



CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO

DIRECCIÓN DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL

DAPyA-0041-2014

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

periodismo de
INFORME GENERAL

A la Rehabilitación y mantenimiento de la carretera "Chone-Junín-Pimpiguasi"; a la reconstrucción y mantenimiento de la carretera "Montecristi-Jipijapa y Guayabal La Pila"; a la rehabilitación, reconstrucción y mantenimiento de la carretera "Jipijapa-La Cadena y acceso a Paján"; y, evaluación del proceso de contratación y construcción del proyecto "Ampliación, rectificación y mejoramiento de la carretera San Antonio - La Margarita - San Vicente de 36 km de longitud" a cargo de la Regional 4 del MTOP

TIPO DE EXAMEN :

EEI

PERIODO DESDE : 2010/01/05

HASTA : 2013/08/09

Orden de Trabajo : 0028-DAPyA-2013

Fecha O/T : 14/08/2013

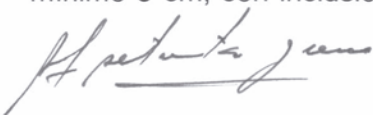
EXAMEN ESPECIAL DE INGENIERÍA A: A la rehabilitación y mantenimiento de la carretera "Chone - Junín - Pimpiguasí"; a la reconstrucción y mantenimiento de la carretera "Montecristi - Jipijapa y Guayabal - La Pila"; a la rehabilitación, reconstrucción y mantenimiento de la carretera "Jipijapa - La Cadena y acceso a Paján"; y, la evaluación del proceso de contratación y construcción del proyecto ampliación, rectificación y mejoramiento de la carretera "San Antonio - La Margarita - San Vicente" de 36 km de longitud, a cargo de la Regional 4 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ubicado en el cantón Portoviejo, provincia de Manabí; por el período comprendido entre el cinco de enero de dos mil diez y el nueve de agosto de dos mil trece.

periodismo de,
INVESTIGACIÓN

proveedora de la contratista, se confirmó la presencia de una sustancia hidrocarbúrica en sus caras; por lo que, concluyen que el fisuramiento de las losas del pavimento rígido, se debió a la alta contracción del hormigón debido a que la pasta cementante posee una alta resistencia, pero con poca adherencia debido a la calidad del agregado pétreo analizado. Por lo señalado, el MTOP autorizó y aprobó que las capas faltantes para completar el ancho de la vía en el tramo comprendido entre el Km 35+504 y el Km 45+677 y posteriormente, después de realizados los estudios definitivos desde el Km 0+000 hasta el Km 35+504, se utilice en el diseño y fabricación del hormigón rígido los agregados grueso y fino de fuentes de materiales pertenecientes a Puerto Cayo y Santo Domingo de los Colorados.

- De acuerdo a la inspección técnica realizada por el equipo de control y de los documentos referidos en el comentario, se evidencia que el fisuramiento prematuro presentado en los paños del hormigón rígido colocado entre las abscisas 35+504 a 56+161, luego de una intensa campaña de estudios, pruebas y alternativas técnicas presentadas por la consultora León & Godoy como fiscalizadora del proyecto que fueron aprobadas por el Supervisor de Estudios Viales Regional 4 y autorizadas para su implementación en el sitio del proyecto por el Director Provincial de Manabí, Subsecretario de la Regional 4, Subsecretario de Infraestructura del Transporte, Viceministro de Infraestructura del Transporte y Ministra de Transporte y Obras Públicas, y aceptadas por la contratista EQUITESA S.A., finalmente fue reparado con resultados favorables, mediante la colocación de una sobre-capa de hormigón asfáltico de 10 cm de espesor con la inclusión de una malla de fibra de vidrio para el control de reflexión de fisuras, esto último con resultados moderados que se pueden suplir con mantenimiento rutinario; sin embargo de lo señalado, el acabado de la vía no es de hormigón hidráulico como preveía el contrato, debido a que las causas del daño prematuro se debieron a falta de estudios y problemas con los agregados, lo que obligó a dar una solución técnica imprevista por las partes contratantes.

La fiscalización, basándose en estudios e investigaciones comprobó que en la mayoría de las losas no existen asentamientos diferenciales y afirmó que las losas están cumpliendo su función estructural y lo que se necesita es una protección superficial, recomendando en mayo de 2010 varias alternativas como era la colocación de una capa de hormigón asfáltico de 7,5 cm de espesor preferentemente, mínimo 5 cm, con inclusión de la malla de fibra de vidrio, para control de reflexión de



finalidad de eludir su responsabilidad originada de los estudios y diseños definitivos del proyecto...”.

