Re: INFORMACIÓN pendiente AGCBA Relevamiento viernes 04/08/2017 02:58 pm
 Ítem 6: Responsabilidades primarias, funciones y objetivos de la DGMSA:
 a. detalles de cómo, quienes, cuando las planifican
 b. detalles de qué acciones y/o medidas se efectuaron respecto a cada una de ellas
 c. grado de cumplimiento de los mismos durante 2015 y vigentes.

⁴⁷ Fuentes: Informe UAI NO-2015-23351249-UAIMJG; Respuestas de DGMSA a notas AGCBA 352/17 y 977/17.

⁴⁸ PT 12 LFG Cruzamiento del Informe UAI NO-2015-23351249-UAIMJG con las respuestas de la DGMS a las notas AGCBA 352/17 y 977/17.

⁴⁹ Cabe señalar que ante similar requerimiento de ésta Auditoría la DGMSA respondió de modo análogo (respuesta a Nota 352 AGCBA 17 Punto 4: Políticas y prioridades definidas por la Dirección General de Movilidad Saludable o sus organismos superiores para el Ejercicio 2015 -y/o plurianuales en caso de corresponder).



2. Plan Operativo Anual⁵⁰: de acuerdo a la información suministrada al auditor - que a su vez forma parte de una respuesta de la DGMSA a su UAI – el ente cuenta con un Plan Operativo Anual (POA). Allí informa lo siguiente:

- **Relación del POA con la formulación presupuestaria:** la DGMSA para el año 2015 solicitó un presupuesto de \$ 78.644.000. La sanción del importe para DGMS fue de \$ 44.864.136. Se otorgó el 57,05% del presupuesto solicitado para el plan proyectado para 2015. No obstante lo informado por el auditado, debe aclararse que de acuerdo a los registros presupuestarios, el Crédito vigente de ésta Dirección General fue de \$ 91.001.957,00 un 15,7% superior al solicitado.

4.6.2.b Cumplimiento de leyes y reglamentos:

El auditado manifiesta que considera suficiente el marco normativo a los efectos de dar cumplimiento a las funciones encomendadas a la DGMSA por parte del decreto 660/2011.

- 1. Actos administrativos:** se solicitó al auditado, los Actos Administrativos emitidos por la UE 313 para el Programa N° 35 desde el 01 de enero al 31 de diciembre de 2015, incluyendo en el detalle la fecha de publicación en el Boletín Oficial si la hubiere. De acuerdo a la información provista A continuación se detalla la composición por objeto de las 119 disposiciones emitidas durante 2015:

Objeto de la Disposición	Cant	%
Intimar devolución del rodado o pago de multa	67	56,3
Aprobar gasto de mantenimiento de cintas transportadoras	15	12,6
Dejar sin efecto otra disposición	13	10,9

⁵⁰ Fecha de entrada en vigencia: 1° de enero de 2015.

Aprobar caja chica especial	8	6,7
Designar Responsables Administrativos del presentismo	4	3,4
Aprobar gastos de caja chica común	2	1,7
Aprobar acta de recepción provisoria de obra	2	1,7
Designar Responsable Judicial	2	1,7
Eximir de firma de planillas de presentismo	2	1,7
Aprobar transferencia de bien de uso:	1	0,8
Aprobar Manual de Procedimiento DGMSA	1	0,8
Aprobar reposición de caja chica	1	0,8
Rechazar pretensión resarcitoria de un usuario por daño:	1	0,8
TOTAL	119	100.0

Del cuadro arriba desplegado se observa que la mayor parte de las disposiciones corresponden a intimaciones a los usuarios del STPB que no devolvieron el rodado (56,2%) mientras que el 12,6% de los actos administrativos tuvieron por objeto aprobar los gastos de mantenimiento de las cintas transportadoras instaladas en la Terminal de Retiro. En tercer lugar se ubican las medidas destinadas a anular disposiciones anteriores (10,9%). Estos 3 motivos concentraron el 79,8% del volumen administrativo interno en materia normativa.

2. Obligaciones funcionales establecidas normativamente: consultado respecto a las acciones concretadas⁵¹ en relación a las funciones y objetivos establecidas por ley el auditado presentó un Informe detallado⁵². A partir del análisis del mismo y conjuntamente con la restante información recopilada se ha construido una matriz de cumplimientos normativos. En la misma se observan las exigencias pautadas en el marco regulatorio de

⁵¹ En 2015 (incluyendo las plurianuales).

⁵² En respuesta a Matriz de Información pendiente AGCBA Item 7 Anexo IV del Informe de respuesta cursado por correo electrónico el 04/08/2017.

la actividad desarrollada por la DGMSA y las acciones desarrolladas. Cada marca representa un cumplimiento, es decir: qué obligaciones fueron cubiertas por cada una de las acciones desarrolladas por el ente. Por razones de practicidad de lectura se aloja ésta herramienta gráfica de análisis en el **anexo II**.

3. Aprobación del Plan operativo anual: en lo que respecta al Plan operativo anual, como se informó en 4.6.2.a no se ha puesto en práctica la aprobación de los mismos por parte del Jefe de Gobierno de la CABA.

4.6.2.b Sistemas de control de gestión

Del análisis de la información relativa a los mecanismos de seguimiento, ajustes y evaluación de los procesos internos de gestión que aplica la DGMSA surgen los siguientes:

	Mecanismo	Situación
1	Tableros de control	La Dirección General no ha implementado un sistema de tablero de control a la fecha.
2	Métodos de seguimiento o monitoreo	No se ha puesto en funcionamiento un sistema de monitoreo, evaluación del cumplimiento y grado de ejecución de los estándares y compromisos. No obstante lo dicho a clara que el monitoreo indicado se lleva conjuntamente con la DGTAYL de la Jefatura de Gabinete de ministros (JGM) de manera trimestral ⁵³ .
3	Informes de gestión	El organismo aportó al auditor su Informe de Gestión 2011 – 2015 contenido en expediente EX – 2017 – 05898650 – MGEYA – SSMSS. En el mismo se detallan las acciones llevadas adelante por la DGMSA así como diferentes aspectos de la gestión del ente. Los mismos se han volcado en el presente Informe en función de la

⁵³ Información extraída de la respuesta a la UAIMJG por parte de la DGMSA. informa que Dichos informes ni las constancias de su curso a DGTAYL no fueron adjuntados a la respuesta recibida por GCABA



		<p>pertinencia y necesidad que el mismo requirió y son citados convenientemente. Por tal motivo en éste punto sólo resta certificar la existencia de éste mecanismo de control interno en el ente bajo estudio.</p>				
4	<p>Programa “Carta de Compromiso con el Ciudadano”</p>	<p>DGMSA informa que no cuenta con éste Programa. Sin perjuicio de ello manifiesta que existen diferentes mecanismos para mantener el contacto con los ciudadanos -escuchando sus sugerencias y opiniones para mejorar la gestión- los cuales se detallan a continuación.</p>				
5	<p>Otros mecanismos de consulta a los usuarios</p>	<p>Éste ítem hace referencia al sistema de comunicación e información al usuario sobre las prestaciones de la DGMSA a través del cual se informen a los usuarios sobre la naturaleza, contenido, características y formas de prestación de los servicios que brindan y los requerimientos para acceder a los mismos.</p> <p>En lo referente a éste punto la DGMSA desagrega los siguientes instrumentos:</p> <table border="1"> <tr> <td>a</td> <td> <p>Encuestas realizadas por la Gerencia operativa de promoción⁵⁴:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Movilidad. • Amigos de la movilidad saludable. • Intervenciones peatonales. • Encuestas a bicicleterías y a diferentes comercios cercanos a la traza de la Red de Vías para Ciclistas. • Encuestas Sube y Baja. • Ciudad Legible. </td> </tr> <tr> <td>b</td> <td> <p>Correo electrónico para consultas y reclamos: en lo que respecta al sistema de Transporte Publico de Bicicletas (STPB) existe una dirección de correo electrónico <i>ecobici@buenosaires.gob.ar</i> mediante el</p> </td> </tr> </table>	a	<p>Encuestas realizadas por la Gerencia operativa de promoción⁵⁴:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Movilidad. • Amigos de la movilidad saludable. • Intervenciones peatonales. • Encuestas a bicicleterías y a diferentes comercios cercanos a la traza de la Red de Vías para Ciclistas. • Encuestas Sube y Baja. • Ciudad Legible. 	b	<p>Correo electrónico para consultas y reclamos: en lo que respecta al sistema de Transporte Publico de Bicicletas (STPB) existe una dirección de correo electrónico <i>ecobici@buenosaires.gob.ar</i> mediante el</p>
a	<p>Encuestas realizadas por la Gerencia operativa de promoción⁵⁴:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Movilidad. • Amigos de la movilidad saludable. • Intervenciones peatonales. • Encuestas a bicicleterías y a diferentes comercios cercanos a la traza de la Red de Vías para Ciclistas. • Encuestas Sube y Baja. • Ciudad Legible. 					
b	<p>Correo electrónico para consultas y reclamos: en lo que respecta al sistema de Transporte Publico de Bicicletas (STPB) existe una dirección de correo electrónico <i>ecobici@buenosaires.gob.ar</i> mediante el</p>					

⁵⁴ Debe señalarse que las entrevistas arriba señaladas no fueron anexadas a la copia del informe UAI adjuntado a la respuesta a AGCBA.

		<p>cual se realizan y tramitan diariamente consultas y reclamos.</p> <p>Página web: http://www.buenosaires.gob.ar/sistema-de-transporte-publico-en-bicicletas/consultas/. En dicha página se puede tramitar consultas o sugerencias del Sistema Ecobici⁵⁵.</p>
6	Guía de Tramites	DGMS responde que no ha puesto en práctica la guía de trámite.
7	Programa de calidad de gestión	<p>No se ha puesto en marcha el Programa de Calidad en la Gestión, sin perjuicio de ello se encuentran en vías de cumplimentar dicha tramitación.</p> <p>Asimismo informan que han mantenido gestiones con organismos (UTN, SIGEBA) para la certificación de los procesos de calidad. No obstante ello, de la documentación respaldatoria de los Convenios concertados durante 2015 no surgen evidencias de haberse concretado dichos acuerdos.</p>
8	Sistema de quejas y reclamos	<p>Se ha implementado el Sistema de Reclamos y Seguimiento de Expedientes⁵⁶ a través del Área Administrativa y Legal⁵⁷.</p> <p>Asimismo DGMS informa que existe una dirección de correo electrónico ecobici@buenosaires.gob.ar mediante el cual se pueden realizar las consultas y reclamos.</p>
9	Auditorías internas	De acuerdo a la información proporcionada por la propia

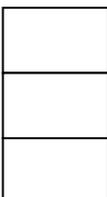
⁵⁵ DGMS indica que con el objeto de brindar la más detallada información a los vecinos de la ciudad en la página <http://www.buenosaires.gob.ar/ecobicit> se encuentra:

- Sistema Ecobici, pedalea la ciudad: Detalle de ciclovías.
- Campaña pedalea seguro: Con el fin de concientizar a los ciudadanos sobre las leyes de tránsito.
- Comunidad: Cursos, talleres y actividades
- Redes sociales: Facebook: <https://www.facebook.com/baecobici/>
- Twitter: <https://twitter.com/baecobici>.

⁵⁶ Se deja constancia que no se adjuntó -lo tramitado- a la copia del informe de la UAI adjunto a la respuesta para la AGCBA.

⁵⁷ **Procedimiento:**

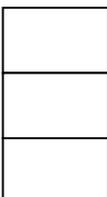
- Se recepcionan reclamos en la Mesa de Entradas de la DG.
- Se derivan a la correspondiente Gerencia Operativa (de la Dirección acorde a sus áreas de competencia),
- Allí se analiza lo solicitado y la viabilidad de su procedencia.
- Se realiza un informe que se notificado mediante cedula (diligenciada por la oficina de notificaciones del Gobierno de la Ciudad) o mediante notificación personal cuando los interesados se presentan en las oficinas de esta repartición al efecto.



		<p>DGMSA⁵⁸, durante 2015 se practicaron dos seguimientos de observaciones por parte de su auditor interno⁵⁹. En los mismos se requiere al auditado cumplimentar para cada observación con las siguientes pautas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acción Correctiva • Fecha Probable de Inicio • Fecha Probable de Conclusión • Situación Relevada • Comentarios <p>El equipo auditor pudo verificar que los Seguimientos de auditoría interno fueron respondidos oportunamente. Por razones prácticas se remiten al Anexo III el detalle de las observaciones correspondientes.</p>								
10	Control Metas físicas	<p>Como se anticipó en 4.3, este programa posee una meta física que es la Utilización del STPB y su Unidad de Medida es “Viaje”.</p> <p>Durante el periodo bajo estudio se registraron los siguientes resultados:</p> <table border="1" data-bbox="703 1137 1444 1339"> <thead> <tr> <th>Unidad de medida</th> <th>Sanción</th> <th>Concreción</th> <th>% Variac.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Utilización del STPB</td> <td>1.752.000</td> <td>909.070</td> <td>-48,11</td> </tr> </tbody> </table> <p>Fuente: Distribución Presupuestaria 2015 y Cuenta Inversión 2015</p> <p>No se pudieron verificar la existencia de mecanismos de ajuste o revisión de desvíos en éste ítem en particular.</p>	Unidad de medida	Sanción	Concreción	% Variac.	Utilización del STPB	1.752.000	909.070	-48,11
Unidad de medida	Sanción	Concreción	% Variac.							
Utilización del STPB	1.752.000	909.070	-48,11							

⁵⁸ En respuesta a Nota AGCBA N° 352/17 se recibieron la transcripción de las observaciones del “seguimiento de observaciones y plan de acciones correctivas de desvíos y/o irregularidades vertidas en los Informes Nros. 05-UAIMJG/2013 y 24-SGCB/14” efectuado por la Unidad de Auditoría Interna de la Jefatura de Gabinete de Ministros (UAIMJG).

⁵⁹ Dichos seguimientos son : el primero con fecha 06 ABR 15 cursado por Nota NO 2015 05794843 UAIMJG y el segundo con fecha 21 JUL 15 cursado por nota NO 2015 16055662 UAIMJG En ambos casos emplaza a la DGMSA a fin de que informe, en el plazo de CINCO (5) días hábiles de recibida la presente, si las mismas han sido regularizadas o, caso contrario, indique el estado actual en que se encuentran y la Acción Correctiva con las fechas probables de inicio y finalización, adjuntando la documentación que considere pertinente.



11	Digitalización de procesos administrativos	Se ha puesto en práctica el sistema de firma digital a través de los correspondientes sistemas de gestión del GCBA como los son GEDO, EE, SADE, TRACK, LOYS, entre otros.
12	Sistema de compras electrónicas	Se realiza por medio del Sistema Buenos Aires Compras (BAC). Asimismo informan que sus integrantes han realizado la capacitación correspondiente para el manejo de dicho sistema.
13	Interoperabilidad	No existe un sistema formal propiamente dicho. Sólo se realiza a través del seguimiento de la información y chequeo constante de la tramitación por medio del Área Administrativa.

Conclusión: se verifica la existencia de diversos mecanismos formalizados de control de gestión aunque de todos los existentes en la Administración algunas permanecen pendientes de aplicación. Del análisis estrictamente cuantitativo se verifica que de los 13 dispositivos se encuentran en aplicación efectiva 6 de ellos como se grafica en el cuadro 17. El caso particular del control de ejecución de metas físicas es el que revela mayor importancia particularmente por la magnitud del desvío revelada en el periodo bajo análisis.

Cuadro 17: Dispositivos de control interno

		dispositivo												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Aplicación	SI			x		x			x	x		x	x	
	NO	x	x		x		x	x			x			x

4.6.2.c Confiabilidad de la información financiera - contable.

Gestión de la información financiera: el organismo carece de oficina administrativa propia. La información financiera vinculada con la ejecución presupuestaria está a cargo de la Jefatura de Gabinete de Ministros a través de la Dirección General Evaluación del Gasto⁶⁰ dependiente de la SS Planeamiento y Control Gestión de la JGM.

La intervención sobre los recursos financieros que la DGMSA realiza es la administración de sus Cajas chicas. Durante 2015 se produjeron cuatro rendiciones de caja chica efectuadas a la misma repartición del Ministerio.

Análisis de Cajas chicas: durante 2015 se produjeron cuatro rendiciones de caja chica efectuadas por el ente examinado, a saber: 2 cajas chicas comunes y dos especiales. La DGMSA remitió copia de estas rendiciones excepto para el caso de la Caja Chica Especial “Pedaleo Seguro” de \$500.000,00.

El equipo de auditoría procedió al examen de la documentación correspondiente a Cajas Chicas Comunes, Cajas Chicas Especiales y Libros Contables, remetida por Dirección General.

A continuación se describen los resultados del análisis de las mismas:

- **Cajas chicas comunes:** la Caja Chica Común fue otorgada por Expediente 2226772-MGEYA-DGMS715. Las Cajas Chicas Comunes se liquidaron bajo las normas del Decreto N° 67/2010 y la Resoluciones N° 59/GCABA/MHGC/15.

La DGMS efectuó dos rendiciones de Cajas Chicas aprobadas por las siguientes disposiciones:

Disposición N°	CAJA CHICA N°	IMPORTE
DI-2015-84-DGMS	1	18.000,00
DI-2015-119-DGMS	2	17.000,00

Fuente: Información remitida por el organismo

⁶⁰ 3.2 DG Evaluación del Gasto . Descripción de Responsabilidades Primarias:

- Verificar la oportunidad, confiabilidad y consistencia de la información recibida de las distintas áreas, mediante la implementación de un sistema de verificación continua de la calidad de los datos.
- 3.2.2 GERENCIA OPERATIVA PRESUPUESTO. Descripción de acciones:
Realizar el seguimiento de la ejecución presupuestaria a los fines de su evaluación respecto del Tablero de control.



- **Cajas chicas especiales:** se informó sobre 2 cajas de éste tipo, a saber:
Caja chica especial “Insumos y Herramientas”: por Resolución N° 2014-375-MJGGC, se le asignó a la DGMS un fondo de Caja Chica Especial “Insumos y Herramientas” de \$300.000,00, sin límite por comprobante y cuya rendición no deberá excederse de los 60 días contados desde la fecha de depósito. Los gastos ascendieron a la suma de \$276.821,12, el saldo de \$23.178,88 fue reintegrado a la cuenta bancaria con fecha 13/11/2015.

Caja chica especial “Pedalea Seguro”: por Resolución N° 2015-122-DGTALMJG, se le asignó a la DGMS un fondo de Caja Chica Especial “Pedaleo Seguro” de \$500.000,00. 2- “Pedalea Seguro”.

La rendición no debería excederse al cierre del Ejercicio 2015. El único proveedor fue BLKEDS S.A. (black-out.com.ar), con una sola factura. El gasto fue aprobado por Disposición DI-2015-DGMS de la Dirección General de Movilidad saludable

Libros y registros contables: el Organismo posee los siguientes Libros Contables, cada uno de ellos presenta rúbrica de apertura y cierre:

- **Caja Chica Común,** en el mismo se registran los comprobantes por fecha e imputación. Registro de Rubrica N° 89/12. Fueron utilizadas las fojas N° 6, 7 y 8, donde se transcribió la Rendición de la Caja Chica Común N° 1. Asimismo según constancia de la Auditoria Interna de la Jefatura de Gabinete, las fojas N° 9 a 11 son invalidas.
- **Caja Chica Especial,** en el mismo se registran los comprobantes por fecha e imputación. Registro de Rubrica N° 90/12. Se utilizó la foja N° 17 donde se transcribió la rendición de la Caja Chica Especial “Insumos y Herramientas”
- **Movilidad,** no posee registros ya que no se tramito Caja Chica por Gastos de Movilidad. Registro de Rubrica N° 91/12. La única foja utilizada fue la N° 2.
- **Banco,** se registra el detalle de las operaciones bancarias de la Cta. Cte.



N° 9210/4. Registro de Rubrica N° 92/12. Fueron utilizadas las fojas N° 12 y 13.

- **Salvedades:** en la Apertura de los Libros Contables de “Bancos” y “Caja Chica Especial” la Dirección General de Movilidad Saludable hizo la salvedad en relación a la fecha de asignación de funciones del Director General.
- **Cuenta corriente bancaria:** el organismo utilizo la Cuenta Corriente del Banco de la Ciudad de Buenos Aires – Sucursal 12 Obelisco - N° 9210/4.

4.6.1.d Mecanismos de registración y archivo y gestión de Información:

Se examinó la existencia de dispositivos de registro y archivo de información relativa a la DGMSA con sus principales características y alcances. Los controles internos del procesamiento de datos deben funcionar en forma adecuada de manera de asegurar la corrección, confiabilidad e integridad de los datos procesados.

Se detallan los mismos a continuación:

- **Registros de personal:**
 - a. **Personal contratado:** la DGMSA proveyó de un listado básico de personal contratado, aclarando que sus registros no cuentan con la totalidad de los datos de los agentes contratados ya que en el periodo auditado la información completa al respecto no era administrada por la DGMSA sino por la Jefatura de Gabinete. Por tal motivo el ente carecía de los datos correspondientes a título profesional y edad de los agentes declarados. No obstante ello en sus listados se detalla para cada agente:
 - Apellido y Nombre
 - Tipo de afectación (planta, contrato, autoridad superior, etc)
 - Inicio contrato
 - Final contrato (mes)
 - Mese trabajados (mes)
 - Sueldo mensual

- Sueldo anual
- Función
- Estudios cursados

b. Personal de Planta:

La DGMSA proporcionó sus registros de personal de planta el cual fue comparado con el proporcionado por la Subsecretaría de Gestión de Recursos humanos del GCBA. (ver cuadro 11)

- **Legajos de personal:** DGMS Indica que los legajos de personal de la planta permanente de la DGMS se tramitan desde la Gerencia Operativa de Recursos Humanos de la DGTAYL de la Jefatura de Gabinete de Ministros del GCBA.
- **Control de asistencia:** informan que diariamente desde la DGMSA se remite la *planilla de asistencia* que firman los agentes de planta permanente con el fin del seguimiento de dicho sector de Recursos Humanos.
- **Registro de usuarios del STPB:** el auditado informa que en el período correspondiente entre el 01/01/2015 y el 31/12/2015 fueron registrados 43.656 usuarios. Asimismo el auditado adjunta en soporte CD 2 archivos PDF que contienen los listados en los cuales consta el código identificador y la fecha y horario de inscripción.
- **Registro de usuarios sancionados: ante el requerimiento del mismo el ente manifestó “Detallamos listado y motivos de sanciones aplicadas a los usuarios por incumplimiento a la normativa vigente”.** No obstante lo manifestado, el equipo de auditoría no recibió ningún registro de sancionados excepto una Disposición⁶¹ por la cual se intima a un infractor

⁶¹ Disposición DI-2015-75-DGMS, 11 JUN 15.



“para que en el plazo de 48 hs proceda a la devolución de la bicicleta n°86 por ante ésta Dirección General de Movilidad Saludable ().... O en su defecto abone el cargo establecido en el art. 96 del Anexo I de la Ley 4040 con la bonificación allí establecida⁶². Ello bajo apercibimiento de iniciar las correspondientes acciones judiciales”.

- **Registro de prestadores:** el auditado informa que la citada norma no reglamentó el Registro de Prestadores allí referido. Asimismo informan que los prestadores aptos para presentarse en los procesos licitatorios son los que fueron previamente registrados en el RIUPP⁶³.
- **Registro de rodados:** se informó las cifras del parque existente, así como la cantidad de unidades robadas, denunciadas y recuperadas.

4.6.1.e Salvaguarda y preservación de activos

- **Control de Inventario patrimonio y bienes de dominio:** el ente en su última respuesta con provisión de información adjuntó como se detalló oportunamente su *Reporte de Inventario Total Acumulado al 31/12/2015*.
- **Mantenimiento edilicio:** en su respuesta correspondiente al tema, la UPEMSA manifiesta: *el Área responsable del mantenimiento edilicio y del procedimiento respecto de cómo se reportaban los desperfectos, carencias y necesidades, no se encontraba bajo control de la DGMS, sino a través de un organismo privado llevado por la administración del edificio, sito en Maipú 255 - CABA.*
- **Parque rodante:** a continuación se detallan los procedimientos para el control del parque rodante en sus diferentes estados de disponibilidad:

⁶² El art. 96 establece los valores del Sistema de Bicicletas Ley 2586 estableciendo una bonificación del 50% por pago voluntario. El valor total allí establecido, correspondiente a una bicicleta completa es de \$1875.

⁶³ **Registro Informatizado Único y Permanente de Proveedores (RIUPP):** Registra el listado de proveedores de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: En el marco del Plan de Modernización de la Administración Pública del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se ha dictado el Decreto N° 116/2014 que implementa el módulo Gestor Único de Proveedores -GUP-, como un medio de recepción y remisión de sus presentaciones, solicitudes, escritos, documentos, notificaciones y comunicaciones propiciado a través de la Plataforma de Gestión Electrónica de Proveedores (GEP).



- a. **Procedimiento administrativo utilizado para derivar la bicicleta a reparación:** el auditado proporcionó una descripción del procedimiento vigente en la materia. Asimismo aclara que paralelo a esto hay mecánicos haciendo recorridos generales donde reparan y ajustan las bicis que requieran mantenimiento.
- b. **Procedimiento administrativo para incorporar bicicletas nuevas y dar de baja las que ya no se usan:** en base a la cantidad de posiciones que se vaya agregando se decide adquirir bicis nuevas. Solo se dan de baja aquellas bicicletas cuyos cuadros quedan inutilizables. En caso de baja se actualiza el software con esta información de modo que dicha unidad no permanezca figurando como operativa.
- c. **Rodados que no se utilizan:** Se utiliza los insumos que estén sanos (cubiertas, pedales, canastos, etc.) para reparar otras bicis y los cuadros se destruyen y se tiran.
- d. **Unidades robadas y/o extraviadas** ⁶⁴: la cantidad de bicicletas desaparecidas durante el período auditado es de 1055, en ese número se engloban las que no fueron devueltas por usuarios, extraviadas, desaparecidas y/o robadas. Debe aclararse que, dentro de ese global, las unidades que DGMSA tiene registradas como robadas son 647 mientras que las unidades recuperadas en forma completa fueron 148.

Como se señala en el apartado 4.6.1.d no se verificó la existencia de un registro de usuarios sancionados aunque el auditado sí detalla los motivos de las sanciones aplicadas a los usuarios por incumplimiento a la normativa vigente. Eso incluye:

- **Suspensión:** cuando el usuario se pasa del tiempo de uso (1 hora) Se lo suspende. La primera vez por 3 días, la segunda vez por una semana, la tercera por dos semanas. y así sucesivamente.

⁶⁴ PT 15 LFG sobre robo de bicicletas e información UPEMSA por correo electrónico 29 SET 17.



- **Inhabilitación:** Cuando el usuario no devuelve nunca la unidad se lo inhabilita para siempre o hasta que abone la bicicleta correspondiente.

Asimismo se proveyó la Declaración Jurada a la que los usuarios del STPB suscriben on-line al inscribirse en el sistema. En dicho documento se detallan los términos, alcances y condiciones para ser usuarios del STPB como así también, en la misma **asumen la responsabilidad por daños en ocasión del uso las bicicletas del STPB.**

Unidades recuperadas: de los registros presentados por la DGMSA surge que en 2015 se recuperaron 148 rodados, de los cuales 36 registraban denuncia o intervención policial, en tanto que 112 fueron recuperadas con anterioridad a la intervención de fuerzas de seguridad, por medio de otros usuarios, vecinos, o personal del sistema de Ecobici.

Denuncias 2015: en base a la planilla de Denuncias (donde se encuentran registradas todas las realizadas a la fecha), en el año 2015 se efectuaron 36 denuncias de robos de bicicletas, siendo el total de bicicletas robadas 647⁶⁵.

Ante el requerimiento del auditor, el ente proveyó detalle de 10 denuncias realizadas por robo entre el 10/11 y el 29/12 de 2015 con las respectivas cantidades de rodados robados por fecha, dando como resultado un total de 92 unidades. No informa sobre las denuncias realizadas durante el resto del año, con lo cual permanecen sin detalle las restantes 26 denuncias.

- **Seguridad informática:** en éste punto específico la DGMSA manifiesta que no ha tramitado desarrollos de este tipo. Sí se realizan backup. Asimismo dejan constancia que se tramitará a través de la Agencia de Sistemas de Información (ASI).

⁶⁵ En ítem 13 de respuesta por correo electrónico del 04 AGO 17.

4.7.1 Áreas críticas de la DGMSA

De acuerdo a los exámenes practicados y a la información obtenida en el proceso de relevamiento y con vistas a futuras auditorías, se pueden anticipar 3 áreas críticas a saber:

1. Gestión del Sistema de Transporte Publico de Bicicletas
2. Gestion de la construcción de red de ciclovías y biciesendas
3. Sistemas de planificación y control internode gestión.

Sobre éstas áreas, la actual UPEMSA y sus órganos superiores según corresponda, deberán concentrar los pertinentes esfuerzos de gestión a los efectos de su adecuado sostenimiento como organización. En el cuadro 18 se detallan las debilidades relevadas:

Cuadro 18: Áreas críticas de la DGMSA

1	Gestión del STPB	<p>3. Incumplimiento de las metas físicas: se registra un sub-ejecución de la meta física (viajes en bicicleta) del orden del 48,1%.</p>
2	Red de Ciclovías y biciesendas	<p>1. Subjecución de la planificación: de a acuerdo a lo detallado en el informe de gestión 2011 – 2015 el objetivo constructivo era de alcanzar un total de 155 kms de red construidos. Eso implicaba una construcción durante 2015 de 51.94 kms de los cuales se efectivizaron 13,61, permaneciendo en obra 1,95 y quedando pendiente 36.88 kms. Estos últimos representarían el 29% de la meta de origen.</p>

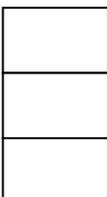


<p>3</p>	<p>Sistemas planificación y de control gestión</p>	<p>3. Métodos y pautas de planificación: formales o informales para el desarrollo de los productos finales propios de la DGMSA: no se pudo verificar la existencia de los mismos.</p> <p>2. Mecanismos de evaluación y seguimiento poco estructurados. No se obtuvo respuesta respecto a los mecanismos formales o informales de seguimiento y ajuste de desvíos en las metas y objetivos⁶⁶.</p> <p>3. Salvaguarda de patrimonio: se verificó a partir de los registros proporcionados por DGMSA un promedio de 1,8 bicicletas extraviadas por día.</p> <p>4. Sistemas de información: se evidencian debilidades de CI en materia de registros. Un caso revelador es el correspondiente a “Denuncias de robo y/o extravío de bicicletas” oportunamente detallado⁶⁷.</p> <p>5. Mecanismos de registro y archivo de información:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deficiente registración de denuncias: no se pudo verificar la existencia de un registro exhaustivo y actualizado en la materia⁶⁸. • Deficiente registración de sanciones: no se pudo verificar la existencia de un registro sobre las sanciones impuestas a los usuarios. <p>10. Plan Operativo Anual: el auditor carece de detalles para describir los procedimientos a través de los cuáles el ente monitorea y eventualmente ajusta los desvíos en sus metas y objetivos.</p> <p>11. Inadecuada planificación presupuestaria: la necesidad de una importante modificación presupuestaria (49,7% del total presupuestado) evidencia falencias al momento de planificar.</p>
-----------------	---	---

⁶⁶ Caso testigo: desvíos de metas físicas. No se verificaron mecanismos de control de cumplimiento de metas físicas Si bien el ente alega que las causales de incumplimiento se anclan en los robos, no pudo proporcionar estadísticas ni registros acabados sobre dicho fenómenos toda vez que se proporcionó el detalle la cantidad de denuncias correspondientes a los últimos 2 meses del periodo auditado.

⁶⁷ Se considera una debilidad registral notoria por la magnitud de las cifras y la centralidad del daño para uno de los servicios finales de la DGMSA. Cómo se señaló oportunamente: los controles internos del procesamiento de datos deben funcionar en forma adecuada de manera de asegurar la corrección, confiabilidad e integridad de los datos procesados.

⁶⁸ La UPEMSA sólo proporcionó un listado de denuncias correspondientes a los 2 últimos meses de 2015.



4.7.2 Conclusiones

El relevamiento practicado sobre la DGMSA durante el periodo bajo exámen permite concluir que el organismo cumple razonablemente con la prestación de los servicios y productos finales que le son asignados en la estructura orgánico-funcional. A modo de somero ejemplo se cita la construcción de ciclovías, bicisendas, peatonalizaciones y senderos seguros, el sostenimiento en funciones y ampliación de STPB así como las diversas actividades de promoción de la movilidad sustentable.

No obstante ello, las debilidades verificadas requieren una intervención efectiva en el corto plazo en lo concerniente a los SIGUIENTES áreas de gestión:

- **Sistemas de seguridad y control de rodados** que impidan o reduzcan sensiblemente el robo o extravío de los rodados.
- **Sistema de provisión de rodados** acorde a las exigencias normativas en materia de protección del usuario.
- **Niveles constructivos (ciclovías)**, teniendo en cuenta la notoria merma cuantitativa registrada en materia de kilómetros construidos comparados con los periodos anteriores en tanto se registró una subejecución del 25.05% de los kilómetros construidos respecto al objetivo planteado para ese año.
- **STPB**: a los efectos de subsanar los desvíos registrados en sus metas físicas (cantidad de viajes por STPB).



