

N° C.C.:

N° NIS : 21028

PERIODO : 2009

N° INGRESO DPECC :



## CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO

DIRECCIÓN DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL

**DIAPA-0046-2009**

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

INFORME GENERAL

A LAS VÍAS: CHONE-CANUTO-CALCETA-JUNÍN-PIMPIGUASÍ, SANTA ANA-PONZA HONDA; Y,  
EL RODEO -ROCAFUERTE

TIPO DE EXAMEN :

EEI

PERIODO DESDE : 2008/01/02

HASTA : 2009/08/10

Orden de Trabajo : 7924-DIAPA

Fecha O/T : 28/04/2009

RD10-0321

EXAMEN ESPECIAL DE INGENIERÍA A LAS VÍAS: CHONE-CANUTO-CALCETA-  
JUNÍN-PIMPIGUASÍ, SANTA ANA-POZA HONDA Y EL RODEO-ROCAFUERTE, A  
CARGO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Período comprendido entre el 2 de enero de 2008 y el 10 de agosto de 2009

periodismo de,  
**INVESTIGACIÓN**

---

DIRECCIÓN DE AUDITORIA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL

Quito - Ecuador

## CAPÍTULO I

	Pág.
1. Información introductoria	
1.1 Motivo del examen	2
1.2 Objetivos del examen	2
1.3 Alcance del examen	3
1.4 Base Legal	3
1.5 Estructura Orgánica	3
1.6 Objetivos de la Entidad	4
1.7 Monto de los contratos examinados	5
1.8 Supervisión y Fiscalización	6
1.9 Financiamiento	6
1.10 Evaluación de los proyectos	7
1.10.1 Descripción de los Proyectos	7
1.10.2 Procesos de Contratación	9
1.10.3 Estado actual de los proyectos	10
1.10.4 Base Legal de los contratos	11
1.10.5 Movimiento Económico	12
1.10.6 Garantías	12
1.10.7 Avance de obra	12
1.10.8 Análisis de Plazos	13
1.10.9 Recepciones	13
1.10.10 Cumplimiento de especificaciones técnicas	13
1.11 Servidores relacionados	13

## CAPITULO II

2.	Resultados del examen	
2.1	Retraso en pago de anticipos	14
2.2	Retraso en pago de planillas	16
2.3	Presentación inoportuna de planillas	18
2.4	Diferencias entre cantidades planilladas y especificadas	20
2.5	Diferencias entre cantidades planilladas y ejecutadas	23
2.6	Incumplimiento del cronograma de trabajos y del plazo contractual en la construcción de las carreteras Santa Ana-Poza Honda y Rodeo-Rocafuerte.	25
2.7	Incumplimiento del cronograma de trabajos y plazo contractual en la construcción de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí.	34
2.8	Fallas constructivas en la ejecución de los trabajos de la vía Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí.	37
2.9	Fallas constructivas en la ejecución de los trabajos en los tramos Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda.	44
2.10	Cuadrilla tipo e índices sub-cero utilizados en el cálculo de reajuste de precios no son contractuales.	49
2.11	Incumplimiento de normas ambientales y seguridad industrial	50
2.12	El Ministro no suscribe oportunamente el contrato de consultoría, para la fiscalización de trabajos.	54
2.13	Descuido en preparar presupuestos de los contratos	56

Anexos

periodismo de,  
**INVESTIGACIÓN**



E  
C  
U  
A  
D  
O  
R

*5/11/10/10/20*

"Ref. Informe aprobado el 2009-12-24....."

Quito, 10 de 2010

Señor  
MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
Ciudad

Señor Ministro:

La Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, con el objeto de evaluar el cumplimiento de leyes, normas, estipulaciones contractuales y especificaciones técnicas que rigen para la inversión de recursos públicos, realizó un examen especial de ingeniería a las vías: Chone - Canuto - Calceta - Junín - Pimpiguasí, Santa Ana - Poza Honda; y, El Rodeo - Rocafuerte, a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El examen especial abarca el período comprendido entre enero 2 de 2008 y agosto 10 de 2009.

El informe del examen en referencia, ejecutado de acuerdo con las Normas Ecuatorianas de Auditoría Gubernamental y las Normas de Control Interno para el Área de Inversiones en Proyectos y Programas, contiene comentarios, conclusiones y recomendaciones, las cuales, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, deben ser aplicadas de manera inmediata y con el carácter de obligatorio por la Entidad examinada, con el objeto de mejorar la administración de sus recursos.

Atentamente,  
DIOS, PATRIA Y LIBERTAD

*[Handwritten Signature]*  
Ing. Paul Noboa León  
DIRECTOR DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL, Enc.

**EXAMEN ESPECIAL DE INGENIERÍA A LAS VÍAS: CHONE-CANUTO-CALCETA-  
JUNÍN-PIMPIGUASÍ, SANTA ANA-POZA HONDA Y EL RODEO-ROCAFUERTE, A  
CARGO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**

**CAPÍTULO I**

**1. Información introductoria**

**1.1 Motivo del examen**

La Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, con cargo al Plan Operativo de Control para el año 2009, Proyecto N° 2.4.1 y autorización del señor Subcontralor General del Estado, constante en memorando N° 490-DIAPA de 22 de abril de 2009, realiza el examen especial de ingeniería a las vías Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, Santa Ana-Poza Honda y El Rodeo-Rocafuerte, a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para lo cual emite la orden de trabajo N° 7924-DIAPA de 28 de abril de 2009 y Alcance N° 18426-DIAPA de 28 de septiembre de 2009.

**1.2 Objetivos del examen**

Han sido considerados como objetivos generales los siguientes:

- Verificar los procesos precontractuales y contractuales realizados para la ejecución de los proyectos examinados.
- Evaluar el grado de cumplimiento de las leyes, normas y reglamentos aplicables a la contratación y ejecución de los proyectos.
- Determinar el cumplimiento de planos, diseños, especificaciones técnicas y plazos de ejecución y terminación de obras.
- Verificar que los valores planillados y pagados correspondan a las cantidades realmente ejecutadas.
- Evaluar la gestión ambiental implementada en la construcción de los proyectos.

*Dos*  
*AL*

### 1.3 Alcance del examen

El examen abarca el análisis de los contratos de rehabilitación y mantenimiento de las carreteras: Rodeo-Rocafuerte de 16 km de longitud, Santa Ana-Poza Honda con una longitud de 28 km y Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí con una longitud de 56.3 km, incluyendo en esta última vía el análisis del contrato de fiscalización.

El período de análisis está comprendido entre el 2 de enero de 2008 hasta el 10 de agosto de 2009.

### 1.4 Base Legal

El Presidente Constitucional de la República, el 15 de enero de 2007 emite el Decreto N° 8, mediante el cual crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en sustitución del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

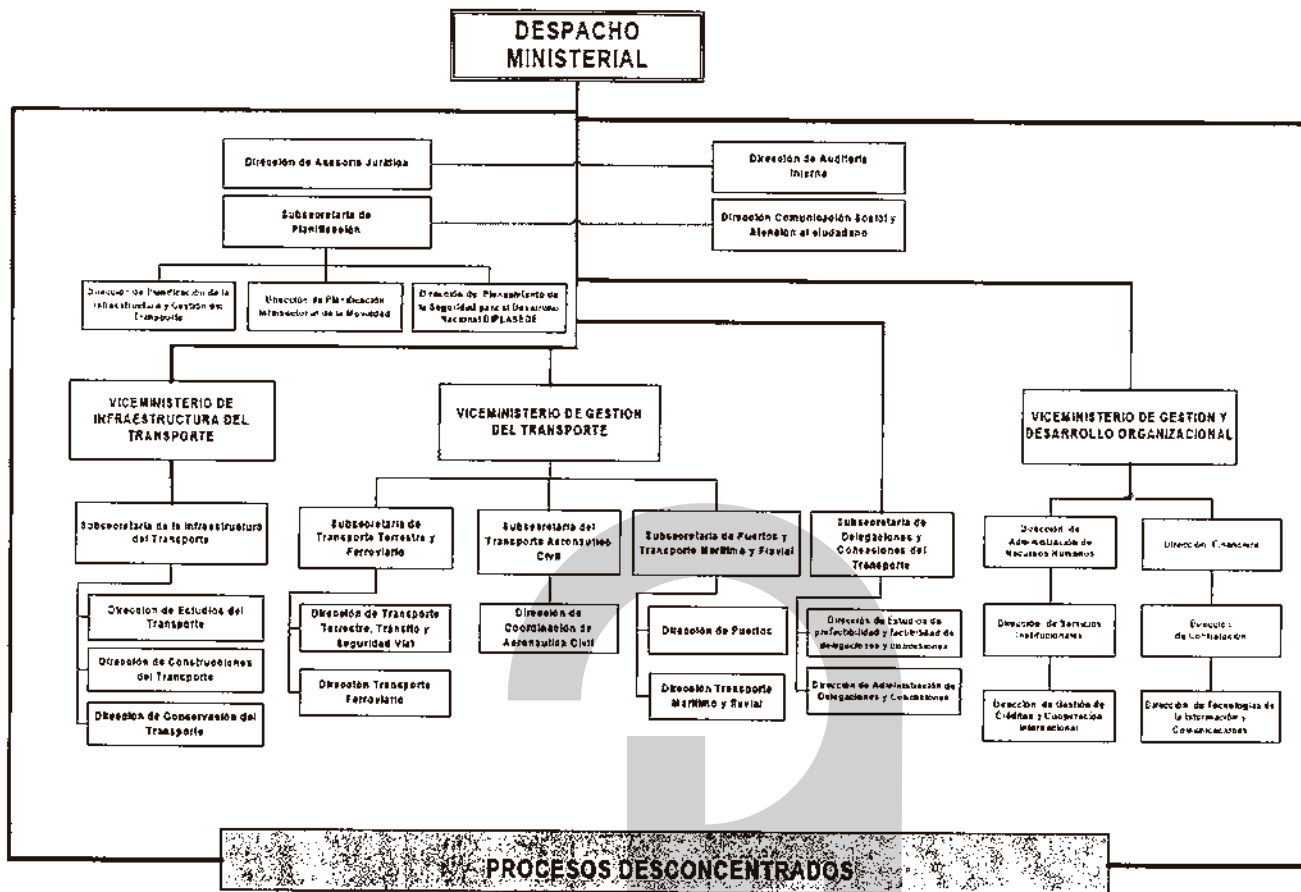
El Decreto dispone que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas contará con cuatro Subsecretarías:

- a) Subsecretaría de Transporte Vial y Ferroviario, como responsable de la vialidad terrestre y de ferrocarriles;
- b) Subsecretaría de Puertos y Transporte marítimo y Fluvial, que tendrá bajo su cargo y responsabilidad la Dirección General de Marina Mercante y del Litoral (DIGMER);
- c) Subsecretaría de Aeropuertos y Transporte Aéreo, que coordinará las actividades de la Presidencia del Consejo Nacional de Aviación Civil ; y,
- d) Subsecretaría de Obras Públicas y Comunicaciones, que asumirá la competencia y estructura del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

### 1.5 Estructura Orgánica

La estructura orgánica institucional, incluida en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, emitido mediante Acuerdo N° 035 de 19 de febrero de 2009, es la siguiente:

*Tues*  
*AL*



Los puestos directivos establecidos en dicho Estatuto son: Ministro de Transporte y Obras Públicas; Viceministro de Infraestructura del Transporte; Viceministro de Gestión del Transporte, Viceministro de Gestión y Desarrollo Organizacional; Subsecretario de Infraestructura del Transporte; Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario; Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial; Subsecretario de Transporte Aeronáutico Civil; Subsecretario de Delegaciones y Concesiones del Transporte; Subsecretario de Planificación; Subsecretarios Provinciales; Directores Provinciales y Directores Técnicos de Área.

## 1.6 Objetivos de la Entidad

### Misión institucional

Como entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal formula, implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que

*Cuadro  
1.1*



garantizan una red de transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del País.

Visión institucional

Ser el eje del desarrollo nacional y regional mediante la Gestión del Transporte Intermodal y Multimodal y su Infraestructura con estándares de eficiencia y calidad.

Objetivo general

Contribuir al desarrollo del País a través de la formulación de políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos, que garanticen un Sistema Nacional del Transporte Intermodal y Multimodal, sustentado en una red de transporte con estándares internacionales de calidad, alineados con las directrices económicas, sociales, medioambientales y el plan nacional de desarrollo.

**1.7 Monto de los contratos examinados**

El monto de los contratos analizados en el presente examen asciende a 24'017.107,51 USD, desglosados de la siguiente manera:

Contrato	Monto (USD)
Rehabilitación y mantenimiento de las carreteras Rodeo-Rocafuerte de 16 km y Santa Ana-Poza Honda de 28 km	5'480.060.21
Rehabilitación y mantenimiento de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí de 56.3 Km	17'780.028.57
Fiscalización para la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí	757.018.73
Total	24'017.107.51

*Cinco*  
*21-1*

## 1.8 Supervisión y fiscalización

La supervisión de los proyectos de rehabilitación y mantenimiento de las carreteras analizadas, están a cargo de la Dirección Provincial de Manabí, que a su vez depende de la Subsecretaría Regional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Manabí.

La fiscalización del contrato de rehabilitación y mantenimiento de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, está a cargo de un consultor particular contratado por el Ministerio y para el contrato que incluye las carreteras El Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda, la fiscalización se realiza a través de un funcionario de la Dirección Provincial de Manabí.

Complementariamente, la Dirección Provincial cuenta con personal de apoyo profesional en lo referente a laboratorio de suelos y hormigones donde se ejecuta los ensayos correspondientes a las obras viales que se desarrolla en la provincia.