Los trabajos constantes en el oficio 002-SZ4-FZP del 18 de enero de 2011, fueron ordenados antes de concluir, recibir y aprobar los estudios definitivos y de la suscripción del contrato complementario de construcción, hecho acontecido el 15 de mayo de 2011, que era el instrumento legal donde debían constar dichos trabajos u obras adicionales. Por tal razón, los criterios señalados por el Viceministro no modifican el comentario.

Conclusiones

- La Ministra de Transporte y Obras Públicas ha dado cumplimiento a la recomendación constante en el informe DIAPA-0046-2010, al haber dispuesto la realización de un estudio integral de la estructura de pavimento de la vía auditada; sin embargo, luego de haber transcurrido cerca de 15 meses desde el 15 de mayo de 2012, fecha en que concluyó el plazo contractual, hasta la fecha de corte del examen especial (9 de agosto de 2013), el Subsecretario Regional 4 y el Director Provincial de Manabí, no han emitido las disposiciones pertinentes a fin de que se concluya el proyecto de rehabilitación y mantenimiento de la carretera Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, afectando a los usuarios y comunidades adyacentes a este corredor vial.
- El Subsecretario Regional 4 conjuntamente con el Director Provincial de Manabí, inobservan el artículo 93 de la LOSNCP, ya que habiendo invocado la falta de recursos económicos y de estudios definitivos en ciertos tramos de la vía, para tramitar la terminación del contrato por mutuo acuerdo, paralelamente, estaban llevando adelante un nuevo proceso de contratación para el tramo de vía no concluido y la variante de Junín, para lo cual, en la solicitud presentada a la SENPLADES para la actualización de la prioridad del proyecto examinado, cuya resolución favorable fue emitida mediante oficio SENPLADES-SZ4P-2013-0303-OF de 15 de julio de 2013 por la Subsecretaria Zonal 4 del SENPLADES, adjuntan una certificación de disponibilidad presupuestaria y estudios definitivos que son los ejecutados por la consultora León & Godoy para el tramo Km 0+000 a Km 35+500 y que fueran aprobados por la Supervisión de Estudios Viales de la Regional 4 del MTOP; de lo que se desprende que los servidores citados no esperaron la suscripción del convenio de terminación del contrato vigente de mutuo acuerdo para iniciar un nuevo proceso de contratación para la rehabilitación de la vía.

A. C. C. C.

- El Viceministro de Infraestructura del Transporte, inobservó el Art. 96 de la Codificación de la Ley de Contratación Pública, vigente para este contrato, relacionado con "Obras Complementarias", pues, con oficio 002-SZ4-FZP de 18 de enero de 2011, autorizó a la contratista de la obra a construir bajo su responsabilidad la carpeta de hormigón rígido desde Chone hasta Calceta y en los lugares donde existan asentamientos colocar doble tratamiento bituminoso, hasta que estén culminados los estudios definitivos. De igual forma, el Subsecretario Regional 4 del MTOP inobservó el Art. 96 de la Codificación de la Ley de Contratación Pública, vigente para este contrato, puesto que con memorando MTOP-SUBSZ4-2012-1439-M de 20 de junio de 2012, dispuso al Director Provincial de Manabí, que autorice a EQUITESA S.A. a realizar varios trabajos adicionales previo a la recepción de las obras ejecutadas por la empresa que serán cancelados mediante una orden de pago, lo que fue tramitado con oficio MTOP-DPM-Z4-2012-276-OF de 26 de junio de 2012. Los trabajos que se ejecutaron por esos conceptos se pagaron mediante convenios de pago. Lo señalado ha afectado a la administración del contrato y al cumplimiento de los cronogramas para la conclusión del proyecto.

Hechos subsecuentes

Los acontecimientos relevantes, relacionados con el proyecto examinado, suscitados después de la fecha de corte del presente examen, son los siguientes:

- La Supervisora Financiera de la Dirección Provincial de Manabí, mediante memorando MTOP-DPM-GAF-FIN-2013-683-ME de 19 de agosto de 2013, dirigido al Director Provincial de Manabí emitió la certificación presupuestaria para iniciar la fase precontractual de la terminación de la rehabilitación y mantenimiento de la vía Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí, incluye paso lateral de Junín y Puentes que asciende al monto de 32 833 752,50 USD, de la siguiente forma: 9 850 125,75 USD para cancelar el anticipo y de 2 298 362,67 USD de acuerdo a la programación de pagos mediante la presentación de planillas, con los recursos del vigente presupuesto institucional. La diferencia para completar el monto presupuestado por el valor de 20 685 264,07 USD mediante la presentación de planillas, con los recursos que para el efecto se harán constar por parte de la Coordinación de Planificación Zonal 4, en el presupuesto del año 2014.