ANEXO I:

LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES
LEY Nº 2586/07

SE CREA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BICICLETA PARA LA CIUDAD DE BUENOS AIRES - CREACIÓN - TPB - TRANSPORTE URBANO - ESTACIONES - ALQUILER DE BICICLETAS - ESTACIONAMIENTO - MOVILIDAD SUSTENTABLE - RED DE CARRILES PREFERENCIALES - REGISTRO DE PRESTADORES - SEÑALIZACIÓN - CARNET - CICLISTAS - USUARIOS - BICISENDAS – CALLES

Buenos Aires, 06 de diciembre de 2007

La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sanciona con fuerza de Ley:

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BICICLETA PARA LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Capítulo I

Del Sistema de Transporte Público de Bicicleta

Artículo 1º - Creación. Se crea el Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

Artículo 2º - Definición. Se entiende por Transporte Público de Bicicleta (TPB) un sistema de transporte urbano compuesto por varias estaciones de distribución/estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad, dispuestas para su alquiler, con el fin de ser utilizadas para transportarse dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



Artículo 3° - Objetivo. El sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente, y como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito.

Artículo 4° - Criterios generales. Los criterios que guiarán la adopción de medidas tendientes a implementar el Sistema de Transporte Público de Bicicleta deberán ser:

- a) Imponer este sistema como transporte público alternativo. Abarcará acciones positivas tendientes a hacer de este servicio un complemento del sistema de transporte público y un modo alternativo de transporte que desincentive el uso del automóvil privado.
- b) Mejorar el sistema integral de transporte urbano. Medidas destinadas a buscar soluciones para mejorar el flujo de pasajeros y resolver el problema del tránsito y de las congestiones vehiculares.
- c) Incentivar una movilidad sustentable. La misma deberá incluir el concepto de movilidad urbana limpia protegiendo al medio ambiente de la contaminación. Asimismo, ésta debiera contribuir a la mejora de la salud y de la calidad de vida de los ciudadanos.
- d) Garantizar el derecho a la movilidad, la integridad física y a la seguridad de las personas. Estos derechos se garantizan a través de políticas que ofrezcan mayores oportunidades de movilidad a todos y con la estructura suficiente para que el sistema sea seguro en su funcionamiento, procurando entre otras cosas una red segura de carriles y una concientización social que conlleve a aplicar y hacer cumplir la normativa vigente.
- e) Promoción de espacios públicos de calidad. Esta es una de las metas a alcanzar en el desarrollo de una Ciudad que colabore con la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.
- f) Medidas globales. Esto implicará llevar adelante una visión integral, con políticas transectoriales, que articulen al mismo tiempo criterios ambientales, sociales, urbanos y de movilidad.
- g) Emprender acciones conjuntas con organismos públicos, del sector privado y/u organizaciones no gubernamentales a fin de impulsar la dotación e



infraestructura necesaria para la implementación, mantenimiento y desarrollo de los circuitos que se predeterminen, como así también recibir el financiamiento a través del aporte público o privado.

h) Fomentar y apoyar la iniciativa privada que contribuya a la promoción y explotación del Sistema de Transporte Público de Bicicleta y a la excelencia de los servicios.

i) Participar en el diseño de políticas de seguridad en protección del usuario del Transporte Público de Bicicleta.

j) Crear el Registro de Prestadores del Sistema de Transporte Público de Bicicleta.

Artículo 5° - Aplicación del Código de Tránsito y Transporte. Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley, es de plena aplicación a este sistema lo establecido respecto de requisitos para vehículos, conductores y reglas de circulación para ciclorodados en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

Capítulo II

Características del Sistema de Transporte Público de Bicicleta

Artículo 6° - Características del sistema. El Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con los requisitos y las obligaciones para hacer uso del mismo.

Artículo 7° - Componentes. El Sistema de Transporte Público de Bicicleta estará compuesto por:

a) Estaciones de distribución/estacionamiento. Las mismas se ubicarán en lugares estratégicos de trasbordo, tales como: estaciones ferroviarias, terminales ferroviarias, de subterráneos, de ómnibus y fluviales, centros de trasbordo de transporte público, espacios verdes y recreativos, establecimientos educativos de todos los niveles, museos, polideportivos, clubes, entre otros.



- b) Unidades de bicicletas. Cada estación de distribución contará con un mínimo de unidades de bicicletas para poner a disposición de los usuarios, la cuál variará según la demanda de la estación.
- c) Centros de información/atención: los usuarios contarán con estos centros dispuestos en las estaciones de distribución y en lugares intermedios del recorrido. Los mismos tendrán como función ofrecer acceso a planos de ubicación de la red de estaciones de suministro, contar con teléfono para llamadas restringidas a servicios asistenciales, entre otras.
- d) Señalización adecuada y distintiva: todo el Sistema de Señalización del Transporte Público de Bicicleta deberá ser distintivo y de fácil identificación.

Artículo 8° - Estaciones de distribución/estacionamiento. Son las instalaciones que se dispondrán a lo largo de la Ciudad, en lugares estratégicos y que deberán contar con la cantidad de unidades de bicicletas necesarias según la demanda, con lugares de estacionamiento con mecanismos de seguridad para impedir el robo o hurto de las mismas y con personal idóneo para la atención y el asesoramiento de los usuarios.

Artículo 9° - Bicicletas. Las unidades que integren la dotación de bicicletas de este sistema de transporte público deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- a) Uniformidad en el diseño.
- b) Sistema de identificación alfanumérico particular.
- c) Luces delanteras y traseras de dínamo.
- d) Timbre.
- e) Sistemas de frenos.
- f) Bloqueo antirrobo.
- g) Anclaje a los sistemas que se establezcan para estacionamiento en las estaciones de suministro/estacionamiento.
- h) Un portaobjetos adecuado al tamaño de la bicicleta.



Al momento de gestionar el carnet de usuario establecido en el artículo 13 de la presente ley, se debe hacer entrega a quien lo requiera de un casco homologado o certificado, el cual queda a cargo del usuario y debe ser devuelto si se abandona el sistema. Además, en todas las estaciones de distribución/estacionamiento debe haber cascos disponibles para aquellos usuarios que no los posean.

Artículo 10 - Centros de atención al usuario. Estos centros de atención estarán distribuidos por la Ciudad entre los recorridos que separan a las principales estaciones de distribución/estacionamiento como cabinas con información y servicios disponibles para el usuario. Además contarán con mapas de la Ciudad de Buenos Aires, planos de ubicación de las estaciones de distribución/estacionamiento y de la red de carriles, acceso telefónico a servicio de reparación de averías e información, así como todo otro servicio anexo al sistema que fuese necesario.

Artículo 11 - Señalización adecuada. Todo el Sistema de Señalización del Transporte Público de Bicicleta (TPB) deberá ser uniforme y de características particulares, conforme a la normativa vigente en materia de tránsito y mobiliario urbano.

Capítulo III

De los usuarios

Artículo 12 - Usuarios. Se considera usuario del Transporte Público de Bicicletas (TPB) a toda persona física que haga uso de este medio, habiendo accedido al sistema tras la adquisición del carnet de usuario. Sin perjuicio de ello, otros ciclistas pueden utilizar los lugares de estacionamiento de las estaciones del sistema abonando el arancel que se establezca.

Artículo 13 - Carnet de usuario. El acceso al servicio de Transporte Público de Bicicleta (TPB) se concretará a través del pago de un abono y adquisición del



carnet de usuario que será personal e intransferible. El mismo se tramitará según lo disponga la autoridad de aplicación y tendrá las características que ésta establezca.

Artículo 14 - Requisitos. Son requisitos para acceder al carnet de usuario:

- a) Acreditar identidad y domicilio, mediante la presentación del Documento Nacional de Identidad.
- b) Ser mayor de dieciocho (18) años. Sin perjuicio de ello, los menores de entre dieciséis (16) años y dieciséis (18) años, podrán adquirirlo previa autorización de sus padres o tutores.
- c) Declarar tener capacidad física y psíquica para utilizar este sistema de transporte.
- d) Abonar la tarifa correspondiente al abono mínimo, dentro de la cual se incluirá el porcentaje destinado para cubrir el seguro de responsabilidad civil.

Artículo 15 - Derechos del usuario: sin perjuicio de los establecidos en la Ley Nacional de Defensa del Consumidor N° 24.240, son derechos del usuario del TPB los siguientes:

- a) Una vez adquirido el carnet de usuario, el titular tiene derecho a acceder al sistema en cualquiera de sus estaciones y hacer uso del servicio.
- b) El usuario tiene derecho a ser informado de las características particulares del sistema y de su funcionamiento.
- c) El usuario tiene el derecho de solicitar y recibir asistencia frente a averías o inconvenientes relacionados con el uso del servicio.

Artículo 16 - Obligaciones de los usuarios respecto del servicio:

- a) Deben hacer uso de este servicio con la mayor diligencia exigible respecto al servicio en general, al tránsito y a los peatones.
- b) Deben abonar la tarifa previa utilización del servicio.
- c) Deben llevar siempre consigo su carnet de usuario.
- d) Una vez activado el carnet de usuario, podrá retirar una bicicleta de cualquiera de las estaciones de distribución/estacionamiento.



- e) Deben asumir la guarda y custodia de la bicicleta que retiran, quedando esta bajo la exclusiva responsabilidad del mismo hasta su devolución.
- f) En caso de robo o hurto, el usuario deberá realizar la correspondiente denuncia policial y presentarla en alguna de las estaciones de suministro/estacionamiento.
- g) Una vez utilizado el servicio, deberá devolver la unidad en la estación de distribución/estacionamiento más cercana a su destino.

Artículo 17 - Obligaciones de los usuarios respecto de la circulación:

- a) Deben circular con las bicicletas exclusivamente dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- b) Sólo se podrán estacionar las bicicletas del sistema TPB en las estaciones de distribución/estacionamiento autorizadas a tal fin.
- c) En todo momento deben respetar las reglas de circulación establecidas en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad.
- d) El usuario debe viajar sin acompañantes en el vehículo.

Artículo 18 - Incumplimientos. A través de la reglamentación, el Poder Ejecutivo determinará las sanciones de las que serán susceptibles los usuarios que infrinjan alguna de estas obligaciones.

Capítulo IV
De la infraestructura

Artículo 19 - Obligación previa. Para implementar el sistema de TPB, se debe garantizar una infraestructura mínima, adecuada y segura para el buen funcionamiento de este transporte.

Artículo 20 - Sistema de red de carriles. La Ciudad implementará un sistema de red de carriles para bicicletas que interrelacione las principales áreas conflictivas y de origen/destino del tránsito existente y potencial de bicicletas.

Artículo 21 - El sistema de red de carriles estará conformado por carriles



exclusivos o ciclovías, bisisendas, calles o carriles preferenciales. En todos los casos deben tener trazados y dimensiones de seguridad adecuados, única o doble circulación, iluminación, señalización y sistema de información al ciclista.

Artículo 22 - Requisitos de calidad de la infraestructura:

- a) Los carriles destinados al uso de bicicleta estarán conformados por el mismo material que el resto de la calzada, incorporando las señalizaciones horizontales y verticales adecuadas y dotándolo de una división que lo separe del resto del tránsito.
- b) Los carriles serán de sentido único o doble mano y podrán estar situados a ambos lados de la calzada.
- c) Debe procurarse la mayor visibilidad en las intersecciones evitando maniobras inesperadas especialmente en los giros, dando prioridad al ciclista en las maniobras e incorporaciones y facilitando su visibilidad a los conductores de otros vehículos mediante la señalización correspondiente.
- d) En el caso en que las bisisendas sean construidas sobre las aceras, la calidad del revestimiento ha de cumplir los requisitos necesarios para reducir los riesgos de caída.

Capítulo V

Programas de concientización

Artículo 23 - El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires debe poner en marcha los programas de capacitación y educación dispuestos por el Código de Tránsito y Transporte y por la Ley de Educación Vial N° 2.297.

Artículo 24 - Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, la autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte desarrollará programas de educación vial dirigidos especialmente a orientar y concientizar a automovilistas, conductores de transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones en cuanto al uso responsable de la bicicleta. Asimismo, promoverá campañas de



motivación para generar cambios de actitud y estrechar la cooperación entre conductores de otros vehículos, ciclistas y peatones.

Capítulo VI

Financiamiento

Artículo 25 - Los recursos para afrontar los gastos que demande el Sistema de Transporte Público de Bicicletas (TPB) podrán ser:

- a) Los créditos presupuestarios asignados para cada ejercicio, que garantizan las etapas de ejecución y el mantenimiento del servicio.
- b) Los aportes provenientes del Gobierno Nacional.
- c) Los préstamos o aportes internacionales.
- d) Los provenientes de disposiciones testamentarias y donaciones.
- e) Los generados por el propio sistema, si los hubiere.
- f) El canon obtenido por las concesiones que el Poder Ejecutivo otorgue en aplicación de las prescripciones de la presente ley, proveniente de entidades privadas, empresas y de particulares.
- g) Todo otro recurso obtenido a los fines de la presente ley.

Capítulo VII

Autorizaciones al Poder Ejecutivo

Artículo 26 - Se autoriza al Poder Ejecutivo a firmar Convenios de Cooperación y gestionar créditos para la implementación de este Sistema.

Artículo 27 - El Poder Ejecutivo preferentemente prestará el servicio mediante la concesión del mismo, ya sea mediante procesos de licitación convocados al efecto, como a través de iniciativas privadas provenientes de particulares y empresas, y en tanto el plazo de concesión sea superior a los cinco (5) años.



Capítulo VIII

Reglamentación

Artículo 28 - El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en el lapso de 180 días corridos de la fecha de su publicación.

Cláusula Transitoria: el Poder Ejecutivo, a través del organismo técnico que corresponda, en el plazo de ciento veinte (120) días corridos de publicada la presente, debe realizar estudios sobre las necesidades que conlleven la puesta en marcha del Sistema de Transporte Público de Bicicleta, a fin de evaluar la ubicación estratégica de las estaciones de suministro, la red de carriles ha construir para facilitar la circulación en este medio de transporte, los recorridos posibles entre estaciones de distribución/suministro, así como la cantidad de unidades de bicicletas necesarias para hacer frente a la posible demanda.

Artículo 29 - Comuníquese, etc.



ANEXO II: Matriz de cumplimientos normativos de las acciones de DGMSA

Matriz de acciones desarrolladas y su correspondencia con las obligaciones normativas (LEY 2586) y surgidas de la estructura orgánica funcional del GCBA (DEC. 660/11 y modificatorias).

La siguiente matriz tiene por objeto la identificación y cuantificación de las obligaciones vigentes que tiene a su cargo la DGMSA, así como de las diferentes actividades que fueron desarrolladas durante el periodo relevado (2015). Cada uno de los números que figuran en las columnas representa una actividad o acción y en cada fila se detallan las diferentes obligaciones pautadas en la normativa regulatoria (punto a.) y en las responsabilidades primarias (punto b.).

Referencias interpretativas:

- X:** acción que no guarda relación o impacto con la obligación especificada en la fila
- :** acción que no guarda relación o impacto con la obligación especificada en la fila
- nc:** obligación que no corresponde aplicar a las acciones ejecutadas por la DGMSA

Códigos de actividades:

Se detallan a continuación la actividad o acción gubernamental correspondiente a cada número de la matriz:

N°	Acciones concurrentes de DGMSA
01	Tarjeta Instantánea Banco Ciudad
02	Medios y Líderes de Opinión
03	App Verde
04	Concurso de diseño "Nuevos ciclistas para la CABA"
05	a. Estacionamiento en Centros de Tránsito y Universidades

	b. Estacionamiento de bicis en Edificios Públicos	
	c. Estacionamiento de bicis en el Zoo de Buenos Aires	
	d. Estacionamiento de bicis en Garajes de la Ciudad	
	e. Estacionamiento de bicis en Barrio Chino	
	f. Estacionamiento de bicis en la vía pública	
	EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE	
06	Maestros Verdes:	
07	Escuelas Sobre Ruedas/ Dejá tus rueditas!	
08	Sube y Baja:	
09	EcoBici en Plan Sarmiento	
10	Campaña #PedaleáSeguro	
	a. App Móvil:	
	b. Video:	
	c. Manual del ciclista:	
Formación y dotación de recursos para la MS		
11	Curso de Formación Profesional	
12	Bolsa de Trabajo Verde	
Participación comunitaria		
13	Programa Amigos de la Movilidad Sustentable	
	a	Firma de Adhesión al Programa
	b	Premio AMS:
	c	Microcharlas y After Office AMS
	d	Charlas en Empresas
	e	Charlas en eventos de GCBA y/o privados
	f	Hoteles y hostels
	g	Universidades
	h	Locales Amigos de la Bici
	i	Bicicleterías
	j	Firmas con COMMBI, CIMBRA y FECOBA
	k	Centros de Información Turística



	l	Concurso Al trabajo en Bici
	m	Sorteo del Día del Niño
14		Primer Encuentro de Caminabilidad con Jan Gehl
15		Walking Men:
16		Bicicleteadas en la Ciudad:
17		Estacionamiento de bicis en espectáculos culturales
18		Manual de procedimiento
19		Semana de la Movilidad Sustentable:
	a	Descuentos y beneficios para ciclistas:
	b	Día de la Bicicleta:
	c	Parking Day:
	d	Dejá tus rueditas!
	e	Bicicleteada Banco Ciudad.
20		Participación EcoBici en eventos GCBA y/o privados:
	a	Buenos Aires Playa
	b	Autocine en el Rosedal
	c	Folklore en Parque Centenario
	d	Ciudad del Rock
	e	Encuentro Anual de CIDEU 2015 sobre Urbanismo Inclusivo:
	f	BA Camp
	g	BA Hackaton
	h	Bicicleteada Interreligiosa
	i	Día de la Francofonía
	j	Encuentro C40
	k	Día Olímpico
	l	BAFICI
	m	ExpoBio
	n	Macaco
	o	ArteBA
	p	Encuentro Metrópolis en Buenos Aires
q	Gallery Nights	
r	Green Film Fest	
s	Feria INNOVA	

	t	Casa FOA
	u	ExpoBici
	v	Ciudad Emergente
	w	Festival Ciudad Verde
	x	Noche de los Museos
	y	Motiquedada con Escuela Motivarte
	z	Semana Global de Emprendedorismo en el CMD
	zz	Semana de la Bicicleta en UTDT
21		La Historia de la Bici en Buenos Aires..
22		Intervenciones Peatonales:
23		Ciudad Legible:
24		Catálogo del Concurso de Bicicleteros de la Ciudad:
25		Construcción de ciclovías
26		Construcción de biciesendas
27		Instalación de estaciones de STPB
28		Disposiciones intimatorias de devolución de rodados
29		Disposiciones por mantenimiento de cintas transportadoras



a. Normativas⁶⁹

Capítulo I: Del Sistema de Transporte Público de Bicicleta																														
Ítem normativo	Acciones concurrentes de la DGMSA																													
Ley 2586 CABA	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
Art. 3° promover el uso de la bicicleta ⁷⁰	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	X	X	-	
Art. 4° - Criterios generales																														
a Imponer el STPB como transporte público alternativo.	-	-	-	X	X	-	-	-	-	C	-	-	X	-	-	-	-	-	b	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	-
b Mejorar el sistema integral de transporte urbano.	-	-	-	-	X	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X
c Incentivar la MS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

⁶⁹ Nota: Para mayor detalle sobre el articulado de la Ley 2586, remítase al Anexo I: Marco normativo.

⁷⁰ como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente, y como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito.

Ítem normativo		Acciones concurrentes de la DGMSA																												
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
d	Garantizar el derecho a la movilidad, integridad física y seguridad de las personas.	X	-	-	-	X	X	X	X	X	a b c	-	-	X	-	-	-	-	-	a c	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X
e	Promoción de espacios públicos de calidad.	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	i k	X	X	-	X	-	c	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X
f	Medidas globales. políticas transectoriales	X	-	-	-	-	X	X		X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
g	Acciones conjuntas ⁷¹ para el desarrollo y financiamiento de los circuitos.	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
h	Fomentar la iniciativa privada en el STPB.	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-		X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷¹ con organismos públicos, del sector privado y/u organizaciones no gubernamentales

Ítem normativo		Acciones concurrentes de la DGMSA																													
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
i	Participar en políticas de seguridad para usuarios del STPB.	-	-	-	-	-	X	-	-	x	a	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
											b																				
											c																				
j	Crear el Registro de Prestadores del STPB.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Capítulo II: Características del Sistema de Transporte Público de Bicicleta																															
art. 6° Características del STPB. Servicio accesible a todos los usuarios.		-	-	-	-	X	-	-	-	-	C	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	-
art. 7° Componentes del STPB		[Redacted]																													
a	Estacionamiento en sitios estratégicos ⁷² .	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-

⁷² tales como: estaciones ferroviarias, terminales ferroviarias, de subterráneos, de ómnibus y fluviales, centros de trasbordo de transporte público, espacios verdes y recreativos, establecimientos educativos de todos los niveles, museos, polideportivos, clubes, entre otros



Ítem normativo		Acciones concurrentes de la DGMSA																													
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
art. 7° Componentes del STPB	b	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	c	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	K	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	d	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Artículo 8° equipamiento adecuado de estacionamientos ⁷⁵ .		-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-

⁷³ Cada estación contará con un mínimo de unidades variables según demanda.

⁷⁴ En las estaciones de distribución y en lugares intermedios del recorrido Los mismos tendrán como función ofrecer acceso a **planos de ubicación** de la red de estaciones de suministro, contar con **teléfono** para llamadas restringidas a servicios asistenciales, entre otras.

⁷⁵ que deberán contar con **la cantidad de unidades de bicicletas necesarias según la demanda**, con lugares de estacionamiento **con mecanismos de seguridad para impedir el robo o hurto de las mismas** y con personal idóneo para la atención y el asesoramiento de los usuarios

Ítem normativo	Acciones concurrentes de la DGMSA																													
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
Artículo 9° Bicicletas. Requisitos mínimos ⁷⁶ :	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
Artículo 10 Centros de atención al usuario ⁷⁷ .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	k	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Artículo 11 Señalización adecuada ⁷⁸ .	-	-	-	-	b	-	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo III: Usuarios																														
Artículo 12 Usuarios ⁷⁹ . Otros ciclistas pueden utilizar estaciones del STPB ⁸⁰ .	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na

⁷⁶ a) Uniformidad en el diseño; b) Sistema de identificación alfanumérico particular; c) Luces delanteras y traseras de dinamo; d) Timbre; e) Sistemas de frenos; f) Bloqueo antirrobo; g) Anclaje a los sistemas que se establezcan para estacionamiento en las estaciones de suministro/estacionamiento; h) Un portaobjetos adecuado al tamaño de la bicicleta.

Al momento de gestionar el carnet de usuario establecido en el artículo 13 de la presente ley, se debe hacer entrega a quien lo requiera de un **casco homologado o certificado**, el cual queda a cargo del usuario y debe ser devuelto si se abandona el sistema. Además, en todas las estaciones de distribución/estacionamiento debe haber cascos disponibles para aquellos usuarios que no los posean.

⁷⁷ Distribuidos entre los recorridos que separan a las principales estaciones de distribución/estacionamiento como cabinas con información y servicios disponibles para el usuario. Además contarán con mapas de la Ciudad de Buenos Aires, planos de ubicación de las estaciones de distribución/estacionamiento y de la red de carriles, acceso telefónico a servicio de reparación de averías e información, así como todo otro servicio anexo al sistema que fuese necesario

⁷⁸ deberá ser uniforme y de características particulares, conforme a la normativa vigente en materia de tránsito y mobiliario urbano

⁷⁹ Se considera **usuario** del Transporte Público de Bicicletas (TPB) a toda persona física que haga uso de este medio, habiendo accedido al sistema tras la adquisición del carnet de usuario. Sin perjuicio de ello,

⁸⁰ abonando el arancel que se establezca

Ítem normativo	Acciones concurrentes de la DGMSA																												
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
Artículo 13 Carnet de usuario⁸¹.	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na
Artículo 14 requisitos para acceder al carnet⁸²	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na
Artículo 15 - Derechos del usuario⁸³	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na

⁸¹ El acceso al servicio de Transporte Público de Bicicleta (TPB) se concretará a través del pago de un abono y adquisición del carnet de usuario que será personal e intransferible. El mismo se tramitará según lo disponga la autoridad de aplicación y tendrá las características que ésta establezca.

⁸² a) Acreditar identidad y domicilio, mediante DNI; b) Ser mayor de 18 años⁸²; c) Declarar tener capacidad física y psíquica para utilizar este sistema de transporte; d) Abonar la tarifa correspondiente al abono mínimo, dentro de la cual se incluirá el porcentaje destinado para cubrir el seguro de responsabilidad civil.

⁸³ a) Una vez adquirido el carnet de usuario, el titular tiene derecho a acceder al sistema en cualquiera de sus estaciones y hacer uso del servicio. b) El usuario tiene derecho a ser informado de las características particulares del sistema y de su funcionamiento. c) El usuario tiene el derecho de solicitar y recibir asistencia frente a averías o inconvenientes relacionados con el uso del servicio.

Ítem normativo	Acciones concurrentes de la DGMSA																														
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29		
Artículo 17 - Obligaciones de los usuarios respecto de la circulación ⁸⁴ .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	
Artículo 18 - Incumplimientos. El Poder Ejecutivo determinará las sanciones ⁸⁵ .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	
Capítulo IV: infraestructura																															
Artículo 19 Infraestructura mínima, adecuada y segura del STPB.	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-
Artículo 20 Sistema de red de carriles ⁸⁶ .	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	

⁸⁴ a) Deben circular con las bicicletas exclusivamente dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

b) Sólo se podrán estacionar las bicicletas del sistema TPB en las estaciones de distribución/estacionamiento autorizadas a tal fin. c) En todo momento deben respetar las reglas de circulación establecidas en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad. d) El usuario debe viajar sin acompañantes en el vehículo.

⁸⁵ a los usuarios que infrinjan sus obligaciones

⁸⁶ que interrelacione principales áreas conflictivas y de origen/destino.

Ítem normativo	Acciones concurrentes de la DGMSA																													
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
Artículo 21 Sistema de red de carriles⁸⁷ seguro, iluminado, señalizado e informado adecuadamente.	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-
Artículo 22 - Requisitos de calidad de la infraestructura:	[Entire row content obscured]																													
a Carriles con señalizaciones adecuadas y que separe del resto del tránsito.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-
b Carriles sentido único o doble mano ⁸⁸ .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-

⁸⁷ Que estará conformado por carriles exclusivos o ciclovías, bisisendas, calles o carriles preferenciales

⁸⁸ Podrán estar situados a ambos lados de la calzada.

Ítem normativo		Acciones concurrentes de la DGMSA																												
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
c	Visibilidad y seguridad en las intersecciones ⁸⁹ .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-
d	Bicisendas sobre aceras ⁹⁰ anticaidas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-
Capítulo V: Programas de concientización																														
	Artículo 23 Programas de capacitación y educación ⁹¹ .	-	-	-	-	-	X	-	X	-	-	-	c	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁹ evitando maniobras inesperadas especialmente en los giros, dando prioridad al ciclista en las maniobras e incorporaciones y facilitando su visibilidad a los conductores de otros vehículos mediante la señalización correspondiente

⁹⁰ La calidad del revestimiento ha de cumplir los requisitos necesarios para reducir los riesgos de caída

⁹¹ Dispuestos por CTyT y por Ley de Educación Vial N° 2.297. Anexo I de Ley 2148: Código de Tránsito y Transporte; 3.4.2 Capacitación de funcionarios: Los funcionarios que tienen a su cargo aplicar este Código deben concurrir a cursos especiales de capacitación y actualización.



Conclusiones: del análisis cuantitativo de los resultados que ofrece la matriz arriba desplegada surgen las siguientes conclusiones:

- a. Las únicas obligaciones normativas que no registraron ninguna actividad destinada a su cumplimiento efectivo durante el periodo auditado corresponde a:
 - Desarrollo de vehículos sustentables pautado en la responsabilidad primaria número 4
 - Creación del Registro de Prestadores del STPB.

- b. Se registran 3 items normativos que no fueron susceptibles de verificación en el presente Proyecto debido a su carácter de relevamiento hecho por el cual no se efectuaron los procedimientos propios de otro tipo de auditorías que permitirían comprobar el cumplimiento o no de dichas actividades, a saber:
 - Control de cumplimiento del Artículo 13 Carnet de usuario.
 - Control de cumplimiento del Artículo 14 Requisitos para acceder al carnet.
 - Control de cumplimiento del Artículo 15 Derechos del usuario.

- c. Las obligaciones que mayor número de actividades registraron fueron las que se detallan a continuación:

orden	acción	n
1	Incentivar la MS	29
2	Políticas para promover la MS	29
3	promover el uso de la bicicleta	23
4	Garantizar el derecho a la movilidad, integridad física y seguridad de las personas.	14
5	Promoción de espacios públicos de calidad.	12

6	Otros Programas de educación vial.	11
7	Imponer el STPB como transporte público alternativo.	10
8	Mejorar el sistema integral de transporte urbano.	9
9	Características del STPB. Servicio accesible a todos los usuarios.	8
10	Medidas globales. políticas transectoriales	7

d. Las obligaciones que menor número de actividades relacionadas registraron fueron:

orden	acción	n
1	Bicicletas. Requisitos mínimos ⁹³ :	2
2	Centros de información / atención ⁹⁴ .	2
3	El Poder Ejecutivo determinará las sanciones	1
4	Crear el Registro de Prestadores del STPB.	0
5	Desarrollo de vehículos sustentables.	0

⁹³ a) Uniformidad en el diseño; b) Sistema de identificación alfanumérico particular; c) Luces delanteras y traseras de dinamo; d) Timbre; e) Sistemas de frenos; f) Bloqueo antirrobo; g) Anclaje a los sistemas que se establezcan para estacionamiento en las estaciones de suministro/estacionamiento; h) Un portaobjetos adecuado al tamaño de la bicicleta. Al momento de gestionar el carnet de usuario establecido en el artículo 13 de la presente ley, se debe hacer entrega a quien lo requiera de un **casco homologado o certificado**, el cual queda a cargo del usuario y debe ser devuelto si se abandona el sistema. Además, en todas las estaciones de distribución/estacionamiento debe haber cascos disponibles para aquellos usuarios que no los posean.

⁹⁴ En las estaciones de distribución y en lugares intermedios del recorrido Los mismos tendrán como función ofrecer acceso a **planos de ubicación** de la red de estaciones de suministro, contar con **teléfono** para llamadas restringidas a servicios asistenciales, entre otras.



ANEXO III

Observaciones de auditoría interna a la DGMSA

Informe 05 UAIMJG seguimientos

Fechas:

Seguimiento I: 06 ABR 15

Seguimiento II: 08 JUN 15

Observación.		Seguimiento	
		I	II
4.1	No existe manual procedimientos	x	X
4.5.6	Diferencias numérica en registros de número de cascos. DGMSA (1608) no coincide con SIGAF (1850).	x	-
4.5.7	No existen elementos de seguridad antirrobo rodados	x	-
4.6.1	Desproporción entre número de cascos y de bicicletas en algunas estaciones de STPB.	x	X
4.6.2	Provisión de cascos no acordes a la normativa vigente	x	X

Nota:

X: observado

- : no observado

Informe 24 SGCBA seguimientos

Seguimiento I: 06 ABR 15

Seguimiento II: 08 JUN 15

Observación.		Seguimiento		
		I	II	
Obras de mantenimiento STPB: CORDONES PREMOLDEADOS				
4.1	4.1.1	Ordenes de servicio inexactas en el detalle de tareas de mantenimiento	X	-
	4.1.2	Certificación de obra n°7 aprobada por la Inspección sin contar con la orden de servicio correspondiente.	x	-
4.2	Nuevas obras; Ciclovías			
	4.2.1	Cuestiones de carácter general		

	4.2.1.1	DGMSA no posee rutinas de registraci3n de sus inspecciones para la Licitaci3n Publica 2924/12	X	-
	4.2.1.2	No existen constancias de cumplimientos a la Orden de Servicio 10 (15 OCT 13) emitidas por la Inspecci3n de obra.	x	-
4.2.2	Cumplimiento de: Pliego de Bases y condiciones Generales; Pliego de Bases y condiciones particulares; Pliego de especificaciones t3cnicas			
		DGMSA no posee rutinas de registraci3n de sus inspecciones para la Licitaci3n Publica 2924/12	X	-
		El contratista incumplió con obligaciones emergentes de los pliegos ⁹⁵ .	X	-
		DGMSA no aplic3 multas ni sanciones a la empresa adjudicataria de la Licitaci3n Publica 2924/12 ⁹⁶ a pesar de haberse detectado 6 incumplimientos a los pliegos de la misma.	X	-
4.2.3	Mediciones de Obras por la Inspecci3n			
		DGMSA no posee registros propios de las mediciones de obra efectuadas ⁹⁷		
4.2.4	Certificados de obra			
	4.2.4.1	Certificaci3n de obra n°7 (DIC 13): ha sido aprobado por la Inspecci3n de obra con una diferencia en favor del contratista de \$24.733.	X	X
	4.2.4.2	Certificaci3n de obra n°8 (ENE 14): ha sido aprobado por la Inspecci3n de obra con una diferencia en perjuicio del contratista de \$350.	X	X

Nota:

X: observado

- : no observado

⁹⁵ Detalladas en el Informe UAI bajo an3lisis.

⁹⁶ As3 lo manifiesta la propia DGMSA en su Informe s/n del 12 FEB 14.

⁹⁷ Seg3n lo dispuesto por el PCP 2.12.2.



Conclusiones: en función de las observaciones y los comentarios del auditado se pueden efectuar las consideraciones que siguen.

1. **Construcción de Ciclovías:** el tipo y tenor de las observaciones formuladas por los organismos de auditoría interna que tienen alcance sobre DGMSA revelan algunas carencias en materia de control interno registradas durante los periodos 2013 y 2014, las cuales habrían sido subsanadas durante el periodo auditado.

No obstante ello debe señalarse que, si bien el auditado manifiesta⁹⁸ haber subsanado las observaciones, no ha acompañado la documentación respaldatoria de las acciones reparatorias al respecto a pesar de citar en el informe a sus auditores internos que adjunta en Anexos dicha documental.

2. **Elementos de seguridad para el usuario del STPB (casco):** como lo expresa la propia DGMSA la implementación del nuevo sistema automático en el STPB “torna imposible la entrega y control de cascos” al usuario del sistema, debido a las características propias de los nuevos dispositivos. De ésta forma se ha implementado un sistema que de suyo contraviene el marco normativo regulatorio del sistema en lo referente a los requisitos que deben cumplir las unidades que integren el STPB⁹⁹.

3. **Manual de procedimiento:** ésta auditoría pudo verificar el cumplimiento de la observación al respecto a través de la copia del Manual en cuestión que le fuera remitida oportunamente por la DGMSA.

⁹⁸ En sus comentarios a los seguimientos analizados en el presente Anexo.

⁹⁹ Artículo 9° - Bicicletas. Las unidades que integren la dotación de bicicletas de este sistema de transporte público deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- a) Uniformidad en el diseño.
- b) Sistema de identificación alfanumérico particular.
- c) Luces delanteras y traseras de dínamo.
- d) Timbre.
- e) Sistemas de frenos.
- f) Bloqueo antirrobo.
- g) Anclaje a los sistemas que se establezcan para estacionamiento en las estaciones de suministro/estacionamiento.
- h) Un portaobjetos adecuado al tamaño de la bicicleta.

Al momento de gestionar el carnet de usuario establecido en el artículo 13 de la presente ley, se debe hacer entrega a quien lo requiera de un casco homologado o certificado, el cual queda a cargo del usuario y debe ser devuelto si se abandona el sistema. Además, en todas las estaciones de distribución/estacionamiento debe haber cascos disponibles para aquellos usuarios que no los posean.



ANEXO IV: Análisis de los kilómetros del STPB desarrollados en CABA

Fuente: Informe de gestión de la DGMSA 2011-2015.

Cuadro comparativo de kilómetros desarrollados por año. El siguiente cuadro DETALLA la cantidad de Kilómetros (Km) desarrollados durante los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires:

Durante 2011 se desarrollaron un total de 36,08 Km. De los cuales 31,92 Km corresponden a Ciclovías mientras que 4,16 Km corresponden a Bicisendas.

Durante 2012 se desarrolló en el ámbito de la CABA un total 20,27 Km. De los cuales 16,03 Km corresponden a Ciclovías mientras que 4,14 Km corresponden a Bicisendas.

Durante 2013 se desarrolló en el ámbito de la CABA un total 20,03 Km. De los cuales 10,06 Km corresponden a Ciclovías mientras que 9,97 Km corresponden a Bicisendas.

Durante 2014 se desarrolló en el ámbito de la CABA un total 26,38 Km. De los cuales 20,82 Km corresponden a Ciclovías mientras que 5,56 Km corresponden a Bicisendas.

Durante 2015 se desarrollaron un total de 13,51 Km en el ámbito de la CABA.

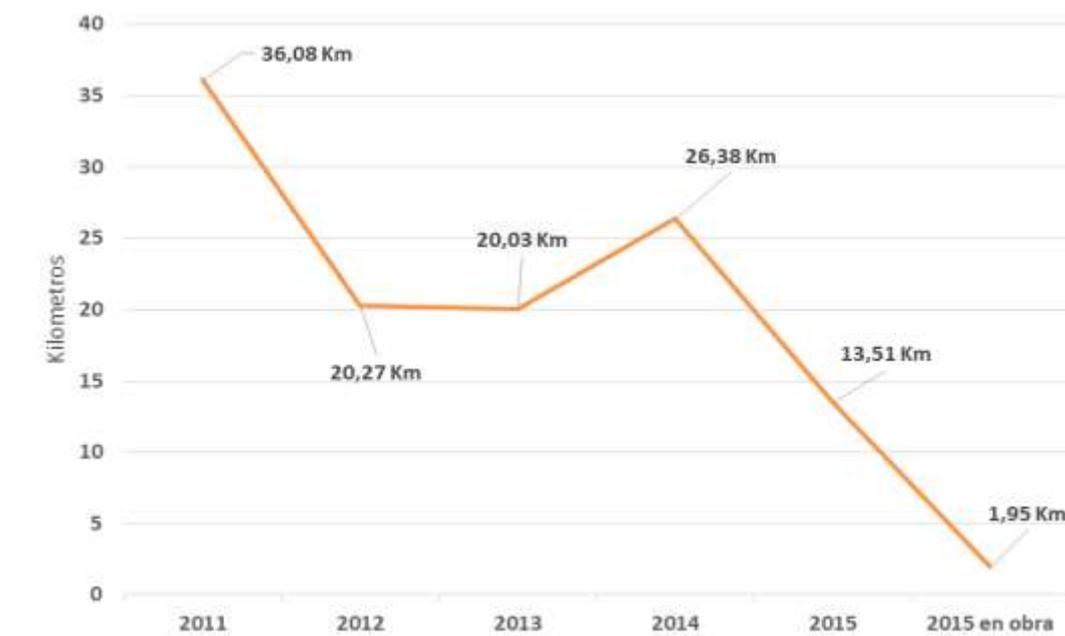
De los cuales 10,30 Km corresponden a Ciclovías mientras que 3,31 Km corresponden a Bicisendas. Del mismo modo durante 2015 según lo informado en el informe de gestión restaba concluir 1,95 Km de Ciclovías.

Cuadro comparativo: KMS construidos 2011 - 2015

Km/Año	2011	2012	2013	2014	2015	2015 en obra
Kilómetros desarrollados	36,08	20,27	20,03	26,38	13,51	1,95

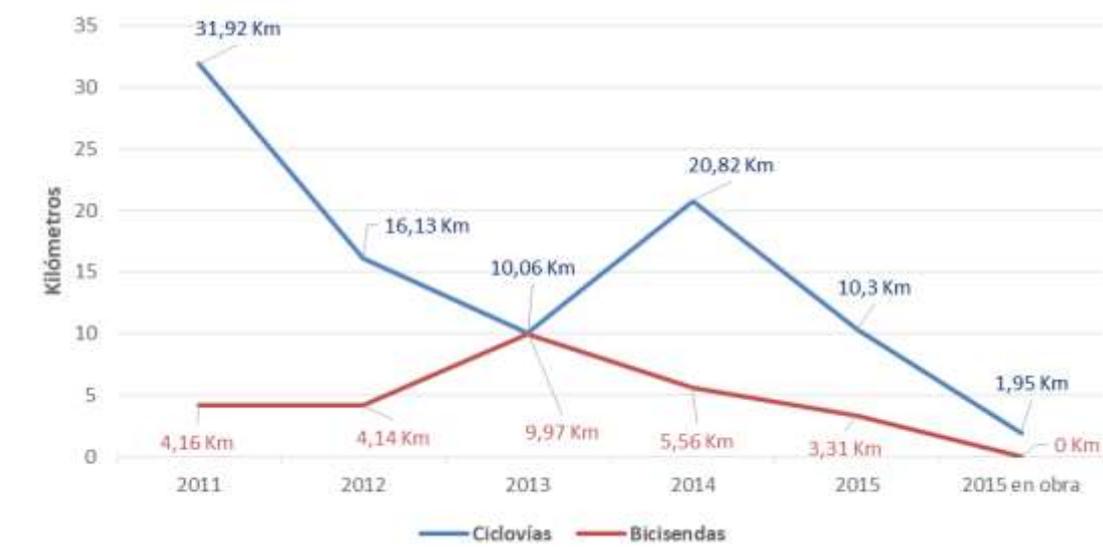


Grafico 1:



El **Gráfico 1** describe que durante el año 2011 se desarrollaron 36,08 Km, mientras que entre los años 2012 y 2013 se desarrollaron 20,27 Km y 20,03 Km respectivamente. En 2014 aumenta el grado de desarrollo 26,38 Km. Finalmente en 2015 el desarrollo fue de 15,46 Km, de los cuales 13,51 Km fueron concluidos previo al informe de gestión mientras que 1,95 Km se estimaban concluir durante octubre de 2015.

Gráfico 2

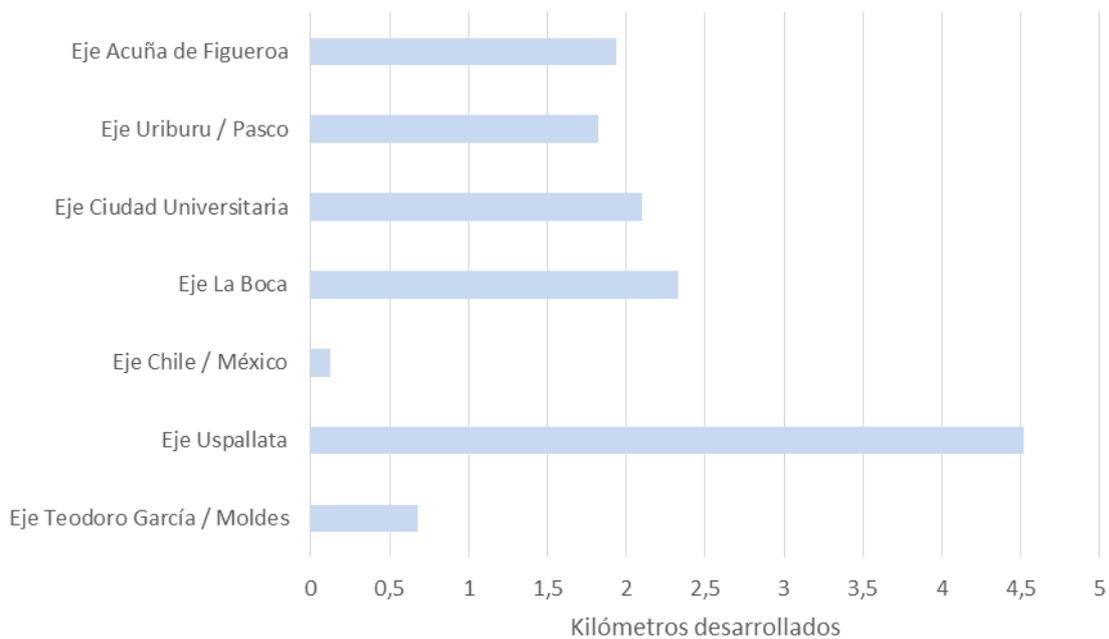


Departamento Actuaciones Colegadas
INFORME FINAL
 de la
 Autoridad Gra. de la Ciudad de Bs. As.



El **Gráfico 2** describe la cantidad de kilómetros fraccionados en Ciclovías y Bicisendas, ambos desarrollados durante el periodo comprendido entre 2011/2015. En 2011 se desarrollaron un total de 36,08 Km, de los cuales 31,92 Km corresponden a Ciclovías mientras que 4,16 Km corresponden a Bicisendas. Durante 2012 se desarrollaron 20,27 Km, de los cuales 16,03 Km corresponden a Ciclovías mientras que 4,14 Km corresponden a Bicisendas. En 2013 se desarrollaron un total de 20,03 Km, de los cuales 10,06 corresponden a Ciclovías mientras que 9,97 Km corresponden a Bicisendas. Durante 2014 se desarrollaron 26,38 Km, de los cuales 20,82 Km corresponden a Ciclovías mientras que 5,56 Km corresponden a Bicisendas. Finalmente durante 2015 se desarrollaron un total de 13,51 Km, de los cuales 10,30 Km corresponden a Ciclovías mientras que 3,31 Km corresponden a Bicisendas. Asimismo restaban concluir 1,95 Km de Ciclovías.

Gráfico 3

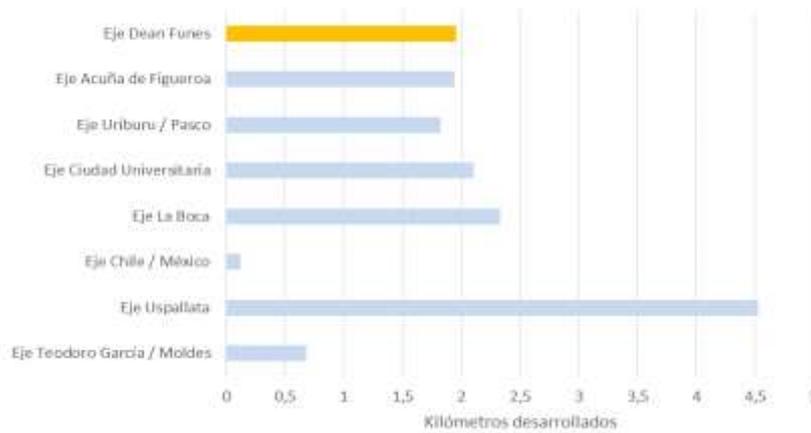


El **Gráfico 3** muestra la cantidad de kilómetros desarrollados en 2015 distribuidos por *Ejes* en el radio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El *Eje Acuña de Figueroa* muestra un desarrollo de 1,94 km, el *Eje Uriburu / Pasco*



presenta un desarrollo de 1,82 km. Del mismo modo el *Eje Ciudad Universitaria* expresa un desarrollo de 2,10 Km. El *Eje La Boca* muestra un desarrollo de 2,33 Km. En el *Eje Chile / México* se desarrollaron 0,12 Km. El *Eje Uspallata* expresa un desarrollo de 4,52 Km. Finalmente el *Eje Teodoro García / Moldes* muestra un desarrollo de 0,68 Km.

Gráfico 4



El **Gráfico 4** muestra la cantidad de kilómetros desarrollados en 2015 distribuidos por *Ejes* en el radio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En contraste con el **Gráfico 3**, éste gráfico contiene lo expresado en el informe de gestión el cual restaba concluir 1,95 Km de Ciclovías en 2015.



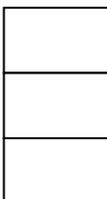
Anexo V: Datos y cifras destacadas. Ratios e indicadores

4.6.1 Datos salientes

Cuenta Inversión	Presupuesto Total CABA		
Descripción	Crédito Vigente	Devengado	Saldo No Utilizado
2014	80.187.831.892	75.525.326.182,68	4.662.505.709
2015	92.347.466.755	89.457.327.490	2.890.139.265
2016	147.046.709.866	144.200.783.880	2.845.925.986
Habitantes CABA censo 2010			2.890.151
Superficie CABA (km2)			202
Manzanas CABA			12.255
Días hábiles 2015			248
Total de bicicletas STPB 2016			1200 ¹⁰⁰
Responsabilidades primarias a cargo de DGMSA			4
Presupuesto total vigente ¹⁰¹ \$	2016	121.797.970	
	2015	91.001.957	
	2014	58.531.304	
Presupuesto total devengado \$	2016	91.014.112	
	2015	87.947.906	
	2014	55.641.217	
Presupuesto total devengado en personal de planta inc.1 \$	2016	1.821.444	
	2015	4.078.819	
	2014	1.410.451	
Presupuesto total vigente en personal de planta inc.1 \$	2016	1.821.448	
	2015	4.078.827	
	2014	1.410.454	
	2016	27.223.369	

¹⁰⁰Fuente:<http://www.nueva-ciudad.com.ar/notas/201610/29018-sumaran-bicicletas-y-estaciones-al-sistema-ecobici.html>

¹⁰¹ Fuente: Cuenta Inversión.



Presupuesto Total devengado en contratos de personal ¹⁰² inc.3 \$	2015	22.406.112	
	2014	15.779.438	
Presupuesto total vigente en contratos de personal inc.3 \$	2016	27.945.361	
	2015	22.552.471	
	2014	17.380.555	
Kilómetros desarrollados por año	Cicloviás	Bicisendas	Total Km
2011	31,92	4,16	36,08
2012	16,03	4,14	20,27
2013	10,06	9,97	20,03
2014	20,82	5,56	26,38
2015 desarrollados	3,31	10,30	13,61
2015 a terminar			1,95
Cantidad de Km desarrollados en 2015 por ejes.			Total Km
Eje Acuña de Figueroa			1,94
Eje Ciudad Universitaria			2,10
Eje La Boca			2,33
Eje Uriburu / Pasco			1,82
Eje Chile / México			0,12
Eje Uspallata			4,52
Eje Teodoro García / Moldes			0,68
Eje Dean Funes (restaba desarrollar)			1,95
Agentes por categoría			cantidad
Escalafón General			7
Rég. Gerencial, Pasantías y Asistencia Técnica.			0
Locación de Obra.			213
Total			220
Usuarios inscriptos			44133
Bicicleteros CABA			890
Espacios para estacionar bicicletas			5900
Cantidad de estaciones 2015			Total

¹⁰² inc. 1 P57 + P58.

2015	69¹⁰³
2016	100
2017	200
Cantidad de rodados	Total
2010	72
2015	1429 ¹⁰⁴
2016	1200
2017 agosto	2500
Cantidad de viajes efectuados por mes 2015	Total
Enero	44050
Febrero	52699
Marzo	58373
Abril	56682
Mayo	68394
Junio	67338
Julio	69366
Agosto	59810
Septiembre	70601
Octubre	55494
Noviembre	55870
Diciembre	9803
Total	668.480
Cantidad Bicicletas extraviadas 2015	Cantidad
Enero	42
Febrero	49
Marzo	28
Abril	46
Mayo	72
Junio	100

¹⁰³ FUENTE Informe de gestión 2011 – 2015 en respuesta a Nota 352 AGCBA 17.

¹⁰⁴ Contabilizando las 374 unidades operativas a fin de 2015 más las 1055 que se extraviaron durante el año.



Julio	121
Agosto	46
Septiembre	47
Octubre	180
Noviembre	230
Diciembre	94
Rodados desaparecidos¹⁰⁵	1055
Rodados robados	647

4.6.3 Indicadores

Objetivo: los indicadores que se presentan a continuación tienen como objetivo proporcionar las bases estadísticas elementales para futuras auditorias que permitan comparar su evolución en el tiempo y parametrizarlos. Por razones de alcance, el presente trabajo no ha avanzado más allá de éste propósito quedando sujeto a futuras auditorias la utilización de dichos indicadores a los fines que se consideren pertinentes.

Como se aclaró en el apartado correspondiente, el auditado no cuenta con indicadores propios que permitan analizar su nivel de cumplimiento.

Indicador 1 = DDC (Densidad demográfica ciclística)

Objetivo: este indicador permite dimensionar la cantidad de habitantes de la CABA por cada rodado del STPB disponible en cada año analizado. Expresado en forma gráfica, el indicador cuantificaría cuántas personas deberían aguardar por la misma unidad si todos los habitantes de la CABA se dispusieran a utilizar el sistema en el mismo momento.

$$\text{Fórmula} = \frac{n \text{ habitantes CABA}^{106}}{n \text{ bicicletas 2015}}$$

¹⁰⁵ Esta categoría incluye según la propia UPEMSA: los rodados que no fueron devueltos por usuarios, los extraviados, los desaparecidos y los robados.

¹⁰⁶ Según censo 2010.



- DDC 2015** (a enero) = 2022,5 habitantes / bicicleta
- DDC 2015** (a diciembre) = 7727,7 habitantes / bicicleta
- DDC 2016** = 2408,5 habitantes / bicicleta
- DDC 2017** = 1156,1 habitantes / bicicleta

La relación demográfica bicicletas-habitantes fue de: 1 unidad cada 7727,7 habitantes sobre el final del período en 2015. El indicador observó una mejora en 2016 al registrar una disponibilidad de rodados de 1 por cada 2408,5 habitantes. Dicha disponibilidad en términos cuantitativos volvió a crecer en 2017 en un orden del 108,3% respecto al año anterior y 568,4% respecto a la disponibilidad de diciembre del año examinado.

Indicador 2 = DGC a (Densidad geográfica ciclística) por km2

Objetivo: este indicador permite dimensionar el espacio físico que tendría asignado cada agente policial si se distribuyeran uniformemente en la superficie de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Dicho en otras palabras, cada cuantos km2 se encontraría un agente policial dentro de la CABA para cada año analizado.

Fórmula=
$$\frac{\text{n BICICLETAS}}{\text{Superficie CABA}}$$

- DGCa 2015** = 7,1 bicicletas / km2
- DGCa 2016** = 5,9 bicicletas / km2
- DGCa 2017** = 12,4 bicicletas / km2

Estos indicadores reflejan una densidad ciclística a nivel geográfico del orden de 7,1 bicicletas del sistema por km2 en el periodo examinado. Debe recordarse que sobre el final del periodo la notoria disminución del parque de rodados (de 1429 sólo permanecieron funcionando 374) redujo ésta densidad a 1, 9 unidades por km2. Esto indica en términos promedios que por cada cuadrícula de 10



cuadras de lado se dispuso en promedio de casi dos rodados del sistema. La incorporación de nuevas unidades durante os siguientes periodos elevó nuevamente la densidad a casi 6 unidades por km2 mientras que el valor ascendió a 12,4 en 2017.

Indicador 3 = DGC b (Densidad geográfica ciclistica) por manzana

Objetivo: este indicador permite dimensionar el espacio físico que tendría asignado cada rodado si éstos se distribuyeran uniformemente entre todas las manzanas geográficas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Dicho en otras palabras, cada cuántas manzanas se encontraría disponible una bicicleta dentro de la CABA para cada año bajo cálculo.

Fórmula=
$$\frac{n \text{ manzanas CABA}}{n \text{ bicicletas}}$$

- DGP b 2010 = 170,2 manzanas / bicicleta**
- DGP b 2015 ene = 8,6 manzanas / bicicleta**
- DGP b 2015 dic = 32,0 manzanas / bicicleta**
- DGP b 2016 = 10,2 manzanas / bicicleta**
- DGP b 2017 = 4,9 manzanas / bicicleta**

Estos indicadores reflejan que la densidad rodante a nivel geográfico fue creciendo de desde 2010 a 2017. Por ende, espacialmente la disponibilidad de rodados fue cada vez mayor. En efecto: mientras que en 2010 la disponibilidad promediaba las 170,2 manzanas en el periodo 2015 auditado (luego del extravío de numerosas unidades) la disponibilidad ascendió a un rodado cada 32 manzanas para elevarse al año siguiente a 1 rodado cada 10,2 manzanas. En 2017 el indicador observó un incremento del orden del 108,2% respecto al periodo anterior y del 553,1% respecto al cierre del año examinado.



Expresado en otros términos, esto indica que si las unidades estuvieran distribuidas de manera equidistantes en toda la CABA, se dispondría de una unidad en un espacio cada vez más reducido, o sea más cerca de la ubicación del potencial usuario¹⁰⁷.

¹⁰⁷ En caso de que éstos se distribuyeran total y uniformemente en calle. Es decir, habría una presencia de rodados más concentrada en la vía pública si todas éstas estuvieran en ella.