La coordinación general se realiza a través de la Dirección de Construcciones Viales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

## 1.9 Financiamiento

El financiamiento de los proyectos analizados proviene de recursos previstos en el Programa de Financiamiento FAC FASE II, autorizado con Decreto Ejecutivo N° 635 de 17 de septiembre de 2007, publicado en el Registro Oficial N° 188 del 10 de octubre de 2007 y además con cargo a los recursos que para el efecto se asigna en el presupuesto Institucional de 2009, de conformidad con las certificaciones emitidas por la Directora de Gestión Financiera del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El contrato de fiscalización de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, se financia con cargo a los recursos de la Partida Presupuestaria N° 2008 520 9999 0000 28 00 016 001 750105 0000 057 0000 0000 D51 2210601 07 "FASE II FISCALIZACIÓN EMERGENCIA".

*Seis*  
*A.I.*

## 1.10 Evaluación de los proyectos

### 1.10.1 Descripción de los Proyectos

#### Carretera Rodeo-Rocafuerte

De acuerdo a la memoria técnica descriptiva del proyecto, elaborada por la Coordinación de Gestión de la Red Vial Estatal-Manabí en noviembre de 2007, la carretera se encuentra ubicada en la provincia de Manabí y se inicia en el km 10+000 de la carretera Portoviejo-Pichincha (Sitio El Rodeo) y termina en el cantón Rocafuerte, tiene una longitud de 16 km y un ancho de calzada de 7,20 m.

La capa de rodadura de esta vía, conformada con doble tratamiento superficial bituminoso, tiene aproximadamente 10 años desde su colocación en el tramo 0+000 hasta 6+000, mientras que desde la 6+400 hasta la 14+800 tiene 5 años, el resto de la vía es de pavimento antiguo.

A la fecha de elaboración de la memoria técnica, toda la vía se encontraba en mal estado, al igual que los drenajes que además eran insuficientes, también se carecía de drenajes longitudinales revestidos de hormigón, las alcantarillas eran muy pequeñas y estuvieron en mal estado.

La estructura del nuevo pavimento, contempla la colocación de material de mejoramiento, sub-base, base y carpeta asfáltica. Se considera un ancho de calzada de 7,80 m en los sectores sin sobre elevación y 9,20 m en los sectores con sobre elevación, con un espesor de 30 cm de material de mejoramiento, 20 cm de sub-base clase 3, 15 cm de base clase 1A y 5 cm de carpeta asfáltica.

#### Carretera Santa Ana-Poza Honda

De conformidad con la memoria técnica del proyecto, elaborada por la Subsecretaría de Obras Públicas de Manabí, en noviembre de 2007, la vía se encuentra ubicada en el Cantón Santa Ana de la provincia de Manabí, con una longitud de 28 km y se desarrolla

*Siete*  
*pl.*

siguiendo la margen izquierda del río Portoviejo, integrando las poblaciones de Santa Ana, Ayacucho y Honorato Vásquez.

La ubicación de inicio en Santa Ana, corresponde a 80° 23' longitud oeste y 1° 13' latitud sur; y, la ubicación final del tramo en Poza Honda, corresponde a 80° 10' longitud oeste y 1° 07' latitud sur.

A la fecha de la memoria técnica, noviembre de 2007, las condiciones del pavimento estuvieron en proceso de deterioro, la superficie de rodadura de doble tratamiento superficial bituminoso, presentaba una gran cantidad de baches, las alcantarillas y cunetas se encontraban en mal estado y no eran suficientes, siendo necesario su reemplazo y conformación de cunetas revestidas de hormigón.

Su estructura está conformada por una capa de material granular de 40 cm de espesor y una carpeta asfáltica de 5 cm, que por su mal estado se colocó una capa de doble tratamiento superficial bituminoso que también está en etapa de destrucción.

La estructura del nuevo pavimento, contempla la colocación de 25 cm de base granular sobre la capa de 40 cm de subbase granular existente y 5 cm de carpeta asfáltica.

#### Carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí

Conforme consta en la memoria técnica del proyecto, elaborada por la Subsecretaría de Obras Públicas de Manabí en julio de 2007, la vía se encuentra ubicada en dirección norte-este en la provincia de Manabí con una longitud estimada de 56,4 km, siendo la abscisa 0+000 la salida de la ciudad de Chone.

La vía se encuentra dividida en tramos identificados de la siguiente manera: Chone-Canuto con 12,6 km, conformada por dos calzadas de 6,75 m de ancho y un parterre de 0,80 m; Canuto-Calceta con 6,7 km, tiene un ancho promedio de 7,20 m y la superficie de rodadura tiene doble tratamiento superficial bituminoso; Calceta-Junín con 11,5 km, tiene las mismas características del tramo anterior; y, Junín-Pimpiguasí con 25,6 km tiene un ancho de calzada es de 8 m y tiene una superficie de rodadura con doble tratamiento superficial bituminoso.

*Ocho*  
*M.L.*

A través del informe técnico N° 008-2007 elaborado por la Dirección de Estudios Viales en noviembre de 2007, como una alternativa de diseño con pavimento rígido, se plantea colocar sobre la capa de material granular existente de 30 cm en promedio, una capa de 15 cm de base granular y una losa de hormigón de 20 cm de espesor.

### **1.10.2 Procesos de contratación**

#### Contratos de rehabilitación y mantenimiento

Mediante las Resoluciones N° 002 y 003-DM de 10 de diciembre de 2007, el Ministro de Transporte y Obras Públicas califica como emergente la ejecución de trabajos de REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VARIAS CARRETERAS, entre las que constan las carreteras: RODEO-ROCAFUERTE con una longitud de 16 km, SANTA ANA-POZA HONDA, con una longitud de 28 km y CHONE-CANUTO-CALCETA-JUNÍN PIMPIGUASÍ con una longitud de 56.3 km, al amparo de lo dispuesto en la letra a) del artículo 6 de la Ley de Contratación Pública, exonera de los procedimientos precontractuales comunes la contratación de estos trabajos y en base del penúltimo inciso del artículo 5 del Reglamento General de la Ley antes indicada, resuelve invitar sin un proceso de selección previa, a las compañías CONSTRUCTORA MABERSA S.A. y EQUITESA, EQUIPOS Y TERRENOS S.A. para que presenten su aceptación para realizar estos trabajos.

El Ministro de Transporte y Obras Públicas, a través de las Invitaciones Directas por Adhesión 625-MR-(A)-2007-SOCP de 8 de enero de 2008 y N° 624-MR-(A)-2007-SOCP de 23 de enero de 2008, invita a las compañías MABERSA y EQUITESA respectivamente, para que presenten su adhesión para realizar los trabajos mencionados.

Según las cartas de adhesión y compromiso de 18 y 29 de enero de 2008, respectivamente, los representantes legales de MABERSA y EQUITESA en su orden, manifiestan su aceptación a los términos establecidos en la invitación, así como al presupuesto elaborado por el Ministerio.

En resolución N° 021-DM y memorando N° 742-DM de 13 de febrero de 2008, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, adjudica los contratos a las compañías

*N. w. v. e.*  
*6/1*

CONSTRUCTORA MABERSA S.A. para la ejecución de la rehabilitación y mantenimiento de las carreteras Rodeo-Rocafuerte con una longitud de 16 km y Santa Ana-Poza Honda con una longitud de 28 km y EQUITESA, EQUIPOS Y TERRENOS S.A., la rehabilitación y mantenimiento de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí con una longitud de 56,3 km.

#### Contrato de fiscalización

En resolución N° 072-DM de 25 de marzo de 2008, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, califica como emergente la ejecución de los servicios de fiscalización de los trabajos de mejoramiento de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí de 56 km de longitud, al amparo de lo dispuesto en el artículo 14 de la Codificación de la Ley de Consultoría, exonera de los procedimientos de concurso privado y público de ofertas a la contratación de los servicios de fiscalización y resuelve invitar sin un proceso de selección previa, a la compañía LEÓN & GODOY CONSULTORES CÍA. LTDA., para que presente su aceptación para prestar estos servicios.

El Ministro de Transporte y Obras Públicas, a través de Invitación Directa de Consultoría N° 468-F-2008-MTOP de 26 de marzo de 2008, invita a la compañía LEÓN & GODOY CONSULTORES CÍA. LTDA., para que presente su oferta a fin de que preste los servicios de fiscalización de los trabajos de mejoramiento de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, ubicada en la provincia de Manabí.

A través de la carta de compromiso de 16 de abril de 2008, el representante legal de la compañía LEÓN & GODOY CONSULTORES CÍA. LTDA., presenta su oferta y manifiesta su aceptación a los términos establecidos en la invitación.

Con resolución N° 149-DM de 6 de junio de 2008, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, adjudica el contrato a dicha compañía.

#### **1.10.3 Estado actual de los proyectos**

Hasta la planilla 6, correspondiente al período febrero-marzo de 2009, los trabajos principales en las vías El Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda, entre otros son los siguientes:

*Diaz*  
*Al*

### Carretera Rodeo-Rocafuerte

Mejoramiento de la subrasante, en varios tramos entre las abscisas 4+200 a 13+300.

Sub-base entre las abscisas 0+120-7+400, 7+520-10+260 y varios tramos entre las abscisas 10+692 a 11+960.

Base entre las abscisas 0+000-4+840 y 5+320 -6+020.

Capa de rodadura de hormigón asfáltico entre las abscisas 0+000-0+870, 1+930-2+550 (media vía) y 2+550-2+820.

### Carretera Santa Ana-Poza Honda

Base entre las abscisas 0+000-6+820, 7+540-9+020 y 9+580-10+500.

Capa de rodadura de hormigón asfáltico entre las abscisas 0+000-6+820, con varios tramos en media vía.

### Carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí

Hasta junio de 2009, los trabajos principales en la vía, entre otros son los siguientes:

Mejoramiento entre las abscisas 0+000-10+800 (cajeras), 35+000-39+500 y 43+500-56+300

Base entre las abscisas 0+000-5+000, 35+000-39+500 y 44+000-56+200

Pavimento de hormigón entre las abscisas 0+110-0+176, 0+380-0+899, 36+665-38+082, 45+000-47+730 y 48+350-56+170.

#### **1.10.4 Base Legal de los contratos**

En el Anexo N° 1 Base Legal, consta un resumen de los aspectos más importantes de los contratos celebrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la rehabilitación de las vías consideradas en el presente examen.

*O. nco*  
*pl.*

### 1.10.5 Movimiento Económico

En el Anexo N° 2, Movimiento Económico, se presenta un resumen, en el que consta los valores planillados, descuentos efectuados y valores cancelados de los contratos, de conformidad con la documentación e información proporcionada por la Dirección de Gestión Financiera del Ministerio. El resumen general es el siguiente:

Anticipos entregados	8 738 724,39 USD
Monto planillado	5 370 080.44 USD
Reajustes	560 036.56 USD
Monto planillado más reajustes	14 668 841,39 USD
Descuentos	1 749 805.95 USD
Líquido al contratista	12 919 035 44 USD

### 1.10.6 Garantías

Del análisis de la documentación proporcionada, en lo referente a las garantías bancarias y/o pólizas otorgadas por compañías de seguros, para respaldar los anticipos entregados, fiel cumplimiento, ejecución y buena calidad de los materiales, se desprende que éstas han sido renovadas oportunamente, encontrándose vigentes.

### 1.10.7 Avance de obra

En el Anexo N° 3, Avance de Obra, se realiza una evaluación del avance de los trabajos, en el que se evidencia que las obras analizadas se encuentran en ejecución con porcentajes del 30,69% y 18,66% para las vías Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda; y, Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, respectivamente.

En cuanto al contrato de fiscalización, este tiene un avance del 48,94%.

*Dice*  
*AL*



### **1.10.8 Análisis de Plazos**

En el Anexo N° 4, Evaluación de Plazos, se presenta un detalle del análisis de plazos de los contratos, determinándose que el porcentaje del plazo transcurrido hasta la fecha de corte del examen, 10 de agosto de 2009, es del 112,94% para las vías Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda, 67,67% para la vía Chone-Canuto-Calceña-Junín-Pimpiguasí y 44,54% para el contrato de fiscalización.

### **1.10.9 Recepciones**

Hasta la fecha de corte del examen, los tres contratos se encuentran en ejecución, por lo que no han existido recepciones provisionales ni definitivas.

### **1.10.10 Cumplimiento de especificaciones técnicas**

De la verificación de los reportes de resultados de ensayos a la compresión de cilindros de hormigón, densidades de campo y granulometrías para los diferentes materiales utilizados en las vías, que se adjuntan a las planillas, se observa que cumplen razonablemente con las Especificaciones Generales para Construcción de Caminos y Puentes, MOP-001-F-2002.

Adicionalmente, el equipo de control, conjuntamente con personal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, contratistas y fiscalización, efectuó una serie de mediciones tanto en las vías como en las estructuras complementarias, destacándose las siguientes:

En relación al proyecto vial, se tomó medidas de anchos de vía y espesores de las capas constitutivas del pavimento.

Respecto del drenaje, se comprobaron dimensiones en varias alcantarillas.

En las inspecciones físicas efectuadas, se han detectado fallas constructivas y diferencias en los volúmenes de obra planillados y ejecutados, las mismas que se detallan en el Capítulo II del presente informe.

### **1.11 Servidores relacionados**

La identificación de los funcionarios relacionados con el examen, consta en el Anexo N° 5.

## CAPÍTULO II

### 2. Resultados del examen

#### 2.1 Retraso en pago de anticipos

Del estudio de la documentación proporcionada por la entidad, se observa que los anticipos contractuales se cancelan con posterioridad al plazo máximo establecido en la cláusula octava, numeral 8.02 del contrato de rehabilitación y mantenimiento de la carretera Chone-Canuto-Calceña-Junín-Pimpiguasí, que establece que se cancelará el 40% del anticipo en dos partes, el 23,62% en un plazo máximo de 15 días desde su suscripción y el 16,38% a los 120 días de iniciados los trabajos y comprobada la buena ejecución de la obra.

El numeral 12.01 de la cláusula duodécima del contrato, determina que el plazo contractual se contabilizará a partir de la fecha en que el Ministerio notifique al contratista que el anticipo se encuentra disponible.

El 22 de abril de 2008, se suscribe un contrato complementario, modificando la forma de pago del anticipo, definiendo que el 23,62% del anticipo entregado, sea la totalidad del mismo, por cuanto no es posible otorgar el anticipo en dos etapas, *"por no admitir el sistema esta forma de pago"*.

La Dirección de Gestión Financiera, mediante oficio N° 28-DGF-ADC de 24 de abril de 2008, notifica al contratista que está disponible el 23,62% del anticipo, fecha que corresponde al inicio del plazo contractual.

El 17 de septiembre de 2008, se suscribe un Convenio de Terminación de Mutuo Acuerdo del contrato complementario que modificaba la forma de entrega del anticipo, volviendo a quedar dicha cláusula como consta en el contrato original, obligándose el Ministerio a cancelar el 16,28% para completar el 40% del anticipo.

Respecto al contrato de fiscalización de la mencionada carretera, la cláusula undécima, numeral 11.1 determina que el anticipo se cancelará dentro de los 30 días calendario posteriores a la fecha de su celebración.

Las fechas de pago de los anticipos son las siguientes:

Catorce  
21-1

OBJETO DEL CONTRATO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	FECHA DE PAGO DEL ANTICIPO SEGÚN CONTRATO	FECHA DE PAGO DEL ANTICIPO	DEFASE (DÍAS)
Rehabilitación (durante 24 meses) y mantenimiento (durante 48 meses) de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín, Pimpiguasí de 56,3 km de longitud.	28-mar-08	12-Abr-08	24-Abr-08	12
Segunda parte del anticipo, según convenio de terminación de mutuo acuerdo del contrato complementario.	28-mar-08		10-Dic-08	
Servicios de fiscalización de los trabajos de mejoramiento de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Pimpiguasí de 56 km, ubicada en la Provincia de Manabí	22-oct-08	21-Nov-08	17-dic-08	26

Los desfases en el pago de los anticipos, se producen por cuanto los contratistas de obra y fiscalización, presentan las garantías del buen uso del anticipo, el 24 de abril y 28 de noviembre de 2008, respectivamente, requisito previo para el trámite de pago.

Opinión del Presidente de EQUITESA S.A. a la comunicación de resultados provisionales del examen y al borrador del informe

Manifiesta que existe un retraso del Ministerio en la entrega de los anticipos y que la fecha de inicio del plazo contractual debería ser a partir del 10 de diciembre de 2008.

Respecto al retraso en la presentación de la garantía del anticipo, indica que el Ministerio recién le comunicó que el anticipo estaba disponible el 24 de abril de 2008, por lo que a partir de esta fecha la contratista tiene la obligación de presentar la garantía.

Criterio del equipo de control

Conforme consta en el comentario, la fecha de inicio del plazo contractual de acuerdo al numeral 12.01, es la fecha de notificación al contratista de que el anticipo se encuentra disponible.

Al respecto, el Director de Asesoramiento Legal del Ministerio, mediante memorando N° 0048-DAL-DC de 13 de enero de 2009, en respuesta a una consulta formulada por el Director de Construcciones Viales, sobre la fecha de inicio del plazo contractual, señala que ésta corresponde a la fecha de transferencia del porcentaje de anticipo a la cuenta bancaria fijada por el contratista, cuya notificación se produjo el 24 de abril de 2008.

*Quince*  
*[Firma]*

Indica además que los documentos contractuales generados con posterioridad al pago del anticipo inicial, no modifican la fecha de inicio de los trabajos puesto que tales modificaciones obedecen a circunstancias presentadas con posterioridad a la firma del contrato complementario en el que se pactó un anticipo del 23,62%.

Con relación a la entrega de la garantía del anticipo, es obligación del contratista su presentación previa a la notificación de que éste se encuentra disponible, por lo que el equipo de control se ratifica en lo expresado en el comentario.

**Conclusión**

Los retrasos en la presentación de las garantías por parte de los contratistas de la obra y de la fiscalización, determinan que no se cumplan los plazos de pago de los anticipos contractuales establecidos en las cláusulas: octava, numeral 8.02 del contrato de rehabilitación y mantenimiento de la carretera Chone-Canuto-Calseta-Junín-Pimpiguasí y undécima, numeral 11.1 del contrato de fiscalización de la mencionada carretera.

**Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas**

A través del Director de Gestión Financiera, se requiera a los contratistas la obligación contractual de presentar oportunamente las garantías de Ley, a fin de que los pagos de los anticipos se cancelen oportunamente.

**2.2 Retraso en pago de planillas**

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cancela las planillas con posterioridad al plazo máximo establecido en la cláusula décima, numeral 10.6 del contrato de fiscalización, que estipula que la aprobación y pago de las planillas se realizará dentro del plazo de treinta días contados a partir de la fecha de su recepción.

Los retrasos en el pago de las planillas son los siguientes:

PLANILLA N°	FECHA DE PRESENTACIÓN POR EL FISCALIZADOR	FECHA MÁXIMA DE PAGO	FECHA DE APROBACIÓN DE SUPERVISIÓN	FECHA DE RECEPCIÓN EN LA DIRECCION FINANCIERA	SOLICITUD DE PAGO AL MINISTERIO DE FINANZAS	FECHA DE PAGO	RETRASO PAGO PLANILLAS (DÍAS)
1	25-Feb-2009	27-Mar-2009	2-Mar-09	16-Mar-09	30-Mar-09	3-Abr-2009	7
2	11-Mar-2009	10-Abr-2009	30-Mar-09	7-Abr-09	21-Abr-09	29-Abr-2009	19

*Dieciséis*  
*AL*

Se evidencia que entre la presentación de las planillas 1 y 2 del fiscalizador y su recepción en la Dirección de Gestión Financiera, transcurren 19 y 27 días, utilizándose en el trámite de aprobación y envío para el pago, el 63,3% y 90%, respectivamente, del plazo contractual de treinta días que dispone el Ministerio para el pago de planillas.

Por su parte, la Dirección de Gestión Financiera desde el ingreso de las planillas hasta que efectúa la solicitud de pago al Ministerio de Finanzas, utiliza 14 días en los dos casos, que representa el 47% del plazo previsto para el pago

Opinión del Director de Gestión Financiera a la comunicación de resultados provisionales y al borrador del informe.

Con relación a los pagos de anticipos y planillas, mediante oficio N° 262 DGF-P de 19 de agosto de 2009, manifiesta que el Ministerio ha gestionado los pagos de manera oportuna mediante una nueva modalidad de trabajo con el Ministerio de Finanzas que consiste en la solicitud de reformas presupuestarias tipo INTRA 1.

Que a partir de enero de 2008, entró en vigencia el Sistema Integrado de Gestión Financiera eSIGEF administrado por el Ministerio de Finanzas, eliminándose las cuentas bancarias de las entidades del sector público, por lo que se solicita el pago de anticipos y planillas a través de este sistema y que depende de la disponibilidad efectiva en la Subsecretaría del Tesoro Nacional del Ministerio de Finanzas.

Criterio del equipo de control

Lo expuesto por el Director de Gestión Financiera, no justifica lo expresado en el comentario respecto al tiempo utilizado por esa Dirección en el trámite de pago de las planillas 1 y 2 de fiscalización, por lo que el comentario se mantiene.

**Conclusión**

El Director de Gestión Financiera, el Subsecretario Regional 4 y el supervisor al no haber aprobado, remitido y cancelado oportunamente las planillas 1 y 2 de fiscalización, ocasionando que se cancelen en plazos mayores a los establecidos contractualmente, por lo que incumplen el numeral 10.6 de la cláusula décima del contrato de fiscalización.

*Diecisiete*  
*UJ*

## Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas

Dispondrá que los Directores Regionales y el Director de Gestión Financiera, definan los períodos máximos necesarios para los diferentes Departamentos en el trámite de aprobación y pago de las planillas, con el propósito de no dilatar estos procesos.

### 2.3 Presentación inoportuna de planillas

Se constató que los contratistas presentan las planillas de avance de obra con posterioridad al término estipulado en el numeral 8.06 de la cláusula octava de los contratos, que señalan que los contratistas de la rehabilitación y mantenimiento presentarán las planillas al fiscalizador, dentro de los cinco primeros días laborables de cada segundo mes y la cláusula décima, numeral 10.7 del contrato de fiscalización, que determina que el fiscalizador contratado presentará la planilla a la Unidad Administrativa designada para el control de la ejecución del contrato dentro de los cinco primeros días laborables de cada mes.

Los retrasos en la presentación de varias planillas de avance de obra por parte de los contratistas y fiscalizador contratado, se detallan a continuación:

CONTRATO N°	PLANILLA N°	PERÍODO DE PLANILLA		FECHA MÁXIMA PRESENTACIÓN PLANILLAS SEGÚN CONTRATO	FECHA PRIMERA PRESENTACIÓN DE PLANILLAS POR LOS CONTRATISTAS	RETRASO EN PRESENTACIÓN DE PLANILLAS
TRAMOS RODEO - ROCAFUERTE Y SANTA ANA - POZA HONDA						
1	1	3-Abr-2008	31-May-2008	7-Jun-2008	21-Ago-2008	75
	2	1-Jun-2008	31-Jul-2008	7-Ago-2008	No hay constancia	
	3	1-Ago-2008	30-Sep-2008	7-Oct-2008	20-Oct-2008	13
	4	1-Oct-2008	30-Nov-2008	7-Dic-2008	No hay constancia	
No existe evidencia de la fecha de presentación de las planillas 2 y 4 por parte del contratista						
TRAMO CHONE - CANUTO - CALCETA - JUNÍN - PIMPIGUASÍ						
2	4	1-Nov-2008	31-Dic-2008	7-Ene-2009	30-Ene-2009	23
FISCALIZACIÓN TRAMO CHONE - CANUTO - CALCETA - JUNÍN - PIMPIGUASÍ						
3	2	1-Feb-2009	28-Feb-2009	7-Mar-2009	11-Mar-2009	4

Adicionalmente, la cláusula décima, numeral 10.7, acápite 7) del contrato de fiscalización, establece que si la consultora no presenta la planilla con la oportunidad indicada, se considerará que hay mora de su parte y se aplicará la multa correspondiente.

*Diciembre*  
*2008*

La cláusula novena, numeral 9.1, estipula una multa equivalente al dos por mil del valor del contrato por cada día de mora, es decir:

Multa diaria: 757.018,73 USD x 0,002 = 1.514,04 USD  
Retraso: 4 días  
Multa total: 6.056,16 USD

En los contratos de rehabilitación y mantenimiento, no se establece sanción por presentación inoportuna de planillas.

Opinión del Gerente General de MABERSA S.A. y del Presidente de EQUITESA S.A. a la comunicación de resultados provisionales y al borrador del informe.

Manifiestan que entregaron al Ministerio un pedido de reprogramación de las obras, por lo que no presentaron las planillas hasta recibir contestación a esa solicitud.

Criterio del equipo de control

El trámite de reprogramación del cronograma, no tiene incidencia en la obligación contractual del contratista en la presentación de planillas.

Opinión del Gerente de León & Godoy Consultores Cía. Ltda. a la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que el retraso de 4 días en la presentación de la planilla N° 2 de fiscalización, se debe a que el supervisor de los trabajos de fiscalización se encontraba haciendo uso de sus vacaciones desde el 2 de marzo de 2009 y su reemplazo, quien debía recibir la planilla de un período en el cual no participó como supervisor, ocasionó que las coordinaciones, revisiones e informaciones para efectos de presentación y trámite de la planilla tomaron más tiempo.

Criterio del equipo de control

El hecho manifestado por el fiscalizador, no impedía que sea cumplida la obligación contractual de presentación de planillas.

*Diego Mave*  
*[Firma]*

## Conclusión

Los contratistas incumplen lo estipulado en la cláusula octava, numeral 8.06 y 8.08 de los contratos de rehabilitación y mantenimiento, al presentar las planillas de avance de obra, fuera del plazo señalado en el documento contractual.

El fiscalizador incumple la cláusula décima, numeral 10.7 de su contrato, al presentar la planilla N° 2 con retraso de 4 días.

El supervisor del Ministerio, al no aplicar la multa por los 4 días de retraso en la presentación de la planilla N° 2 de fiscalización, inobserva el numeral 10.7, acápite 7) del contrato de fiscalización.

## Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas

Dispondrá al Director de Asesoramiento Legal que en el texto de los contratos de obra, se incluya la sanción pertinente por presentación inoportuna de planillas.

A través de la Dirección Regional 4, se calculará el reajuste definitivo restando el tiempo de retraso en la presentación de las planillas por parte de los contratistas.

## 2.4 Diferencias entre cantidades planilladas y especificadas

De la revisión de las planillas de avance de obra y sus anexos, se establece que en los contratos para la rehabilitación y mantenimiento de las carreteras Rodeo-Rocafuerte y Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, existen diferencias entre las cantidades planilladas y las cantidades obtenidas por el equipo de control, considerando la especificación técnica correspondiente.

En el rubro excavación y relleno para estructuras menores, de las alcantarillas instaladas en los proyectos, se determinan volúmenes de obra pagados en exceso, por un valor de 3 408,29 USD para el tramo Rodeo-Rocafuerte y 231,60 USD para la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, (Anexo N° 6), por cuanto no se consideró lo señalado en el numeral 307-2.07 Medición, de las Especificaciones Generales para Construcción de Caminos y Puentes MOP-001-F-2002, que en su parte pertinente determina que no se incluirá para el pago:

*"El volumen fuera de planos verticales ubicados a 80 cm fuera de y paralelos a:*

*Vernita*  
*20/1*



- El lado exterior de las paredes de las alcantarillas de cajón
- La máxima dimensión horizontal de las alcantarillas de tubo y otras tuberías."

El artículo 11 del Reglamento de Determinación de Etapas del Proceso de Ejecución de Obras y Prestación de Servicios Públicos, establece que para el caso de obras contratadas, los pagos se harán por valores equivalentes a la obra realizada.

Por otro lado, el artículo 12 del mismo Reglamento, en relación a las funciones de la fiscalización, en concordancia con el alcance de los servicios de fiscalización establecido en la cláusula quinta del contrato de fiscalización para el mejoramiento de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, en su parte pertinente determina:

*"f) Medir las cantidades de obra ejecutadas y con ellas elaborar, verificar y certificar la exactitud de las planillas de pago,..."*

#### Opinión del Gerente General de MABERSA S.A.

#### A la comunicación de resultados provisionales

Señala que de acuerdo al numeral 307-2.07 Medición, las cantidades a pagarse por excavación y relleno de las alcantarillas, serán los metros cúbicos medidos en obra efectivamente excavados, de conformidad con lo señalado en los planos u ordenado por el fiscalizador.

Indica además que al no haberse considerado rubros de tablestacados en excavaciones mayores a 1,50 m, de conformidad con la buena práctica de la ingeniería, se efectuaron ampliaciones en los planos de excavación, considerando además la capacidad portante del suelo.

#### Al borrador del informe

Señala que es procedente que se liquiden los valores en exceso en la planilla de liquidación final del contrato.

*Venturoso*

*AL*

### Criterio del equipo de control

En la especificación técnica indicada en el comentario, se definen las dimensiones máximas para la excavación de las alcantarillas, por lo que no se justifica lo expresado por el contratista, manteniéndose el criterio del equipo de control.

### Opinión del Presidente de EQUITESA S.A. a la comunicación de resultados provisionales

Señala que la diferencia planillada en exceso, debe ser descontada en la siguiente planilla.

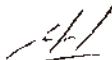
### Opinión de la supervisión y fiscalización al borrador del informe

Manifiestan que las diferencias serán descontadas en las próximas planillas.

Respecto al pago en exceso en la carretera Chone-Canuto-Calçeta-Junín-Pimpiguasí, el supervisor adjunta el oficio N° 2009-026-SCV-MANABI de 13 de octubre de 2009, en el que dispone al contratista que se descuente el valor de 231,60 USD en la próxima planilla (Planilla N° 9).

### **Conclusión**

La supervisión y fiscalización, al no verificar la exactitud de las cantidades de obra ejecutadas, incumple lo estipulado en los artículos 11 y 12 del Reglamento de Determinación de Etapas del Proceso de Ejecución de Obras y Prestación de Servicios Públicos, la cláusula quinta del contrato de fiscalización de la carretera Chone-Canuto-Calçeta-Junín-Pimpiguasí y el numeral 307-2.07 Medición, de las Especificaciones Generales para Construcción de Caminos y Puentes MOP-001-F-2002, ocasionando pagos en exceso de 3 408.29 USD.

*Veintidos*  


## **Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas**

Dispondrá al Director Regional 4 para que a través de la fiscalización, se reliquide en la próxima planilla los valores cancelados en exceso a los contratistas.

### **2.5 Diferencias entre cantidades planilladas y ejecutadas**

De conformidad con las mediciones y verificaciones efectuadas durante la fase de campo del presente examen especial, conjuntamente con personal de la supervisión, fiscalización y contratistas, se establece que existen diferencias entre las cantidades planilladas y las cantidades ejecutadas en los siguientes rubros:

#### **Carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí**

Rubros: 402-2(1) Mejoramiento de subrasante con suelo seleccionado y 309-6(2) Transporte de material de mejoramiento, por un valor total de 6 250,88 USD (Anexo N° 7).

#### **Carretera Santa Ana-Poza Honda**

Rubros: 308-2(1) Acabado de la obra básica existente, 405-4 Capa de rodadura de hormigón asfáltico mezclado en planta de 2" de espesor, 405-1(1) Asfalto MC para imprimación y 405-2(1) Asfalto diluido para riego de adherencia, por un valor de 21.855,36 USD (Anexo N° 8).

#### **Carretera Rodeo- Rocafuerte**

Rubro 402-2(1) Mejoramiento de la subrasante con suelo seleccionado, por un valor de 10 963,95 USD (Anexo N° 9)

Esta situación se produce por cuanto la fiscalización no verificó la exactitud de las cantidades de obra realmente ejecutadas.

El artículo 11 del Reglamento de Determinación de Etapas del Proceso de Ejecución de Obras y Prestación de Servicios Públicos, establece que para el caso de obras contratadas, los pagos se harán por valores equivalentes a la obra realizada.

*Ventanas*  
*ph!*

Por otro lado, el artículo 12 del mismo Reglamento, en relación a las funciones de la fiscalización, en su parte pertinente determina:

*"f) Medir las cantidades de obra ejecutadas y con ellas elaborar, verificar y certificar la exactitud de las planillas de pago,..."*

Esta obligación también consta en la cláusula quinta, Alcance de los Servicios del contrato de fiscalización para el mejoramiento de la carretera Chone-Canuto-Calaceta-Junín-Pimpiguasí.

Opinión del Gerente General de MABERSA S.A. a la comunicación de resultados provisionales y al borrador del informe

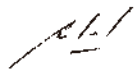
Señala que las diferencias entre las cantidades planilladas y ejecutadas, se han producido involuntariamente, debido a la utilización inicial de un abscisado referencial.

Opinión del Presidente de EQUITESA S.A. a la comunicación de resultados provisionales

Indica que el material de mejoramiento para el relleno de cajeras entre las abscisas 10+340 a la 10+800, lado derecho, ha sido ejecutado ante el requerimiento de fiscalización, constante en oficio N° 118 P-2009 L&G-CHCCJP de 20 de julio de 2009, que no fue ejecutado en su oportunidad por haberse suscitado un paro de los volqueteros de Manabí, lo que impidió transportar el material.

Opinión del Gerente de León & Godoy Consultores Cía. Ltda. a la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que la fiscalización ha verificado la realización de los trabajos solicitados mediante oficio 118 P-2009 L&G-CHCCJP de 20 de julio de 2009, como se demuestra en las fotografías que adjunta.

*Ver adjunto*  


### Opinión del fiscalizador y supervisor al borrador del informe

Respecto al contrato de construcción suscrito con MABERSA S.A., indican que las cantidades de obra planilladas y canceladas en exceso, serán descontadas en las próximas planillas.

Con relación al pago en exceso en la vía Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, el supervisor indica que ha verificado y confirmado que los trabajos observados ya han sido ejecutados.

### Criterio del equipo de control

Lo manifestado por el supervisor del proyecto, EQUITESA S.A. y León & Godoy Consultores Cía. Ltda, así como la documentación remitida, demuestran que los trabajos observados en la vía Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, ya fueron ejecutados.

Respecto a las vías Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda, no se justifican las diferencias de volúmenes.

### **Conclusión**

La supervisión y fiscalización, al no verificar la exactitud de las cantidades de obra ejecutadas, incumple lo estipulado en los artículos 11 y 12 del Reglamento de Determinación de Etapas del Proceso de Ejecución de Obras y Prestación de Servicios Públicos y la cláusula quinta del contrato de fiscalización, ocasionando pagos en exceso de 32 819,31 USD.

### **Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas**

Dispondrá al Director Regional 4 para que a través de la fiscalización, se reliquide en la próxima planilla los valores cancelados en exceso.

### **2.6 Incumplimiento del cronograma de trabajos y del plazo contractual en la construcción de las carreteras Santa Ana-Poza Honda y Rodeo-Rocafuerte.**

De acuerdo a la reprogramación del cronograma valorado de avance de obra de los tramos Santa Ana-Poza Honda y Rodeo-Rocafuerte, hasta el mes de enero de 2009, se programó un porcentaje de avance de obra del 59,84% y 65,40%, respectivamente, sin

*Verónica*

*[Firma]*

embargo, hasta esa fecha, que es el término del periodo de la planilla 5, el porcentaje de avance es del 30,91% para la carretera Santa Ana-Poza Honda y 30,93% para la carretera Rodeo-Rocafuerte, existiendo desfases del 28,93% y 34,77%, respectivamente.

En cuanto al porcentaje del plazo transcurrido desde el 3 de abril de 2008, fecha de inicio de los trabajos, hasta el 31 de enero de 2009, alcanza el 66,45%. De acuerdo a la reprogramación, la fecha final para la terminación de la rehabilitación de las vías fue el 3 de julio de 2009.

El desfase observado se evidencia en varios oficios, entre los que se señalan los siguientes:

Con oficio N° 2008-014-FRR-SAPH de 8 de septiembre de 2008, el fiscalizador comunica al Gerente de la compañía MABERSA S.A., que una vez que se ha realizado la reprogramación del cronograma valorado de trabajos, existe la necesidad de incrementar en los proyectos maquinaria y personal (subcontratista), para obras de arte.

Mediante memorando N° 2008-028-FRR-SAPH de 29 de septiembre de 2008, el fiscalizador informa al Subsecretario Regional de Manabí, que la compañía contratista *"viene trabajando irregularmente en estas vías incumpliendo con los trabajos programados de acuerdo al cronograma valorado de trabajos aprobado"* y solicita el incremento urgente de maquinaria y personal.

Con memorando N° 2008-034-FSAPH-RR de 13 de noviembre de 2008, el fiscalizador comunica al Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Manabí que *"...es preocupante el incumplimiento de los trabajos que se vienen ejecutando en las carreteras SANTA ANA-POZA HONDA y RODEO-ROCAFUERTE por parte de la compañía MABERSA contratista de este proyecto"* y señala que en la carretera Santa Ana-Poza Honda, se ha colocado carpeta asfáltica hasta el km 6+500 y que para cumplir con lo programado hasta noviembre de 2008, le falta por colocar aproximadamente 5 km. Respecto a la carretera Rodeo-Rocafuerte, indica que no se ha colocado el rubro carpeta asfáltica, teniendo que cumplir de acuerdo a lo programado con la colocación de 7 km.

Finalmente, manifiesta que los trabajos ejecutados tienen un avance del 25% en cada tramo, debiendo tener un avance real del 42,80% en la carretera Santa Ana-Poza Honda y 41,44% en la carretera Rodeo-Rocafuerte.

*Venturini*  
*[Firma]*

De igual manera, el 16 de marzo de 2009, con memorando N° 2009-011-FSAPH, el fiscalizador informa al Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Manabí, que el retraso en la ejecución de los trabajos es muy representativo respecto al cronograma valorado de trabajos aprobado, que en la carretera Rodeo-Rocafuerte, existen rubros que no se ejecutan y son muy significativos como la colocación de base y la capa de rodadura y que debía tener colocados 13 km de carpeta, existiendo únicamente 2 km y que el porcentaje de avance según el cronograma es del 78,74%, existiendo únicamente un 40%.

En la carretera Santa Ana-Poza Honda, puntualiza que se realizan solamente trabajos de mantenimiento y que la capa de rodadura está colocada solo hasta el km 6+800 y debía estar colocada hasta el km 21; que de acuerdo al cronograma, el porcentaje de avance debería ser del 74,62%, existiendo únicamente el 40%. Señala que como consecuencia de lo anotado, se ha procedido a multar al contratista por el incumplimiento de los trabajos en los períodos bimensuales agosto-septiembre, octubre-noviembre y diciembre 2008-enero 2009.

El 6 de abril de 2009 con memorando N° 2009-019-FSAPHRR, el fiscalizador informa al Subsecretario Regional de Manabí, que el porcentaje de avance de la carretera Rodeo-Rocafuerte a la fecha debería ser del 78,74%, existiendo una diferencia de desfase del 34,64% de acuerdo al cronograma de trabajos y en la carretera Santa Ana-Poza Honda debería tener un avance del 74,62%, existiendo un desfase del porcentaje de trabajo del 32,32%.

Indica que por los incumplimientos de parte del constructor, se ha procedido a multar en los períodos agosto-septiembre, octubre-noviembre y diciembre 2008-enero 2009, los valores de 37.437,90 USD en la carretera Rodeo-Rocafuerte y 37.921,16 USD en la carretera Santa Ana-Poza Honda.

Con oficio N° 2009-005-FRR-SAPH de 7 de abril de 2009, el fiscalizador comunica al Superintendente de MABERSA, entre otros aspectos, que la fiscalización dispone que, a la brevedad posible se incrementen maquinaria y trabajos en las vías, ya que tienen un atraso muy considerable en los trabajos de acuerdo al cronograma. Que se está incumpliendo en los rubros sub-base, base y capa de rodadura en la carretera Rodeo-Rocafuerte y en los rubros base y capa de rodadura en la carretera Santa Ana-Poza Honda, los cuales deben incrementarse para cumplir con los trabajos programados.

*Venturoso*

*4/1*

El 24 de abril de 2009, el Subsecretario Regional 4 Manabí, solicita al Gerente General de MABERSA S.A., que ante el continuo atraso de los trabajos, se subsane en un término no mayor de quince días y que el no cumplimiento de las obligaciones contractuales acarreará la terminación del contrato.

El Director de Construcciones de Transporte (E), mediante oficio N° 157-C-R-4 de 24 de abril de 2009, luego de efectuar un análisis sobre el retraso en la ejecución de los proyectos, señala que existen causales para la terminación unilateral del contrato y solicita al Subsecretario Regional de Manabí, al fiscalizador y al supervisor, emitir la recomendación pertinente en base a una evaluación actualizada.

El fiscalizador mediante memorando N° 2009-026-FSAPHRR de 5 de mayo de 2009, de acuerdo a lo solicitado, informa al Subsecretario Regional 4 de Manabí que: *"habiendo transcurrido más de un año que se firmó este contrato deberían tener un porcentaje de avance de los trabajos según cronograma valorado de trabajos vigente del 82,61% en la Carretera Santa Ana-Poza Honda y del 83,68% en la Carretera Rodeo-Rocafuerte; teniendo un avance económico hasta la planilla N° 6 de 34,12% y 37,14% y un avance físico del 42,30% y 44,20% respectivamente...es decir han transcurrido más del 85% del plazo contractual y con los trabajos ejecutados no cubre el 50% de avance de obra, situación que se enmarca en lo establecido en la Cláusula Veinticuatro punto cero tres Terminación Unilateral...*

*Literal j.- Si a partir del cumplimiento del cincuenta por ciento (50%) del plazo contractual, la evaluación realizada por el Fiscalizador establece que el monto de la obra realizada es inferior al cincuenta por ciento (50%) de lo programado, el Ministerio podrá dar por terminado el contrato en forma Unilateral.*

*Literal g.- Si secuencialmente en tres meses seguidos se estableciese que el porcentaje de los trabajos es menor al setenta por ciento (70%), de lo previsto hasta este período.*

*En conclusión la Cía. Contratista ha incumplido con los trabajos de la Rehabilitación y Mantenimiento de las carreteras Santa Ana-Poza Honda y Rodeo-Rocafuerte. Por lo que esta Fiscalización sugiere la Terminación Unilateral del Contrato..."*

El Subsecretario de Obras Públicas-Regional 4, comunica al Ministro de Transporte y Obras Públicas, mediante oficio N° 600-S-R-4-AVA de 8 de mayo de 2009, que de acuerdo a lo verificado por el fiscalizador, quien sugiere la terminación unilateral del contrato, se desprende el incumplimiento de la compañía MABERSA.

*Ventosocho*



Con los antecedentes expuestos, el Subsecretario de Infraestructura de Transporte en memorando N° TEMP-MTOP-2009-543 de 18 de mayo de 2009, comunica al Ministro de Transporte que dicha Subsecretaría recomienda la terminación unilateral del contrato y que se ha dispuesto a la Dirección de Asesoramiento Legal para que continúe con este trámite de crearlo conveniente.

El Ministro de Transporte y Obras Públicas, mediante memorando N° DM-2009-329-ME de 3 de junio de 2009, dispone al Director de Asesoría Jurídica realizar los trámites pertinentes a fin de legalizar la terminación unilateral del contrato.

El Viceministro de la Infraestructura del Transporte, con memorando N° DVIT-2009-205-ME de 28 de junio de 2009, solicita al fiscalizador un informe sobre el estado del proyecto.

En respuesta a lo solicitado, el fiscalizador, con memorando N° 2009-29-FRRSPH de 9 de julio de 2009, informa que hasta el 3 de julio de 2009, fecha en que terminó el plazo contractual, se tiene un avance del 41,32% en la carretera Rodeo-Rocafuerte y 38,87% en la carretera Santa Ana-Poza Honda, habiendo incumplido en el avance de los trabajos desde el cumplimiento del 50% del plazo contractual, lo que implica la terminación del contrato y que se ha procedido a multar en los períodos de trabajo de: agosto-septiembre y octubre-noviembre de 2008, diciembre de 2008-enero de 2009 y febrero-marzo de 2009, por un valor de 90 836,36 USD.

Contando con los informes técnico, financiero y legal, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, mediante memorando N° DM-09-100-OF de 29 de junio de 2009, en razón del incumplimiento de las obligaciones contractuales, notifica al Gerente General de MABERSA S.A., con la prevención de declarar la terminación unilateral del contrato, si en el término de quince días no justifica o soluciona el incumplimiento.

El Director de Construcciones del Transporte (E), mediante oficio N° DCT-09-446-OF de 6 de julio de 2009, solicita a la Subsecretaría Regional y Dirección Provincial de Manabí, se informe si el contratista ha justificado o solucionado el incumplimiento y el pronunciamiento sobre la pertinencia o no de continuar con el trámite de terminación unilateral del contrato.

*Ventinueve*

*26/1*

El Subsecretario de la Regional de Manabí, mediante memorando N° SUBM-2009-197-ME de 15 de julio de 2009, remite al Director de Construcciones del Transporte (E), el memorando N° 2009-32-FRRSPH de 15 de julio de 2009, suscrito por el fiscalizador, en el cual informa que el contratista no ha justificado ni solucionado el incumplimiento de los trabajos en el proyecto, por lo que considera que se continúe el trámite de terminación unilateral del contrato, criterio que es acogido por la Subsecretaría.

Con memorando N° SUBM-2009-237-ME de 23 de julio de 2009, el Subsecretario Regional de Manabí, informa al Ministro que el contratista no ha justificado ni solucionado el incumplimiento de los trabajos del proyecto, por lo que la fiscalización considera que se continúe con el trámite de terminación unilateral del contrato y solicita que disponga realizar el trámite pertinente para la terminación unilateral del contrato.

Sin embargo, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, mediante oficio N° DM-09-114-OF de 21 de julio de 2009, dirigido al Gerente General de MABERSA S.A., manifiesta que una vez analizados los justificativos presentados por el contratista, mediante oficios N° 060 y 070-WRMM de 22 de junio y 3 de julio de 2009, respectivamente, se establece la existencia de circunstancias que han impedido el normal desarrollo de las obras previstas en el contrato, por lo que dispone se deje sin efecto el trámite de terminación unilateral iniciado y se *“genere los documentos de sustento para el trámite de terminación del contrato por mutuo acuerdo, conforme al pedido formulado en el oficio 060-WRMM de 22 de junio de 2009”*

De igual manera, con memorando N° DM-2009-605-ME de 30 de julio de 2009, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, dispone al Director de Construcciones del Transporte (E) y al Subsecretario Regional 4, que suspendan el trámite de terminación unilateral iniciado y se genere la información y documentos de sustento para el trámite de terminación de mutuo acuerdo del contrato.

El Ministro de Transporte y Obras Públicas, mediante memorando N° DM-2009-797-ME de 1 de septiembre de 2009, manifiesta al Subsecretario Regional 4 y al Director de Construcciones del Transporte (E), que en vista de que no se ha cumplido la disposición, dispone que con carácter prioritario, se remita lo solicitado en el memorando N° DM-2009-605-ME.

*Tres*  
*1.*

Cabe señalar que el fiscalizador mediante memorando N° 2009-34-FRRSPH de 20 de julio de 2009, dirigido al Subsecretario Regional 4, realizó oportunamente el análisis de los justificativos planteados por el contratista en los oficios N° 060 y 070-WRMM mencionados por el Ministro, sin encontrar justificativos para que se considere la terminación de mutuo acuerdo solicitada por el contratista, indicando además que respecto al plazo de 15 días otorgados para que el contratista justifique y remedie los incumplimientos, ya se pronunció mediante memorando N° 2009-32-FRRSPH de 15 de julio de 2009 en el que considera que se continúe el trámite de terminación unilateral del contrato.

Al respecto, conforme señala el fiscalizador, la parte final del numeral 14.02 de la cláusula 14, referente a multas y el literal j) del numeral 24.03 de la cláusula 24 del contrato, sobre la terminación unilateral, establecen lo siguiente: *"Si a partir del cumplimiento del 50% del plazo contractual, la evaluación realizada por el Fiscalizador establece que el monto de la obra realizada es inferior al 50% de lo programado, el Ministerio podrá dar por terminado el contrato en forma unilateral"*.

En el numeral 5.03 de la cláusula quinta del contrato, consta como obligación subsidiaria del contratista, la siguiente: *"...proporcionar la dirección técnica, proveer la mano de obra, el equipo y maquinaria requeridos y los materiales necesarios para ejecutar debidamente la obra de acuerdo al cronograma de ejecución de los trabajos y dentro del plazo convenido, a entera satisfacción de la entidad contratante..."*

Opinión del Gerente General de MABERSA S.A. a la comunicación de resultados provisionales y al borrador del informe

Indica que en la ejecución del proyecto, se han presentado causas imprevistas de orden técnico, legal, de fuerza mayor y caso fortuito, como son la inaplicabilidad de los estudios entregados por el Ministerio y la intensa estación invernal en la zona de las obras, hechos que han impedido el normal desarrollo de los trabajos.

Señala que la falta de estudios definitivos y la inobservancia de criterios constructivos, le ponen frente a una circunstancia, que escapa al control y responsabilidad de su representada y por tal circunstancia, la entidad no puede beneficiarse de su propio error.

*Trainta y uno*

*[Firma]*

Además indica que la entidad contratante debió entregar los estudios y diseños completos de conformidad con el Art. 14 de la Codificación de la Ley de Contratación Pública.

Manifiesta que el fiscalizador al no considerar en la evaluación del cumplimiento de las obligaciones contractuales, el no pago de los trabajos adicionales dispuestos por la fiscalización, la estación invernal, la falta de soluciones técnicas y ampliar el plazo solicitado, la entidad contratante se encuentra en mora del cumplimiento de sus obligaciones e imposibilitada de imponer sanciones, peor aún terminar el contrato en forma unilateral.

Señala que el Ministro de Transporte y Obras Públicas, luego de analizados los argumentos y justificativos presentados por MABERSA S.A. en los oficios N° 060-WRMM y 070-WRMM de fechas 22 de junio y 3 de julio de 2009, respectivamente dispuso la terminación del contrato por mutuo acuerdo, según consta en el memorando N° DM-2009-605-ME de 30 de julio de 2009 y notifica a MABERSA S.A. con la terminación del contrato por mutuo acuerdo mediante memorando N° DM-09-114-OF de 21 de julio de 2009.

#### Opinión del fiscalizador

Señala que el incumplimiento de los trabajos respecto a la reprogramación, se dio a conocer oportunamente a las autoridades del Ministerio y al contratista, procediendo a aplicar las multas de acuerdo a las cláusulas contractuales.

Indica además que "...hubo un pronunciamiento del Ex Ministro de Transporte y Obras Públicas ... para que se proceda al trámite de la terminación unilateral del contrato..."

#### Criterio del equipo de control

Respecto a la estación invernal, en la realización del examen se revisaron los libros de obra de las planillas analizadas, es decir hasta la planilla N° 5, que corresponde al periodo de diciembre de 2008 a enero de 2009, en los que se informa sobre el estado del tiempo en cada día y se concluye que los días lluviosos no fueron ni en número ni en

*Trento y dos*

precipitación muy significativos, que amerite considerar como caso fortuito o fuerza mayor.

Es importante indicar que de acuerdo al artículo 4 del Reglamento Sustitutivo del Reglamento General de la Ley de Contratación Pública, se establece que previamente a las contrataciones que se realicen al amparo del artículo 6 de dicha Ley, se deberá contar únicamente con especificaciones mínimas de las obras.

Además, se debe considerar que el objeto del contrato, es la rehabilitación de vías existentes a nivel de doble tratamiento superficial bituminoso y que están en servicio desde hace muchos años y posteriormente efectuar el mantenimiento por un periodo de cuatro años, para lo cual el Ministerio realiza las memorias técnicas de los proyectos, en donde se definen las condiciones presentes y las características de los trabajos a realizarse, que incluyen la nueva estructura del pavimento, obras complementarias, fuentes de materiales, presupuestos, etc., a base de las cuales se realizan las contrataciones.

Respecto a las solicitudes de ampliaciones de plazo no consideradas por fiscalización, existe documentación en la que se fundamenta esta decisión, por el constante incumplimiento del avance y calidad de las obras por parte del contratista, pese a reiterados pedidos de la fiscalización para que implemente equipos y personal a fin de compensar los significativos atrasos que desde el inicio de los trabajos se han producido y que nunca fueron atendidos.

En consecuencia, el equipo de control se ratifica en lo expresado en el comentario.

### **Conclusión**

Lo expuesto en el comentario demuestra que el contratista, a pesar de las observaciones realizadas por el fiscalizador respecto al cumplimiento del cronograma de trabajos, no acató las mismas, consecuentemente, está incurso en lo estipulado en los numerales 14.02 y 24.03 de las cláusulas 14 y 24 del contrato por el incumplimiento del avance de la obra y cronograma de trabajos e incumple el numeral 5.03 de la cláusula quinta del contrato.

*Trasmita y tres*

*CL-1*

El pedido para la terminación del contrato por mutuo acuerdo no se ajusta a los requerimientos establecidos en la Codificación de la Ley de Contratación Pública, puesto que de acuerdo al análisis de la documentación proporcionada por el Ministerio, no se han presentado circunstancias imprevistas, técnicas, económicas, causas de fuerza mayor o caso fortuito, que evidencien la imposibilidad o inconveniencia de terminar la ejecución del proyecto.

### **Recomendación**

El Ministro de Transporte y Obras Públicas, analizará los hechos comentados en este informe, a fin de definir el trámite final de terminación unilateral del contrato, si no existieren los justificativos pertinentes.

Para futuros proyectos, en el caso de terminación de los contratos de forma anticipada, se analizarán las circunstancias que motiven dicha resolución, ajustándose a los requerimientos establecidos en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

### **2.7 Incumplimiento del cronograma de trabajos y plazo contractual en la construcción de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí.**

De acuerdo al informe de fiscalización N° 10, hasta abril de 2009 el avance de la obra representa el 19.81%, manteniendo un retraso del 8.78% con respecto a la reprogramación del cronograma valorado de avance de obra, debido principalmente a la lenta ejecución del rubro 405-8-(1) que corresponde a la colocación de la carpeta de pavimento de hormigón de cemento pórtland de 20 cm de espesor y 350 kg/cm<sup>2</sup> de resistencia.

Cabe señalar que en la planilla 4, que corresponde al período noviembre-diciembre de 2008, por incumplimiento en los rubros de pavimento de hormigón rígido, curador superficial y juntas simuladas aserradas, se le multa al contratista con un valor de 35 953,84 USD.

Con relación al plazo de la obra, se evidencia que el tiempo transcurrido desde la fecha de inicio de los trabajos de rehabilitación, 24 de abril de 2008, hasta el 30 de abril del

*Treinta y cuatro*

*66-1*

2009, fecha que corresponde al quinto período bimensual del cronograma contractual de obras, es de 371 días, que con relación al plazo total de 730 días, representa el 50,82%

Durante la verificación física de los trabajos, el equipo de control constató que la contratista ha implementado una segunda planta de hormigón, que se encuentra en pruebas y ajustes para su funcionamiento, con el objeto de recuperar el atraso en el cumplimiento del cronograma con relación al rubro pavimento de hormigón de cemento pórtland.

Adicionalmente, el contratista tiene adjudicada una mina en el sector de Picoazá, para la producción y preparación de material pétreo, tanto para hormigones como para materiales de mejoramiento y base a colocarse en la vía.

En el numeral 5.03 de la cláusula quinta del contrato, se establece como obligación subsidiaria del contratista, la siguiente: *"...proporcionar la dirección técnica, proveer la mano de obra, el equipo y maquinaria requeridos y los materiales necesarios para ejecutar debidamente la obra de acuerdo al cronograma de ejecución de los trabajos y dentro del plazo convenido, a entera satisfacción de la entidad contratante..."*

Opinión del Presidente de EQUITESA S.A. a la comunicación de resultados provisionales y al borrador del informe

Señala que existen circunstancias de orden técnico de fuerza mayor no imputables al contratista que justifican que el avance de los trabajos no esté de acuerdo a la reprogramación y menciona las siguientes:

- El retraso en el pago del anticipo
- Escasez de cemento debido a la gran demanda de este material por la rehabilitación de la red vial a nivel nacional, por lo que en diciembre de 2008 y enero de 2009, la empresa Holcim, entregó solamente 2.200 toneladas mensuales, siendo su necesidad 4 500 toneladas.
- La estación invernal de febrero a mayo de 2009, impidió un avance sostenido de las actividades

*Trinto y cinco*

*41-1*

- Continuos cierres de la carretera de Picoazá y de los campamentos de Equitesa por la Asociación de Volqueteros de Manabí, que solicitaban que para el transporte de materiales se utilice en forma exclusiva a sus unidades.
- Realización de trabajos adicionales ordenados por la fiscalización

#### Opinión del supervisor al borrador del informe

Señala que el rubro principal del contrato, pavimento rígido de hormigón de cemento pórtland, se ve afectado en su rendimiento por la escasez de cemento, debido a la gran demanda del producto a nivel provincial y nacional.

Que las lluvias en el sector, que aunque no fueron intensas, impedían realizar el ensanchamiento de la vía con material de mejoramiento; y,

Que para remediar el incumplimiento, el contratista ha instalado 2 plantas de hormigón y 2 rodillos vibratorios autodeslizantes de última tecnología.

#### Criterio del equipo de control

Respecto al pago del anticipo, fue analizado en el comentario 2.1 del presente informe.

Con relación a la escasez de cemento, el requerimiento máximo mensual de acuerdo a la reprogramación de la obra es de aproximadamente 2 400 toneladas en diciembre de 2008 y 1 440 toneladas en enero de 2009, además de acuerdo a las planillas de avance de obra, el contratista únicamente consumió para la ejecución del pavimento de hormigón en los períodos noviembre-diciembre de 2008 (planilla N° 4), 1005 toneladas aproximadamente y en enero-febrero de 2009 (planilla N° 5), 2 603,32 toneladas de cemento, por lo que se puede concluir que el cemento entregado fue suficiente para cubrir las necesidades de la obra.

En cuanto al justificativo del retraso por la estación invernal, en los libros de obra consta que en los meses de febrero, marzo y abril, únicamente se han presentado lluvias parciales de 8, 3 y 3 días respectivamente, por lo que no puede ser considerado como causal de fuerza mayor del cumplimiento del cronograma.

*Trento y sus*

*26/*



## Conclusión

Lo expuesto en el comentario demuestra que el contratista, al mantener un retraso al cronograma vigente, incumple el numeral 5.03 de la cláusula quinta del contrato.

## Recomendaciones

Las situaciones producidas por la Asociación de Volqueteros de Manabí y los trabajos adicionales, deberán ser evaluados por la fiscalización y supervisión.

A través de la supervisión y fiscalización, se efectuará un análisis que permita determinar los requerimientos de personal y equipos, considerando si es necesaria la apertura de nuevos frentes de trabajo, a fin de que las obras se ejecuten dentro de los plazos previstos contractualmente.

### **2.8 Fallas constructivas en la ejecución de los trabajos de la vía Chone-Canuto-Calaceta-Junín-Pimpiguasí.**

En la verificación física realizada a la vía Chone-Canuto-Calaceta-Junín-Pimpiguasí, los días 16 y 17 de junio de 2009, conjuntamente con representantes de la fiscalización contratada, contratista y supervisión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tanto para la rehabilitación como para la fiscalización de la obra, se encontraron las siguientes novedades:

Se evidenció que para el tendido del hormigón, se utiliza una regleta vibratoria que es arrastrada manualmente por dos trabajadores en forma diagonal a las canaletas del encofrado y se utiliza únicamente dos vibradores en los extremos del área hormigonada para desalojar el aire contenido en la mezcla, sin que se realice esa actividad en el centro de los paños.

De acuerdo al diseño, el ancho de la vía es de 8,80 m, con dos carriles de 4,40 m cada uno, sin embargo, en la entrada a Pimpiguasí desde la abscisa 56+200 a la 55+400 aproximadamente, se inicia la colocación de la carpeta de hormigón en la media vía

*Treinta y siete*

*[Firma]*

izquierda con dos franjas de hormigón de 3,50 m y 0,90 m de ancho. Posteriormente, se autoriza la colocación de un solo paño de hormigón de 4,40 m.

Se observó en los tramos de vía recubiertos con la capa de rodadura de pavimento rígido, la presencia de fisuras y agrietamientos longitudinales y transversales, que en algunos casos atraviesan todo el espesor del pavimento, es decir los 20 cm de hormigón.

Entre las abscisas 0+100 a la 0+890, la fiscalización encargada del control de los trabajos, ha observado el incumplimiento de la especificación en cuanto a la resistencia del hormigón, por lo que el tramo no ha sido recibido.

Entre las abscisas 56+200 y 55+800, se encuentran fisuras y agrietamientos longitudinales y transversales que han sido rellenados con material sellante, sin embargo el material de hormigón de los filos de las fisuras continúa desprendiéndose.

De igual forma, entre las abscisas 55+800 a la 51+800, se evidencia la presencia de fisuras y agrietamientos en la carpeta, agravándose en el último tramo comprendido entre las abscisas 52+300 a la 51+800.

Adicionalmente, en todos los tramos donde se ha colocado la carpeta de hormigón, hay desprendimientos del hormigón en las juntas longitudinales, transversales y en los extremos de la vía.

Al respecto es importante señalar que el Director de Fiscalización mediante varios oficios comunica al Superintendente de Equitesa, entre otros aspectos los siguientes:

Oficio N° 024 P-2008 L&G-CHCC-JP de 1 de septiembre de 2008

Que en el recorrido efectuado, se observan fisuras longitudinales y transversales en la losa de pavimento rígido, como consecuencia de:

- Errores en el proceso constructivo, específicamente en la colocación de los hierros conectores a ambos lados de los paños.

*Tresenta y ocho*  
*Ch.*

- El transporte del hormigón hidráulico desde la planta hasta el sitio de la obra, demora entre 2 y 2:15 horas, cuando lo normal es 1:15 horas, ocasionando que comience el fraguado antes de lo previsto.
- No existe suficiente señalización para proteger el tramo de pavimento terminado, ante el daño que podrían causar los vehículos que circulan por la vía.
- Falta eficiencia en el control del tráfico en los dos frentes de trabajo

Oficio N° 045 P-2008 L&G-CHCC-JP de 16 de diciembre de 2008

Que no se está cumpliendo con la metodología adecuada de construcción por cuanto:

- Las juntas cortadas a sierra, no son rectas y los anchos de las ranuras son mayores a 6 mm, incumpliendo las Especificaciones Técnicas en lo que se refiere a requisitos para las juntas, dosificación, mezclado y fundición.
- En la obra no existe reservas de aditivo plastificante para adicionar al hormigón antes de proceder a su colocación.
- El transporte de hormigón desde la planta situada en el sitio Colorado del cantón Montecristi es irregular, evidenciándose intervalos entre 4 y 5 horas, obligando a realizar trabajos en horas de la noche, con menores rendimientos y disminución de calidad.
- La contratista, para la ejecución de los trabajos de tendido de hormigón, cuenta con un ingeniero en forma temporal y con un estudiante de ingeniería (pasante) de forma permanente que no reúnen la experiencia necesaria que provocan este tipo de falencias.

El 30 de enero de 2009 con oficio N° 057 P-2009 LIG-CHCCJP, le comunica que en vista de que la egresada de ingeniería, no acata las disposiciones de la fiscalización, especialmente en lo referente a la colocación de hormigón en la losa de pavimento rígido, sea reemplazada por un profesional con experiencia y criterio profesional.

Mediante oficio N° 113 P-2009 LIG-CHCCJP de 30 de junio de 2009, le insiste para que la constructora utilice material fino (cisco) sin contaminación e indica que la colocación del aditivo se está realizando directamente al mixer sin el debido control.

El 1 de julio de 2009 con oficio N° 115 P-2009 LIG-CHCCJP, insiste en que se corrija el proceso de producción de la mezcla del hormigón, optimizando la producción, el

*Treinta y nueve*

*[Firma]*

transporte y la colocación, e indica que el hormigón colocado con las regletas vibradoras, sigue presentando problemas de agrietamiento y fisuramiento y además el acabado no es el adecuado.

Además con oficio N° 132 P-2009 LIG-CHCCJP de 25 de julio de 2009, el Director de Fiscalización informa al Director de Construcciones del Transporte (E), sobre las causas que han provocado las fisuras en el pavimento rígido, señalando entre otras las siguientes:

- El contratista utilizó encofrados que no tenían los orificios para la colocación de conectores, los cuales se ubicaba una vez retirado el encofrado, cuando se había iniciado el proceso de fraguado, produciéndose por este motivo una junta de contracción.
- No se realizó el curado oportuno con antisol a la losa de pavimento, provocando una rápida evaporación de agua de la mezcla debido a la alta temperatura del sitio.
- Corte tardío de las juntas de construcción

Y recomienda:

- Colocar el antisol una vez realizados los trabajos
- Los encofrados tendrán los orificios para la correcta colocación de los conectores
- Realizar el aserrado de las juntas oportunamente, analizando la humedad y temperatura
- Coordinar los tiempos de transporte del hormigón
- Controlar los asentamientos en la planta
- Control diario en la planta de la dosificación de los materiales para la elaboración del hormigón para garantizar la resistencia especificada.
- Eliminar el material fino del material retenido en el tamiz N° 4 ya que se requiere que el material sea NP.
- Corregir la humedad que tiene el material de 1 1/2 pulgadas luego del lavado de las partículas finas (polvo).
- Proteger la losa con una carpa luego de colocado el antisol para minimizar la pérdida de humedad.

*cuoreta*  
*pl*

Opinión del Presidente de EQUITESA S.A.

A la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que la regleta vibratoria utilizada fue aprobada por la fiscalización contratada y por la supervisión del Ministerio y que para mejorar el tendido del hormigón, se han adquirido dos pavimentadoras de rodillos de última generación, de las cuales una está funcionando entre las abscisas 35+500 hasta la 36+050 lado derecho, con resultados óptimos en cuanto al acabado del pavimento.

Con relación al incumplimiento de la especificación relacionada con la resistencia del hormigón, indica que con la utilización de los materiales de la mina de Picoazá, asignada por el Ministerio, no se pueden obtener hormigones de alta resistencia, para lo cual adjunta un informe del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, como contratista del puente sobre el estuario del río Chone, en este sentido y en base a ensayos efectuados por EQUITESA, solicita que se determine la utilización de otra mina, que permita mejorar las condiciones del hormigón, para lo cual ha presentado a consideración de la fiscalización, nuevos diseños del hormigón con distintas combinaciones de materiales de otras canteras.

Respecto a las otras fisuras y agrietamientos, indica que pueden ser por varias causas, entre las que señala: la temperatura del medio ambiente, curado del hormigón, vibraciones producidas por el tráfico, viento, presencia de suelos expansivos, etc., y que se ha presentado a la fiscalización las alternativas para su reparación.

Señala que se ha suscrito un acta de compromiso el 13 de julio de 2009 entre funcionarios del Ministerio, contratista y fiscalizador contratado, en el que entre otros aspectos se compromete a:

- Entregar las alternativas técnicas para proceder a las reparaciones en los tramos que presenten inconvenientes.
- Revisar el diseño de hormigón a fin de mejorar la resistencia. Realizar un nuevo diseño empleando materiales de otras canteras.

*cuarenta y uno*  
*AL*

### Al borrador del informe

Con relación a las fisuras presentadas durante el proceso constructivo, indica que la fiscalización suspendió a partir del 2 julio de 2009, los trabajos de colocación del pavimento rígido hasta que se encuentre una solución a las fallas detectadas, para lo cual se han efectuado reuniones de trabajo y actividades de investigación y comprobación conjuntamente con la fiscalización contratada, concluyendo que las principales causas de las fallas se deben a la alta contracción del concreto debido a que se ha fabricado un hormigón cuya pasta posee una alta resistencia pero con poca adherencia por la mala calidad del agregado grueso.

Manifiesta que conjuntamente con la fiscalización se ha efectuado un nuevo diseño del hormigón que cumple con las especificaciones técnicas, utilizando agregados gruesos provenientes de la cantera de Puerto Cayo, ubicada a una distancia de 103,6 km, medida hasta el final del proyecto en Pimpiguasí y con agregados finos provenientes de las minas del río Toachi, localizadas a 160,6 km, considerados hasta el inicio del proyecto en Chone.

Señala además que la zona de implantación del proyecto atraviesa un suelo de alta expansibilidad, por lo que debe realizarse estudios para determinar la capacidad portante del suelo de la subrasante.

### Opinión del Gerente de León & Godoy Consultores Cía. Ltda. a la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que la fiscalización en reiteradas ocasiones ha solicitado al contratista realizar los correctivos correspondientes a fin de cumplir con las especificaciones establecidas para las obras, sin que se haya dado cumplimiento, razón por la cual suspendió los trabajos de tendido de hormigón rígido el 2 de julio de 2009, hasta que la contratista plantee los correctivos y presente documentadamente la metodología de trabajo que garantice su calidad.

### Opinión del supervisor al borrador del informe

Señala como posibles causas del desprendimiento del hormigón en las losas, el inadecuado proceso constructivo, fallas en el transporte y manipuleo del hormigón, deficiencia en el proceso de producción en planta, el curado de sectores de la vía con suelo expansivo, agregados pétreos que no cumplen la especificación, etc.

*Cuarenta y dos*

*Al-1*

Indica además que los materiales de Picoazá (mina de la cual se obtiene el material pétreo para el proyecto), incumplen las especificaciones físicas y químicas que podrían ser la causante de la falla del pavimento.

Que el contratista realizará un nuevo diseño de hormigón con materiales pétreos de otras canteras (Puerto Cayo) y arena del Toachi, para aprobación de la fiscalización y deberá indicar el método de reparación y cambio de paños en las losas falladas.

#### Criterio del equipo de control

Si bien la fiscalización ha observado en forma reiterada a la contratista para que de solución a las fallas en la losa de hormigón, ha transcurrido más de un año sin que se haya solucionado en forma definitiva.

Con relación a las fisuras longitudinales y transversales, así como la disgregación de los agregados en las losas, cabe señalar que éstas no se presentan en toda la longitud de la vía, pese a que se ha trabajado con los materiales de la mina de Picoazá, los cuales se han empleado históricamente en la elaboración de todo tipo de hormigones empleados en distintas obras de la provincia.

Respecto al tipo de suelo en la zona del proyecto, es importante indicar que en el rediseño de la estructura del pavimento con el que se construye la vía, si se consideró que el suelo es arcilloso-limoso, con una capacidad portante baja (CBR) estimada en 4% y con características expansivas. El período de diseño previsto con estas características es de 20 años.

#### **Conclusión**

Por lo expuesto, el contratista incumple la cláusula sexta del contrato, numerales: 6.03, 6.05 y 6.06, relativos a la calidad en la ejecución de la obra contratada, en lo que tiene relación con las fallas constructivas, la utilización del equipo adecuado para la realización de los trabajos y contar con personal con experiencia en las labores contratadas.

El no cumplir a cabalidad con estas obligaciones trae como consecuencia que los trabajos de colocación de la carpeta de hormigón rígido sean defectuosos.

*Cuarenta y tres*



Por su parte, la supervisión y la fiscalización contratada, encargada del control de los trabajos, al no conseguir de manera oportuna se den soluciones técnicas a las fallas detectadas en la obra, incumple la cláusula quinta del contrato de fiscalización, numeral I referente a Alcance de los Servicios de Fiscalización y los literales c) y d) del artículo 12, de la Fiscalización, del Reglamento de Determinación de Etapas del Proceso de Ejecución de Obras y Prestación de Servicios Públicos y que en sus partes pertinentes determinan como objetivos de la fiscalización los siguientes:

*"c) Garantizar la buena calidad de los trabajos ejecutados.*

*d) Conseguir de manera oportuna se den soluciones técnicas a problemas surgidos durante la ejecución del contrato."*

### **Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas**

A través del Subsecretario de la Regional 4 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la provincia de Manabí, ordenará a la fiscalización contratada que conjuntamente con la supervisión del proyecto, verifiquen que el contratista realice las reparaciones en las losas de pavimento rígido que presentan fisuras y agrietamientos, a fin de que se garantice la vida útil del proyecto.

Previamente a que se adopte una decisión de explotación de materiales de otras minas, el departamento de Geotecnia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, efectuará los ensayos pertinentes de los materiales de la mina de Picoazá, ubicada a 26 km del final del proyecto en Pimpiguasí, a fin de determinar si éstos cumplen las especificaciones técnicas requeridas para este tipo de obras.

### **2.9 Fallas constructivas en la ejecución de los trabajos en los tramos Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda.**

Con fechas 30 de junio y 1 de julio de 2009, el equipo de control, conjuntamente con el supervisor y fiscalizador del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; y, el representante de la compañía contratista, realizó la inspección física de los trabajos efectuados en las vías Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda.

#### **Tramo Santa Ana-Poza Honda**

Ante un requerimiento de Auditoría Interna para que se realice una evaluación del estado actual y comportamiento de la capa de rodadura de la vía Santa Ana-Poza



Honda, el Supervisor de Estudios Viales de la Regional 4, mediante oficio N° 016-SEV-R-4 de 25 de mayo de 2009, dirigido al Subsecretario Regional 4, emite el informe solicitado, luego de haberse observado que en varios sectores de la vía se han presentado desprendimientos de los agregados de la carpeta asfáltica.

Menciona que se extrajeron núcleos de la carpeta asfáltica en las abscisas; 0+600, 1+330, 2+583, 3+244, 3+790 y 6+700, efectuándose la medición y comprobación de los espesores y que se tomaron muestras de la base granular que se colocaba en las abscisas 13+000 y 11+040.

Señala que se procedió a efectuar los análisis correspondientes en el laboratorio, para determinar la gravedad específica de la mezcla compactada, de los núcleos extraídos de la carpeta se procedió a separar el asfalto para determinar el porcentaje utilizado en la mezcla. Finalmente expone sus conclusiones que en resumen se expresan en los siguientes términos:

Con los núcleos obtenidos del muestreo, se determinó la gravedad específica de campo, que relacionada con la gravedad específica de la mezcla asfáltica obtenida en las etapas de producción y control de laboratorio, se comprueba que el 70% de los datos cumplen con el porcentaje de compactación del 97% que exigen las normas técnicas del Instituto de Asfalto.

En cuanto al contenido de asfalto en la mezcla, se informa que de las tres muestras ensayadas una de ellas no cumple, ya que está por debajo del 6.6% que contempla el diseño óptimo.

Respecto a la disgregación de los agregados en la capa de rodadura en los tramos 0+640-1+180 (LI); 1+180-1+720; 1+720-1+940(LI); 2+450-2+700(LD); 2+700-3+500; y, 3+500-3+850(LD), deduce que las fallas producidas pueden atribuirse a la falta de adherencia entre el asfalto y los agregados, recomendando que para que este daño no siga progresando, ejecutar un sello asfáltico, que cumpla con los requisitos de graduación establecidos en la tabla 405-6.1 del Manual de Especificaciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el recorrido efectuado por el equipo de control, se constató la presencia de los daños que se mencionan en el informe del Supervisor de Estudios de la Regional 4, observándose adicionalmente lo siguiente:

*Cuentos y uncos*  
*cll*

El equipo y personal de la contratista presente en la vía, no corresponde al ofertado y comprometido de acuerdo al contrato, constatándose que únicamente estaba en operación un tanquero, una motoniveladora, una minicargadora (Bob Cat), un rodillo y dos volquetas, en cuanto a personal en la vía era mínimo.

También se observó que al final del tramo, o sea en el sector de la presa Poza Honda, la abscisa final es 26+685 y no 28+000 que consta en el contrato.

El valor de los trabajos mal ejecutados alcanzan a 85 676,57 USD, según el Anexo N° 10.

### **Tramo Rodeo-Rocafuerte**

En la verificación física del tramo Rodeo-Rocafuerte, se constató que el equipo, maquinaria y personal asignado a la obra no cumple con el mínimo requerido contractualmente, además el ingeniero superintendente, comparte su tiempo en los dos tramos contratados, es decir Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda y no se evidenció la presencia de los ingenieros residentes de obra propuestos.

En cuanto a la calidad de los trabajos ejecutados, se evidencia disgregación de los agregados en la carpeta asfáltica en el tramo comprendido entre las abscisas 0+000 y 0+200.

El valor de los trabajos mal ejecutados alcanzan a 8 239,99 USD (Anexo N° 11).

Opinión del Gerente General de MABERSA S.A. a la comunicación de resultados provisionales y borrador del informe.

Señala que de acuerdo a los ensayos de laboratorio efectuados por el contratista y por el Departamento de Geotecnia del Ministerio, el material utilizado en las mezclas asfálticas cumple con las especificaciones técnicas.

Que el cemento asfáltico para la elaboración de la mezcla no fue caracterizado en la documentación precontractual, por ser este un contrato de adhesión y aceptación de precios.

*Cuarenta y seis*

*Al*

Indica que los diseños de mezcla referentes al contenido de asfalto y curva granulométrica fueron los óptimos, según la revisión y análisis de las muestras reflejadas en las pruebas de diseño, elementos que han sido elaborados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en razón de que el contrato es de adhesión, concerniéndole al contratista cumplir con lo dispuesto en la cláusula 5.02 del contrato.

Señala que las tres muestras realizadas no son representativas ni concluyentes, sin que se conozca las fechas ni el método utilizado para la extracción del contenido de asfalto y que el resultado de control y pruebas realizadas durante la colocación de mezcla asfáltica, demostró que la temperatura, los porcentajes de asfalto, las densidades de compactación y de vacíos, cumplen con las especificaciones técnicas.

Establece que al no existir la caracterización del cemento asfáltico entregado por las comercializadoras y despachado por la refinería del Estado, la causa de oxidación prematura del ligante asfáltico se debe al alto porcentaje de parafina contenido en el cemento asfáltico del Ecuador.

Que se optó paralizar temporalmente los trabajos hasta que en conjunto con el departamento de Geotecnia del Ministerio se perfeccione el diseño referente al porcentaje de asfalto en la fórmula maestra, reflejada en los análisis de precios unitarios de la documentación precontractual.

Manifiesta que para evitar el deterioro acelerado de la capa de rodadura, en el reinicio de los trabajos se utilizará el mayor contenido de asfalto posible sin crear inestabilidad en la mezcla y que en los sectores que presenta deterioro prematuro de los agregados, es necesaria la colocación de un sello asfáltico con cemento asfáltico modificado.

Adicionalmente indica que de acuerdo al contrato se establece la obligación de contar con un solo superintendente y un solo listado de equipo mínimo.

Concluye que para evitar el deterioro de la capa de rodadura, se realizará un sello asfáltico con cemento asfáltico modificado como una solución definitiva, garantizando la vida útil del proyecto.

*Cuarenta y siete*

*47*

### Opinión del supervisor y fiscalizador al borrador del informe

Señalan que la reparación de los daños producidos en la carpeta asfáltica de las vías, deben ser reparados por el contratista, caso contrario se descontarán en las próximas planillas.

### Criterio del equipo de control

No se evidencia la existencia de documentación técnica que respalde los criterios del contratista, referentes al contenido de asfalto y las causas que ocasionan el desprendimiento de los agregados en la capa de rodadura. Cabe señalar que las deficiencias no se encuentran en toda la longitud de las vías, por lo que se deduce que las fallas se producen por procedimientos constructivos inadecuados y/o incumplimiento de especificaciones técnicas en la ejecución.

De acuerdo a lo establecido en las especificaciones técnicas MOP-001-F-2002, es obligación del contratista presentar al fiscalizador el diseño de la fórmula maestra de obra, preparada en base al estudio de los materiales que se propone utilizar en el trabajo, por lo que la correcta ejecución de los trabajos es de responsabilidad del primero.

En la oferta presentada por el contratista, consta dentro del personal técnico dos superintendentes y dos residentes de obra y el listado de equipo mínimo propuesto, corresponde al equipo necesario para las dos vías contratadas.

### **Conclusión**

El contratista incumple la cláusula sexta del contrato, numerales: 6.03, 6.05 y 6.06, referentes a la calidad en la ejecución de la obra contratada, en lo que tiene relación con las fallas constructivas, la utilización del equipo adecuado para la realización de los trabajos y contar con personal con experiencia en las labores contratadas.

El no cumplir a cabalidad con estas obligaciones trae como consecuencia que los trabajos de colocación de la carpeta de hormigón asfáltico sean defectuosos.

*Conforme y o che*  
*A.L.*

Por su parte, la fiscalización y supervisión del Ministerio, encargada del control de los trabajos, incumple los literales a) y c) del artículo 12 del Reglamento de Determinación de Etapas del Proceso de Ejecución de Obras y Prestación de Servicios Públicos, al no verificar el cumplimiento de las cláusulas contractuales y permitir que la compañía contratista ejecute trabajos defectuosos.

### **Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas**

A través del Subsecretario de la Regional 4, ordenará a la fiscalización que conjuntamente con el supervisor del proyecto, que en la liquidación de la obra se descuenten los valores pagados por trabajos mal ejecutados por 93 916,56 USD.

En el caso de que se resuelva realizar la reparación de los tramos mal ejecutados, verificarán que la solución que se adopte sea definitiva y que garantice que se cumpla con la vida útil del proyecto.

### **2.10 Cuadrilla tipo e índices sub-cero utilizados en el cálculo de reajuste de precios no son contractuales.**

Del estudio de la documentación del contrato para la rehabilitación y mantenimiento de las carreteras Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda, en lo referente a los pagos de reajuste de precios del anticipo y planillas de avance de obra, se determina que los factores utilizados en la cuadrilla tipo para el cálculo de los índices B1 y B0, no son los que constan en las fórmulas detalladas en la cláusula décima del contrato.

Adicionalmente, como fecha de aplicación de los índices sub-cero, se ha considerado el mes de noviembre de 2007, pese a que en el numeral 10.02 de la cláusula décima del contrato, se fija para el cálculo el 19 de diciembre de 2007.

En el literal g) del artículo 12 De la Fiscalización, del Reglamento de Determinación de Etapas del Proceso de Ejecución de Obras y Prestación de Servicios Públicos, consta como función de la fiscalización, la siguiente:

*Cuarenta y nueve*

*2/1*

"g) Medir las cantidades de obra ejecutadas y con ellas elaborar, verificar y certificar la exactitud de las planillas de pago, incluyendo la aplicación de las fórmulas de reajuste de precios."

Opinión del Gerente General de MABERSA S.A. a la comunicación de resultados provisionales

Señala que los costos recibidos por reajuste de precios, son provisionales y están sujetos a liquidación mediante el reajuste definitivo.

Opinión del supervisor y fiscalizador a la lectura del borrador del informe

Manifiesta que procederá a corregir el error detectado, cuando se realice la liquidación y la planilla de reajuste definitivo.

**Conclusión**

La fiscalización y supervisión, al no verificar la exactitud de los datos para la aplicación de las fórmulas de reajuste de precios del contrato para la rehabilitación y mantenimiento de las carreteras Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda, incumplen lo estipulado en su cláusula 10 y en el literal g) del artículo 12 del Reglamento de Determinación de Etapas del Proceso de Ejecución de Obras y Prestación de Servicios Públicos.

**Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas**

A través de la fiscalización y supervisión, se efectuará la reliquidación del reajuste de precios, considerando las condiciones contractuales para el cálculo de los índices B1 y Bo y como fecha de aplicación de los índices sub-cero, el 19 de diciembre de 2007.

**2.11 Incumplimiento de normas ambientales y seguridad industrial**

Del estudio de la documentación y de la verificación física a los proyectos, el equipo de control observó que los contratistas de las obras no han dado cumplimiento a varias disposiciones contractuales respecto a normas mínimas de seguridad industrial,

*Cinco cuentas*

*[Firma]*

conservación del medio ambiente, instalación de oficinas de la obra, campamentos y servicios para el personal del contratista, bodegas, etc.

### **Carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí**

De acuerdo a los informes ambientales presentados por la fiscalización contratada, correspondientes a los meses de enero y marzo de 2009, se mencionan entre otras las siguientes observaciones:

- No se ha dado cumplimiento a las recomendaciones respecto al mejoramiento mínimo necesario solicitado por fiscalización para el alojamiento del personal en las viviendas que para el efecto tienen alquiladas, ni a la recolección, almacenamiento temporal, transporte y disposición final de los desechos producidos por el personal. Se observa también que no se han reparado ni adecuado debidamente las instalaciones sanitarias de las viviendas alquiladas para lograr un apropiado manejo de residuos líquidos.
- Existen también otros rubros que de acuerdo al informe están en ejecución como el uso de conos de seguridad, colocación de cintas de seguridad, señales al costado de la vía, etc.
- Sobre el cumplimiento de medidas ambientales en esta vía el reporte de la fiscalización hace constar el incumplimiento de varias actividades como apoyo a la comunidad, atención a la salud y control médico, botiquines, implementos y medicinas, dotación de recursos para contingencias, plano de evacuación en caso de emergencia y charlas ambientales.
- Se menciona que la utilización de equipos de protección personal es parcial, la señalización en las vías e instalaciones del contratista son insuficientes, no se cuenta con una garita para los guardias de seguridad de la planta de hormigón y se ha constatado descargas inadecuadas al estero adyacente a dicha planta.

### **Carreteras Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda**

Con relación a las vías Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda, no existen reportes de la fiscalización realizada por el Ministerio; pero en la verificación realizada por el equipo de control, se pudo observar que existe incumplimiento en

*Cincuenta y uno*

la dotación de instalaciones para el alojamiento y alimentación para el personal, oficina de obra, bodegas etc. Así como en las actividades que debe realizar la contratista respecto a la comunidad en lo referente al cumplimiento de medidas ambientales y apoyo a la comunidad.

Al respecto, la cláusula décima octava de los contratos para la rehabilitación y mantenimiento de las vías, referente a "OTRAS OBLIGACIONES DE LA CONTRATISTA," estipula que ésta se obliga al cumplimiento de las disposiciones laborales y sociales establecidas en el Código del Trabajo y en la Ley de Seguridad Social.

La cláusula vigésima quinta, numeral 25.02 referente al control ambiental, obliga al contratista realizar todas las actividades en observancia de la Codificación de la Ley de Gestión Ambiental y de la Codificación de la Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental, publicadas en el Suplemento del Registro Oficial N° 418 de 10 de septiembre de 2004, así como del Reglamento para el Manejo de Desechos Sólidos, publicado en el Registro Oficial N° 991 de 3 de agosto de 1992.

La cláusula vigésima tercera, indica que la fiscalización conforme lo establece el artículo 73 del Reglamento Sustitutivo del Reglamento General de la Ley de Contratación Pública, verificará el cumplimiento por parte de la contratista de las normas mínimas concernientes a seguridad industrial, conservación del medio ambiente, vigilancia y custodia de la obra durante el periodo entre la entrega recepción provisional y definitiva, la instalación de oficinas de la obra, campamentos y servicios para el personal del contratista, bodegas y labores en condiciones especiales.

Opinión del Gerente General de MABERSA S.A. a la comunicación de resultados provisionales

Señala que de las inspecciones permanentes de fiscalización y supervisión y de las certificaciones bimensuales, se verifica que se ha dado cumplimiento a las obligaciones laborales, ambientales y de seguridad laboral e industrial del contrato.

*Concuerda y cede*

*[Firma]*



#### Criterio del equipo de control

En el comentario, se describen los incumplimientos del contratista en los aspectos de seguridad industrial y control ambiental.

#### Opinión del Presidente de EQUITESA S.A. a la comunicación de resultados provisionales y al borrador del informe

Adjunta facturas de los botiquines y auxiliares diarios adquiridos y que se están instalando en los frentes de trabajo y en los campamentos. Que se han instalado los implementos para recolección de desechos, se han construido servicios para la disposición final de desechos orgánicos y se han instalado garitas para guardianía y equipos de seguridad, adjuntando fotografías al respecto.

Manifiesta que EQUITESA S.A., ha presentado al Ministerio del Ambiente el informe para obtener el permiso ambiental, el mismo que se encuentra en trámite.

#### Opinión del Gerente de León & Godoy Consultores Cía. Ltda. a la comunicación de resultados provisionales

Señala que no ha incumplido con el contrato, ya que en forma constante ha enviado los Informes ambientales, requiriendo los correctivos necesarios, obteniendo respuestas con los compromisos de enmienda que no siempre se han cumplido, e indica que su obligación es revisar, inspeccionar, informar y requerir correctivos y cumplimientos.

#### Opinión del supervisor al borrador del informe

Que la supervisión y la fiscalización, están requiriendo al contratista el cumplimiento de las observaciones detectadas y que se está procediendo a su remediación.

#### Criterio del equipo de control

La obligación de la supervisión y fiscalización es verificar el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por el contratista. Cabe señalar que la cláusula catorce, numeral 14.03 de contrato de construcción contempla la aplicación de sanciones en el caso de

que el contratista no acate las órdenes de la fiscalización y por el tiempo que dure el incumplimiento.

### **Conclusión**

Las compañías contratistas de las vías Chone-Canuto-Calceta-Junin-Pimpiguasí; y, Rodeo-Rocafuerte y Santa Ana-Poza Honda, incumplen sus obligaciones contractuales, determinadas en las cláusulas décima octava y vigésima quinta numeral 25.02 de los contratos, en los aspectos de seguridad industrial y control ambiental que se describen en el comentario.

Por su parte, la fiscalización y supervisión incumplen lo estipulado en la cláusula vigésima tercera de los contratos, al no verificar el cumplimiento por parte de la contratista de las normas mínimas concernientes a seguridad industrial, conservación del medio ambiente, la instalación de oficinas de la obra, campamentos y servicios para el personal del contratista, bodegas y labores en condiciones especiales.

### **Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas**

A través del Subsecretario Regional de Manabí, dispondrá que la fiscalización tanto contratada como institucional, exija a los contratistas el fiel cumplimiento de las cláusulas relacionadas con el área ambiental y de seguridad industrial, con el fin de evitar accidentes e impactos ambientales durante al ejecución de los trabajos de construcción de las vías.

#### **2.12 El Ministro no suscribe oportunamente el contrato de consultoría, para la fiscalización de trabajos.**

El Ministro de Transporte y Obras Públicas, mediante oficio N° 3559-SOPC de 26 de mayo de 2008, solicita al Gerente de la compañía León y Godoy Consultores, en razón de que se han iniciado los trabajos de Reconstrucción de la vía Chone-Calceta-Pimpiguasí, ubicada en la provincia de Manabí, "...intervenir a nombre del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en forma inmediata (próximas 48 horas) en los trabajos del referido Proyecto..."

*Cinuenta y cuatro*

*[Firma]*

Señala en el oficio, que los trabajos de fiscalización que se realicen hasta que se formalice el correspondiente contrato que se encuentra en trámite, se cancelarán mediante Convenio de Pago, con los costos mensuales establecidos en la oferta económica, negociada y aceptada por la Comisión Técnica Especial de Consultoría del Ministerio. Finalmente le indica que de aceptar la Orden de Trabajo, coordine sus labores con el Subsecretario de Vialidad quien liderará el proceso; y, el Subsecretario Regional de Manabí, a efectos de la supervisión de los trabajos que deba efectuarse para su posterior liquidación.

El 29 de mayo de 2008, el fiscalizador-supervisor del Ministerio, encargado de la fiscalización del proyecto y el Gerente de León y Godoy Consultores, compañía que se hace cargo de la fiscalización, suscriben el Acta de entrega recepción de la fiscalización de los trabajos de rehabilitación y mantenimiento de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí.

El contrato de rehabilitación y mantenimiento se suscribió el 28 de marzo de 2008 y la fecha de inicio se considera el 24 de abril de 2008, fecha de entrega del anticipo.

El contrato con la compañía León y Godoy Consultores se firmó el 22 de octubre de 2008, es decir 5 meses después de que se hizo cargo de la fiscalización de la vía y a los 6 meses del inicio de los trabajos de construcción.

Entre las obligaciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que constan en la cláusula décimo novena del contrato de rehabilitación y mantenimiento de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, se incluye la siguiente: "...SIETE) designar, en forma oportuna, los funcionarios que forman parte de su representación, tanto en la fiscalización como en las distintas comisiones necesarias para la plena ejecución del contrato y recepción de la obra".

En el numeral 23.01 de la cláusula vigésima tercera del contrato de rehabilitación y mantenimiento, respecto a la fiscalización, se establece: "La Fiscalización de este Contrato será la representante del Contratante en la ejecución del Contrato...".

*Arriaza y Arce*

*Al-1*

## Conclusión

El Ministro de Transporte y Obras Públicas y el Director de Asesoramiento Legal, incumplen las cláusulas décimo novena y vigésima tercera del contrato de construcción, por cuanto no se elaboró y suscribió oportunamente el contrato de fiscalización, que permita que el Ministerio esté legalmente representado ante la compañía contratista.

## Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas

Dispondrá al Director de Asesoramiento Legal que para próximos contratos de consultoría que deban suscribirse, éstos se celebrarán previamente a la ejecución de los contratos de construcción, con el fin de que las compañías consultoras que se contraten, estén debidamente autorizadas y legalizadas para actuar como fiscalizadores de los proyectos viales que emprenda la entidad.

### 2.13 Descuido en preparar presupuestos de los contratos

En los presupuestos incluidos en los contratos de rehabilitación y mantenimiento de las carreteras Santa Ana-Poza Honda y Rodeo-Rocafuerte; y, Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí; suscritos con MABERSA y EQUITESA, respectivamente, elaborados por el departamento de Licitaciones de la ex - Dirección de Construcciones Viales, existen variaciones de los costos de los componentes constitutivos o de los precios unitarios, pese a que tienen similar fecha de elaboración y están considerados para la misma provincia, como en los siguientes casos:

- Los precios por metro lineal de tubería de hormigón armado de 1200 mm y 1500 mm en fábrica, proporcionados por el funcionario de Coordinación de Licitaciones, son de 155,98 USD y 232,09 USD, respectivamente, sin embargo, en el contrato suscrito con EQUITESA S.A., constan estos valores como precios unitarios totales del rubro, mientras que en el contrato celebrado con MABERSA S.A., se los considera como precios del componente "material" dentro del análisis de los precios unitarios, que es lo que corresponde.
- Los precios unitarios por metro cúbico del rubro Base Clase 1, incluidos en los contratos, son distintos, considerándose 4,50 USD en el contrato de EQUITESA

*Asesoramiento y Asesor*

*AL!*

S.A. y 5,25 USD en el contrato de MABERSA S.A., en razón de que al preparar los presupuestos referenciales, se consideraron archivos de fechas diferentes.

De acuerdo al Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, vigente a la fecha de elaboración y ejecución del proceso precontractual, corresponde a la ex - Dirección de Construcciones Viales y su departamento de Licitaciones, elaborar e implementar los documentos precontractuales, bases de licitación y modelos de contrato, en los que se incluyen los presupuestos referenciales para concursos y licitaciones de proyectos de ejecución de obra.

### **Conclusión**

El Coordinador de Licitaciones y el funcionario encargado de la elaboración de los presupuestos, al preparar los análisis de precios unitarios sin la debida precaución, incluyendo precios diferentes para los mismos rubros, incumplen sus funciones determinadas en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, vigente a la fecha de elaboración y ejecución del proceso precontractual.

### **Recomendación al Ministro de Transporte y Obras Públicas**

Dispondrá al Director de Contratación, verificar que en los presupuestos referenciales de los proyectos, se consideren los mismos costos de los componentes constitutivos de los precios unitarios, cuando se trate de obras que se ejecuten en las mismas zonas geográficas y cuyas condiciones de ejecución sean similares.

  
Ing. Paul Noboa León

DIRECTOR DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL (E)

*Comunicado y recte*

*4/1*