- El Subsecretario Regional 4 con memorando MTOP-SUBSZ4-2013-1535-ME de 29 de agosto de 2013, solicitó a la Ministra de Transporte y Obras Públicas la autorización

Alfonso Torres

para que el Director Provincial de Manabí contrate la obra antes referida y que la Subsecretaría proceda a la contratación de la fiscalización del proyecto. En referencia al citado pedido, el equipo de control no cuenta con la respuesta.

- El Subprocurador General del Estado, mediante oficio 15652 de 11 de diciembre de 2013, emitió dictamen favorable al proyecto de convenio de terminación por mutuo acuerdo, del contrato principal celebrado el 28 de marzo de 2008, para ejecutar la rehabilitación (durante 24 meses) y mantenimiento (durante 48 meses) de la carretera "Chone-Canuto-Calceta-Junín-Pimpiguasí". El convenio de terminación se suscribió el 16 de diciembre de 2013.

Recomendaciones

6. El Viceministro de Infraestructura del Transporte dispondrá al Subsecretario de Infraestructura del Transporte, Coordinadora de Asesoría Jurídica Regional 4 y Directores Provinciales que para emprender los procesos de contratación de proyectos viales, la entidad cuente con los estudios y diseños integrales definitivos, actualizados, debidamente aprobados y supervisados por la unidad administrativa que corresponda, circunstancias que permitirán que se cumplan las condiciones contractuales, que los proyectos se ejecuten en los plazos y costos previstos y presten el servicio a la comunidad y a los usuarios de acuerdo a lo proyectado.
7. El Viceministro de Infraestructura del Transporte dispondrá al Subsecretario de Infraestructura del Transporte, Subsecretarios Regionales y Directores Provinciales, que antes de emitir órdenes de trabajo que impliquen la ejecución de obras adicionales o rubros nuevos, informen de todos los aspectos operativos, técnicos y económicos, a fin de que, la Coordinadora de Asesoría Jurídica Regional 4 instrumente el mecanismo jurídico a seguir para su ejecución y pago; y, evitar que la entidad realice erogaciones que desfinancian el proyecto y que superan el porcentaje permitido por la Ley.
8. La Ministra de Transporte de Obras Públicas, Subsecretarios Regionales y Directores Provinciales se abstendrán de convalidar plazos mediante las denominadas órdenes de cambio, por cuanto carecen de sustento legal. El procedimiento para las prórrogas de plazo se establece en los contratos y se ampara en la legislación vigente.
9. La Ministra de Transporte y Obras Públicas dispondrá al Viceministro de Infraestructura del Transporte y Subsecretario de Infraestructura del Transporte, que

Al ciento cuarenta

para futuros procedimientos de contratación, se ciñan a la normativa vigente y se abstengan de emitir disposiciones a los consultores para que realicen o complementen estudios y diseños de proyectos viales en ejecución, antes de la suscripción de los correspondientes contratos, para evitar reclamos administrativos por falta de pago por parte de los consultores.

10. La Ministra de Transporte y Obras Públicas dispondrá a los Subsecretarios Regionales y Directores Provinciales, que los procedimientos precontractuales de proyectos que se encuentren inconclusos debido a terminaciones anticipadas de los contratos, se inicien una vez celebrados los correspondientes convenios de terminación entre las partes. Al respecto, una vez que se ha suscrito el convenio de terminación por mutuo acuerdo del contrato con la empresa EQUITESA S.A., la entidad emprenderá en un nuevo proceso de contratación pública para terminar la reconstrucción de la carretera "Chone-Junín-Pimpiguasí", para lo cual, en forma previa se deben complementar y aprobar los estudios y diseños del proyecto; enfocando el análisis técnico en variantes y/o tratamientos especiales en los sectores donde se presentan fallas geológicas y en los puentes ubicados a lo largo del corredor vial.
11. El Subsecretario de Infraestructura de Transporte dispondrá al Subsecretario Regional 4 y Director Provincial de Manabí que en la liquidación económica producto de la terminación por mutuo acuerdo del contrato rehabilitación y mantenimiento de la carretera "Chone-Junín-Pimpiguasí", se deje constancia de lo ejecutado, se determinen los valores recibidos por el contratista, los pendientes de pago o los que deban deducírsele o deba devolver por cualquier concepto, aplicando los reajustes. Así también, dispondrá al Director Provincial de Manabí, evaluar el comportamiento de la estructura del pavimento rígido colocado entre las abscisas 0+000 a la 12+620 que fueron parte del contrato complementario, que luego de la fecha de corte del examen especial 9 de agosto de 2013, se identificaron fisuras de severidad media y alta, a fin de definir los costos que significarán su reparación, lo que deberá considerarse en la liquidación económica del contrato.


Ing. Paúl Noboa León

DIRECTOR DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL

