



"Trabajando por una nación sin corrupción"

INFORME DE AUDITORÍA DE OBRAS PÚBLICAS

02/2016/DSP-DAP

**CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PARA REPARACIÓN DE FALLAS EN LOS KM
105 Y 130 DE LA CARRETERA CA-4 OCCIDENTE, LA ENTRADA - SANTA ROSA DE COPÁN,
DEPARTAMENTO DE COPÁN**

Tegucigalpa M.D.C., Noviembre, 2016

TABLA DE CONTENIDO

1. SÍNTESIS O RESUMEN EJECUTIVO	5
2. INFORMACIÓN INTRODUCTORIA.....	10
3. COMENTARIOS DEL EXAMEN	11
4. DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL PROYECTO	13
I. DATOS GENERALES	13
II. RESUMEN DEL PROYECTO.....	14
III. DESCRIPCIÓN DE HECHOS	16
IV. RESULTADO DE LA VERIFICACIÓN	23
5. RESULTADOS DE LA AUDITORIA.....	28
6. CONCLUSIÓN.....	29
7. RECOMENDACIONES.....	30
8. ANEXOS.....	31

Tegucigalpa, MDC., 07 de noviembre de 2016

Oficio No. Presidencia/TSC-4325-2016

Ingeniero
Oscar Lizandro Cruz
Sub Director Ejecutivo
Fondo Vial (FV)
Su Oficina.

Señor Sub Director Ejecutivo:

Adjunto encontrará el Informe 02/2016/DSP-DAP de la Auditoría de Obra Pública practicada a la Administración del Proyecto denominado "CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PARA REPARACIÓN DE FALLAS EN LOS KM 105 Y 130 DE LA CARRETERA CA-4 OCCIDENTE, LA ENTRADA - SANTA ROSA DE COPÁN, DEPARTAMENTO DE COPÁN", ejecutado por Fondo Vial en el período comprendido del 01 de octubre de 2014 al 12 de diciembre de 2014.

La auditoría se efectuó en ejercicio de las atribuciones contenidas en los artículos 222 (reformado) y 325 de la Constitución de la República, los artículos 3, 4, 5 (numeral 3), 7, 42 (numeral 4), 46 y 54 (numeral 5) de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas; artículo 54 (numeral 1) del Reglamento de la Ley del Tribunal Superior de Cuentas y el Marco Rector del Control Externo aplicables al Sector Público de Honduras.

Este informe contiene opiniones, comentarios y recomendaciones. Conforme al artículo 39 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, el cumplimiento de las recomendaciones formuladas es obligatorio y el artículo 79 de la misma norma establece la obligatoriedad de vigilar el cumplimiento de las mismas.

En atención a lo anterior y de acuerdo a lo establecido en el Sistema de Seguimiento de Recomendaciones, le solicito respetuosamente, presentarnos dentro de un plazo de quince (15) días hábiles a partir de la fecha de recepción de esta nota, el plan de acción con un período fijo para ejecutar cada recomendación del informe, el cual será aprobado por el Tribunal o le hará los ajustes que correspondan.

Atentamente,


N. A. Mejía Espinoza
Nigel Ángel Mejía Espinoza
Magistrado Presidente

c. Dirección de Auditoría de Proyectos
archivo
MMAME/jmv/mwep

SIGLAS Y/O ABREVIATURAS UTILIZADAS

DAP	Dirección de Auditoría de Proyectos
DSS	Dirección de Supervisión y Seguimiento (Actualmente DAP)
DSP	Departamento de Seguimiento de Proyectos
DASP	Departamento de Auditoría y Seguimiento de Proyectos (Actualmente DSP)
TSC	Tribunal Superior de Cuentas
LCE	Ley de Contratación del Estado
RLCE	Reglamento de la Ley de Contratación del Estado
FOVI	Fondo Vial

1. SÍNTESIS O RESUMEN EJECUTIVO

A continuación se presenta la Síntesis o Resumen Ejecutivo de los resultados de la Auditoría practicada al proyecto de Obra Pública denominado “Contrato de Construcción de Obras para Reparación de Fallas en los Km 105 y 130 de la Carretera CA-4 Occidente”, La Entrada - Santa Rosa de Copán, Departamento de Copán. Orden de Trabajo No. 08/2015/DSP-DAP de fecha 14 de agosto de 2015.

Antecedentes de la Entidad Auditada

El Fondo Vial se crea mediante el Decreto No. 131-93 (Reformado) en los Decretos No. 286-98 y 62-2009 del 21 de septiembre del 2009, inició sus operaciones en carácter de Institución Desconcentrada de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) de duración indefinida de interés público y dentro de los límites de la Ley, con independencia administrativa, técnica y financiera. El accionar del Fondo Vial es el mantenimiento y conservación de carreteras que implica el Mantenimiento Periódico y Rutinario de la Red Vial Oficial Pavimentada con actividades tales como: Bacheo asfáltico, tratamiento superficial simple, doble o micro carpetas asfálticas, reconstrucción de hombros, remoción de derrumbes y limpieza del derecho de vía, cunetas y alcantarillas.

La Red Vial No Pavimentada implica actividades de conformación, balastrado, instalación y reparación de alcantarillas y cajas, construcción de muros y cabezales, limpieza de derrumbes mayores y menores, limpieza del derecho de vía, cunetas y alcantarillas, entre otras. No corresponde al accionar del Fondo Vial las rehabilitaciones mayores, como la restitución total del pavimento, la apertura de nuevos caminos, las pavimentaciones en virtud de que estas actividades no constituyen conservación de carreteras.

A continuación se dan a conocer algunas de las funciones que tiene el Fondo Vial:

- a. Evaluar y financiar las políticas y programas de mantenimiento de la red vial oficial, que defina la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), para este servicio público;
- b. Estimular programas de asistencia técnica y canalizar recursos financieros y técnicos para el mejoramiento del servicio permanente de mantenimiento vial;
- c. Promover una mayor participación del sector privado en la solución de los problemas del servicio de

mantenimiento vial;

- d. Revisar el Plan Anual de Mantenimiento y Rehabilitación Vial que le sea presentado por el Director Ejecutivo y la Unidad Ejecutora;
- e. Promover y fomentar iniciativas que posibiliten la utilización de materiales de buena calidad y precios adecuados al servicio de mantenimiento; así como tecnologías e innovaciones apropiadas al medio; y
- f. Contratar y pagar de conformidad con la Ley y el Reglamento respectivo, a las empresas privadas que prestarán el servicio de mantenimiento vial.

Los objetivos establecidos en el Fondo Vial, son lo que se especifican a continuación:

- a. Asegurar el sostenimiento financiero y la ejecución continuada del servicio de mantenimiento de la red oficial de carreteras de la República de Honduras, para reducir los costos de operación de la flota nacional de vehículos, la pérdida de tiempo de los usuarios de la red, disminuir el número de accidentes y el deterioro de la propia infraestructura vial.
- b. Proveer de un nivel adecuado de servicio de mantenimiento a la red vial que permita, al contar con una infraestructura eficiente de carreteras elevar la productividad y nivel competitivo de la industria, el comercio y la agricultura de Honduras.
- c. Captar mediante un mecanismo ágil, recursos financieros para ser utilizados en el servicio de mantenimiento rutinario y periódico de la red vial oficial, de conformidad con la demanda impuesta por las necesidades de la misma.
- d. Proveer una mayor participación del sector privado en la solución de los problemas del servicio del mantenimiento vial.
- e. Fomentar a nivel nacional la generación de empleo, incluso en aquellas áreas económicamente deprimidas, mediante la implementación del servicio de mantenimiento en la red vial nacional y en todos aquellos sectores que sean incorporados a la misma.

Naturaleza y Objetivo de la Auditoría de Proyectos de Obra Pública

La Auditoría de Proyectos, definida como las acciones llevadas a cabo por equipos multidisciplinarios de profesionales y técnicos, tiene como propósito evaluar el cumplimiento de los programas, obligaciones contractuales y demás documentos que sustenten un proyecto y para verificar la eficiencia, efectividad y economía con que han administrado los recursos las instituciones responsables de la ejecución de los proyectos. Dentro del concepto generalmente aceptado de Auditoría de Proyectos, el Control de Obras Públicas deberá entenderse como una actividad relacionada directamente con los Organismos Superiores de Control, de tal forma que se complemente con el control financiero y juntos formen una unidad susceptible de análisis y juzgamiento. El Control de Obras Públicas responde a una realidad física consignada por los documentos contractuales, planos, especificaciones entre otros.

La metodología de la Auditoría de Obra Pública del Tribunal Superior de Cuentas tiene su fundamento legal en el Artículo 54, (numeral 1) del Reglamento de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, que señala que la Auditoría de Obra Pública se refiere al examen que se realiza sobre la cabalidad y oportunidad de los proyectos de obra pública, el cumplimiento de sus diferentes etapas, comprobando lo ejecutado con lo contratado, a fin de comprobar que se recibirán las obras en condiciones técnicas confiables y dentro del tiempo establecido.

Objetivos principales de la Auditoría

- Determinar si el manejo de los fondos asignados al Proyecto objeto de esta auditoría, existió la aplicación correcta de las leyes, normas y reglamentos.
- Comprobar la exactitud y veracidad de las operaciones administrativas y financieras desarrolladas durante la ejecución del Proyecto.
- Verificar el cumplimiento de los requerimientos técnicos establecidos en las bases de la licitación y durante la ejecución del mismo.
- Determinar la existencia de detrimentos económicos en las fianzas de los referidos proyectos, formulando las respectivas responsabilidades a que dieren lugar.

Alcance del Examen al Proyecto de Obra Pública

El examen efectuado al proceso de ejecución del proyecto denominado “Contrato de Construcción de Obras para Reparación de Fallas en los Km 105 y 130 de la Carretera CA-4 Occidente, La Entrada - Santa Rosa de Copán, Departamento de Copán”, por el período comprendido del 01 de octubre de 2014 al 12 de diciembre de 2014,

durante este período la documentación que se revisó fue la siguiente:

1. Contrato de Construcción N. FV-373-2014
2. Orden de Cambio N. 1 y su respectiva justificación
3. Estimación Única
4. Garantía de Cumplimiento emitida por Seguros CREFISA
5. Garantía de Calidad de Obra emitida por Seguros CREFISA
6. Contrato de Supervisión N. FV-375-2014
7. Garantía de Cumplimiento de Contrato emitida por Seguros CREFISA
8. Documentos varios y correspondencia recibida de los funcionarios y empleados responsables del proyecto.

Resultado de la Auditoría de Obra Pública

A continuación se resumen los resultados obtenidos:

Al realizar la revisión correspondiente al expediente del proyecto “Contrato de Construcción de Obras para Reparación de Fallas en los Km 105 y 130 de la Carretera CA-4 Occidente, La Entrada - Santa Rosa de Copán, Departamento de Copán” se comprobó que los pagos correspondientes al mismo se realizaron de acuerdo a lo establecido en el contrato el cual tiene un valor de UN MILLON OCHOCIENTOS SETENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN LEMPIRAS CON SESENTA Y DOS CENTAVOS (1,879,981.62) este proyecto se realizó en un periodo de un mes, asimismo se verificó que hubo una orden de cambio para ambas fallas en el Km 105 y 130 la cual no alteró el monto original del contrato y no hubo modificación del plazo de la ejecución del mismo, dicha orden de cambio está debidamente justificada y autorizada, se comprobó que el contrato está debidamente autorizado. *(Ver anexo N. 1- Contrato)*

Según informe técnico se efectuaron dos vistas al proyecto, la primera realizada por los auditores del Tribunal y la segunda se realizó en conjunto con el personal asignado por parte de Fondo Vial. En la primera visita realizada del 15 al 18 de octubre de 2015 se constató que los kilómetros no coincidían en las estaciones con lo descrito en el contrato en ambas fallas, por lo cual se procedió a realizar la segunda visita en los días 01 y 02 de septiembre de 2016 al proyecto acompañado por el personal asignado por esta Institución Auditada, al realizar la verificación correspondiente con el técnico del Tribunal se comprobó que la obra encontrada corresponde a la obra ejecutada en el Km 105, se aclaró que el nombre del proyecto en el Km 130 se adoptó por la ubicación al desvío del

municipio más cercano que está ubicado en el Km130 y tomando como referencia el Km 0; se comprobó que la obra encontrada corresponde a la obra ejecutada en dicho kilómetro. *(Ver Anexo N.2 - Acta de Inspección)*

Asimismo cuando se realizó la primera inspección técnica al proyecto en el Km 105 se verificó que existían actividades pagadas, sin ejecutar en el Km 105 las cuales de acuerdo al informe técnico suman DIECISEIS MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y CUATRO LEMPIRAS CON SESENTA Y DOS CENTAVOS (L.16,864.62), y al efectuar la segunda visita se observó que dichas actividades pagadas sin ejecutar fueron subsanadas .

En el Km 130 se ejecutó mayor cantidad de obra por un monto de CIENTO UN MIL CIENTO VIENTINUEVE LEMPIRAS CON CINCUENATA Y UN CENTAVOS (L.101,129.51) cuyo monto fue asumido por la Empresa Constructora según lo establece Fondo Vial, ya que no hubo modificación al monto del contrato.

Como resultado de nuestra auditoría al Fondo Vial, no encontramos hechos de importancia que den origen a la formulación de hallazgos.

Esta Síntesis ha sido preparada solamente para información y uso de Fondo Vial y del Tribunal Superior de Cuentas y no debe ser referido a ninguna otra persona o entidad, ni utilizado con distinto propósito.

Angie López Milla
Auditor de Proyectos II

Julia Maria Villafranca Arguijo
Auditor de Proyectos

Rene Rojas
Supervisor de Auditoría de Proyectos

Jessy Espinal Caraccioli
Directora de Auditoría de Proyectos

2. INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

A. Descripción y Objetivos de la Auditoría

El examen se efectuó en ejercicio de las atribuciones contenidas en los artículos 222 y 325 de la Constitución de la República y los artículos 3, 4, 5 (numeral 3), 7, 42 (numeral 1), 46 y 54 (numeral 5) de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, según Orden de Trabajo No. 08/2015/DSP-DAP de fecha 28 de septiembre de 2015.

Los objetivos principales de la auditoría fueron los siguientes:

- Determinar si el manejo de los fondos asignados al Proyecto objeto de esta auditoría, existió la aplicación correcta de las leyes, normas y reglamentos.
- Comprobar la exactitud y veracidad de las operaciones administrativas y financieras desarrolladas durante la ejecución del Proyecto.
- Verificar el cumplimiento de los requerimientos técnicos establecidos en las bases de la licitación y durante la ejecución del mismo.
- Determinar la existencia de detrimentos económicos en las fianzas de los referidos proyectos, formulando las respectivas responsabilidades a que dieran lugar.

B. Alcance

El examen comprendió la inspección del proyecto durante el período incluido entre el 15 al 18 de octubre de 2015 (primera visita), asimismo, la inspección del proyecto realizada a solicitud del Fondo Vial los días 01 y 02 de septiembre de 2016 (segunda visita), la revisión y estudio de la documentación proporcionada por Fondo Vial (FOVI)¹. Como ser Contrato de Construcción de Obras, Orden de Cambio, Contrato de Supervisión, y la documentación soporte del expediente del proyecto de Obra Pública, asimismo se tomó de referencia el informe técnico realizado por la ingeniero producto de la inspección in situ del proyecto “Contrato de Construcción de Obras para Reparación de Fallas en los Km 105 y 130 de la Carretera CA-4 Occidente, La Entrada - Santa Rosa de Copán, Departamento de Copán”. En el período del 01 de octubre de 2014 al 12 de diciembre de 2014.

¹ FOVI, dependiente de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP)

C. Base Legal y Naturaleza del Proyecto

- Constitución de la República Artículos: 222 y 325.
- Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas: Artículos: 3, 4, 5 (numeral 2), artículo 42 (numeral 4), artículo 46, artículo 54 (numeral 5).
- Reglamento de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas: Artículos: 54 (numeral 1) y Artículo 123.
- Ley de Contratación del Estado y su Reglamento.
- Contratos de Construcción y Supervisión, Modificaciones u Órdenes de Cambio suscritas.
- Especificaciones técnicas, planos del proyecto.

3. COMENTARIOS DEL EXAMEN

I. Áreas a Examinar

El examen comprendió la inspección In Situ de las obras del proyecto y la revisión de registros y documentación de respaldo, presentada por los funcionarios y empleados de Fondo Vial, con énfasis en:

- Contratos
- Pago de Estimaciones
- Cumplimiento de Legalidad
- Evaluación de obras físicas

II. Limitaciones del Examen

Durante el examen efectuado al proyecto “Contrato de Construcción de Obras para Reparación de Fallas en los Km 105 y 130 de la Carretera CA-4 Occidente, La Entrada - Santa Rosa de Copán, Departamento de Copán” no se encontraron limitantes que incidieran negativamente en la ejecución de la auditoría.

III. Opinión Sobre los Procesos de Ejecución de Obras

Conforme al Marco Rector del Control Externo Gubernamental aplicables al Sector Público de Honduras se planificó y ejecutó la auditoría con el fin de obtener seguridad razonable respecto a si los registros e informes técnicos están exentos de errores importantes.

Al planear y ejecutar la auditoría a los procesos de ejecución de obras del proyecto denominado “Contrato de Construcción de Obras para Reparación de Fallas en los km 105 y 130 de la Carretera CA-4 Occidente, La Entrada - Santa Rosa de Copán, Departamento de Copán”, se tomó en cuenta su estructura de control interno con el fin de determinar los procedimientos de auditoría y su extensión para expresar nuestra opinión sobre las operaciones técnico - financieras examinadas y no para opinar sobre la estructura de control interno del proyecto en su conjunto.

La administración del proyecto “Contrato de Construcción de Obras para Reparación de Fallas en los km 105 y 130 de la Carretera CA-4 Occidente, La Entrada - Santa Rosa de Copán, Departamento de Copán”, es responsable de establecer y mantener una estructura de control interno adecuada cuyos objetivos son suministrar una razonable, pero no absoluta seguridad que los activos están protegidos contra pérdidas por usos o disposición no autorizados y que las transacciones se registran en forma apropiada.

Para fines del presente informe hemos clasificado las políticas y procedimientos de la estructura de control interno en las siguientes categorías importantes:

- Cumplimiento de disposiciones Legales, Reglamentarias y Contractuales
- Proceso de pago y registro
- Proceso de evaluación de la obra física

En concordancia con la investigación realizada y de conformidad con las evidencias proporcionadas por los funcionarios y empleados del Fondo Vial, en nuestra opinión, la obra construida es la obra contratada por Fondo Vial.

4. DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL PROYECTO

I. DATOS GENERALES

Proyecto: "Contrato de Construcción de Obras para la Reparación de Fallas en los Km 105 y 130 de la Carretera CA-4 Occidente, La Entrada – Santa Rosa de Copán"

TABLA 1- Datos Generales Contrato de Construcción y Contrato de Consultoría

CONCEPTO	CONTRATISTA		CONSULTOR	
Nombre de la Empresa	Ingeniería de Carreteras S. A. de C.V. (INCA)		Constructora Pinel y Asociados, S. de R.L. (Pinel y Asociados)	
Representante Legal	Walter Javier Sibrian Serrano		David Alejandro Pinel Mendez	
Directo Ejecutivo Fondo Vial:	Hugo Alfredo Ardón Soriano			
Fecha de Firma / Contrato:	01 de octubre, 2014		01 de octubre, 2014	
Orden de Inicio:	06 de octubre, 2014		06 de octubre, 2014	
Tiempo de Duración:	1 mes		1 mes	
Fecha de Recepción Final / Finiquito:	08 de diciembre, 2014		12 de diciembre, 2014	
<u>Monto Contractual (L.):</u>		<u>% aumento (↑) / disminución (↓)</u>		<u>% aumento (↑) / disminución (↓)</u>
Monto Original	L.1,879,981.62		L.377,959.14	
Orden de Cambio # 01	08 de octubre, 2014	0.00 %		

TABLA 2- Garantías Contrato de Construcción / Consultoría²

	CONTRATISTA	CONSULTOR
Nombre de la Empresa	Ingeniería de Carreteras S. A. de C.V. (INCA)	Constructora Pinel y Asociados, S. de R.L.

² Datos obtenidos de los documentos enviados por Fondo Vial (FOVI)

	CONTRATISTA		CONSULTOR	
# de Contrato:	FV-373-2014		FV-375-2014	
<u>Garantía de Anticipo</u> No se entregó anticipo de fondos al Contratista	Monto (L.)	<u>Vigencia</u>	Monto (L.)	<u>Vigencia</u>
<u>Garantía de Cumplimiento</u> Seguros CREFISA	Monto (L.) 281,998.00	<u>Vigencia</u> 01/10/2014- 01/03/2015	Monto (L.) 5,358.60	<u>Vigencia</u> 01/10/2014- 01/03/2015
<u>Garantía de Calidad</u> Seguros CREFISA	Monto (L.) 94,000.00	<u>Vigencia</u> 08/12/2014- 08/12/2015	Monto (L.)	<u>Vigencia</u>

II. RESUMEN DEL PROYECTO



Ilustración 1- Ubicación del Proyecto / Mapa de Honduras

Descripción de Proyecto

El Proyecto "Contrato de Construcción de Obras para la Reparación de fallas en los km 105 y 130 de la carretera CA-4, occidente, La Entrada – Santa Rosa de Copán" se encuentra localizado dentro del departamento de Copán, iniciando en el municipio de La Entrada y finalizando en la cabecera departamental Santa Rosa de Copán.

Ubicación geográfica

El departamento de Copán se encuentra ubicado en la zona occidental del país.

Limita:

- Al Norte: con el departamento de Santa Bárbara y con la República de Guatemala.
- Al Sur: con los departamentos de Lempira e Intibucá.
- Al Este con el departamento de Santa Bárbara.
- Al Oeste con el departamento de Ocotepeque y con la República de Guatemala.

Fondos

Fondos Propios del Estado de Honduras

Tamaño y dimensión de la obra

Las obras de reparación realizadas, tenían como finalidad la seguridad de los usuarios y peatones, asimismo, que las condiciones de servicio y operación sean aceptables.

Las actividades típicas realizadas en este tipo de proyectos son: limpieza del área, excavación común, suministro y colocación de gaviones, acarreo de material de préstamo, escarificación, conformación y compactación de la superficie del pavimento, base triturada, imprimación y concreto clase "A".

Duración

El proyecto se desarrolló en 1 mes, partiendo de la fecha de emisión de la orden de inicio (06 de octubre, 2014), siendo su fecha de recepción final el 08 de diciembre del 2014.

Durante su construcción se readecuaron varias cantidades de obra que dieron origen a la Orden de Cambio No.1 realizada al contrato de Construcción, a continuación se detalla:

1. Contrato de Construcción

1.1 Orden de Cambio No. 1

Con fecha 08 de octubre de 2014 se suscribió la Orden de Cambio Número 1 justificando una readecuación de cantidades de obra del contrato de construcción debido a los siguientes motivos:

- Las condiciones, consideraciones y cantidades que surgieron al hacer la conciliación en campo, resultaron diferentes a las que se habían presupuestado originalmente, por lo que se cambiaron y se ejecutó el trabajo siempre como referencia el monto del contrato original.
- Se readecuaron las cantidades de obra de la falla en la estación 105+000 y se incorporaron dos actividades nuevas: acarreo de relleno y administración delegada.
- Se readecuaron las cantidades de obra de la falla en la estación 130+000 y se incorporaron dos actividades nuevas: acarreo de relleno y administración delegada

La Orden de Cambio no alteró el monto original del contrato (L.1,879,981.62) y no modificó el plazo de ejecución del mismo (1mes).

III. DESCRIPCIÓN DE HECHOS

El proyecto Contrato de Construcción de Obras para la Reparación de fallas en los km 105 y 130 de la carretera CA-4, occidente, La Entrada – Santa Rosa de Copán, consistía en la reparación de dos tramos de la carretera que une los municipios de La Entrada y Santa Rosa de Copán, tal y como se hace constar en el contrato suscrito entre Fondo Vial y la empresa Ingeniería de Carreteras S.A, de C.V. (INCA) y Constructora Pinel y Asociados, S. de R.L. (Contratante, Contratista y Supervisor respectivamente), ubicados en los kilómetros 105 y 130, de acuerdo a los datos contractuales.



Ilustración 2- Reparación de Talud con Gaviones

Durante el recorrido realizado en la primera visita de inspección técnica³, se encontró en diferentes estacionamientos o kilometrajes las fallas reparadas, diferentes a las que se detallaban en el contrato e informe de supervisión.

Construcción de Obras para la Reparación de fallas en los km 105, La Entrada, Copán

Esta reparación Fondo Vial la justificó debido a la suma de accidentes que habían sido reportados como ocurridos en este punto, entre ellos un bus escolar y una moto taxi de la cual hubo una víctima; lo anterior debido al daño en el hombro de la trocha izquierda, que debido a la diferencia de niveles que existía, se había convertido en un paso peligroso.

Esta reparación tenía como finalidad proveer la seguridad a los usuarios y peatones, con condiciones de servicio y operación aceptables.

Durante la visita de reconocimiento que se realizó en el mes de octubre del año 2015, en el sitio donde se habían ejecutado las reparaciones del kilómetro 105, se encontró que:



Ilustración 3- Estación de la Primera Falla

El contrato de construcción menciona que la reparación de la falla se encontraba en el kilómetro 105, no obstante, en la imagen de la izquierda se puede apreciar que se encuentra en el kilómetro 103+296.

Era improbable que se hubiese reparado el carril derecho de la estación 105+000, debido a que éste kilómetro se encuentra en un terreno plano sin bajadas o pendientes significativas a ninguno de sus lados (Ver ilustración #4)

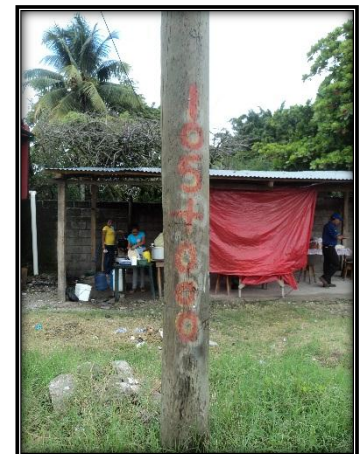


Ilustración 4- Kilómetro 105+000

³ Visita realizada en el mes de octubre del 2015.

No obstante, de la segunda visita efectuada al sitio del proyecto⁴ misma que se realizó en forma conjunta con personal del Fondo Vial, se determinó que las obras construidas en la estación 103+296, son las que contractualmente corresponden a las del kilómetro 105.

Otros de los elementos encontrados se basan en las actividades contratadas y las que realmente fueron ejecutadas, mismas que fueron sometidas a verificación por parte de este Tribunal Superior de Cuentas.

De la lista de actividades contratadas y verificadas se encuentran los siguientes ítems:

TABLA 3- Actividades Verificadas In Situ

No.	Actividad	Unidad
1	Imprimación	m ²
2	Suministro y colocación de Concreto Asfáltico	ton
3	Suministro y colocación de Gaviones	m ³
4	Bordillos	ml



Ilustración 5- Engavionado km 105

Dentro de los trabajos verificados por este Tribunal en octubre del 2015, se encontró que en las reparaciones efectuadas en el kilómetro 105⁵, no se colocó imprimación, no se suministró ni colocó concreto asfáltico, ni se construyó bordillos en el proyecto ni en ningún sitio cercano al mismo, cabe mencionar, que los gaviones se construyeron de acuerdo a especificaciones técnicas y cantidades de obra contratadas.

⁴ Tiempo de las visitas descritas en el alcance de la verificación del presente informe.

⁵ Kilómetro 105 de acuerdo a contrato de construcción, kilómetro 103+296 ubicación en el campo.



Ilustración 6- Surco Lateral Derecho de la Calzada

Es importante señalar, que en el carril derecho (lado donde se reparó el talud con los gaviones) justo donde termina la calzada, se ha producido un surco que podría ser originado por las aguas superficiales que escurren por la rodadura, mismas aguas que de transcurrir el tiempo sin controlarlas, terminará separando el talud recién reparado del resto de la calzada.

Se identificó en el mismo sitio, que existe un daño en el pavimento asfáltico, denominado desintegración de bordes⁶, dicha falla consiste en la progresiva destrucción de los bordes del pavimento por la acción localizada del tránsito, tanto por su efecto abrasivo como por el poder destructivo de las cargas, sobre el extremo del pavimento donde la debilidad de la estructura es mayor debido al menor confinamiento lateral, en este punto.



Ilustración 7- Falla Desintegración de Bordes

Es sustancial enfocar en las **Ilustraciones 7 y 6** que no se encontró ni se puede apreciar en la misma, ninguna reparación realizada a la calzada, que contractualmente debía realizarse con concreto asfáltico, al mismo tiempo, se identifica claramente el surco existente a lado de la calzada.

⁶ Identificado de acuerdo al Catálogo Centroamericano de Daños a Pavimentos.

Construcción de Obras para la Reparación de fallas en los km 130, Santa Rosa de Copán, Copán

De acuerdo a lo expuesto en el Informe Final de Supervisión, la pronta reparación de esta falla era necesaria por el peligro que se estaba generando al no contar con la calzada completa en el km 130, para la libre circulación de los vehículos en este tramo. El proyecto tenía como finalidad proveer una superficie de rodadura completa que proporcionen seguridad a los usuarios y peatones y que las condiciones de servicio y operación sean aceptables.



Ilustración 8- Estación donde se encuentra ubicado el proyecto

Durante la primera visita de verificación técnica realizada por el Tribunal Superior de Cuentas en octubre del 2015, se logró identificar el sitio del proyecto, aunque este no se encontraba en el km 130 tal y como lo establece el contrato, en su defecto logramos ubicarlo en la estación 126+500.

Otro punto de resalta es que el proyecto se finalizó el día 08 de diciembre de 2014⁷ y a la fecha de la visita por parte de este Tribunal, no ha transcurrido un año y se encontró un

bache en la reparación con concreto asfáltico realizada en el sitio, cuya profundidad es mayor a 5cm y su diámetro menor a 70cm, clasificándose en un nivel de severidad Medio.⁸

Dentro de las actividades contratadas y mismas que fueron modificadas a través de la Orden de Cambio No.1 encontramos las siguientes:

- a. Relleno con material de préstamo
- b. Escarificación, conformación, compactación de sub rasante

⁷ Fecha del Acta de Recepción Final, Ver TABLA 1- Datos Generales Contrato de Construcción y Contrato de Consultoría

⁸ Clasificación realizada de acuerdo al Catálogo Centroamericano de Daños a Pavimentos Viales, Página 21.

Lo que enmarcado en las Especificaciones Técnicas para la licitación LP-063-FV-2014, “ESCARIFICACION, CONFORMACIÓN Y COMPACTACIÓN DE SUPERFICIE DEL PAVIMENTO EXISTENTE (INCLUYENDO HOMBROS)”, explica todo el procedimiento a realizar y el cuidado a tener por el agua al momento de la compactación.

Este tipo de daño encontrado en el pavimento nuevo es muy prematuro, ya que se escarificó, conformó y compactó la sub rasante y sobre este trabajo se rellenó con material de préstamo, esta estructura cuando ya se imprimó y se colocó la carpeta asfáltica, quedó como un pavimento nuevo listo para servir el tránsito de la zona.

Dentro de las posibles causas de un bache se encuentran:

- Fundaciones o capas inferiores inestables.
- Espesores insuficientes.
- Defectos constructivos.
- Retención de agua en zonas hundidas y/o fisuradas.

De todos los literales enunciados en el párrafo anterior, al tratarse de un pavimento nuevo, no debería de presentar ninguno, lo que muestra un hecho poco frecuente en este tipo de trabajos.

Las actividades sometidas a verificación por este Tribunal en el kilómetro 130⁹, son las contenidas en la TABLA 3- Actividades Verificadas In Situ, es importante mencionar que se encontró diferencias en las cantidades de obra contratadas y pagadas por parte de Fondo Vial y las confirmadas in situ por este Tribunal, mismas que se resumen a continuación:



Ilustración 9- Falla en el pavimento (Bache)

⁹ Kilómetro de acuerdo al Contrato de Construcción.

TABLA 4- Cantidades de Obra FOVI/TSC

No.	Actividad	Unidad	Cantidad de Obra		Diferencia Cantidad de Obra (a - b)
			Estimación (a)	TSC (b)	
1	Imprimación	m ²	300.00	424.50	-124.50
2	Suministro y colocación de Concreto Asfáltico	ton	48.00	68.34	-20.34

La diferencias en las cantidades de obra, muestra que se ejecutó mayor cantidad de obra en la actividad de Imprimación, ya que se contrataron 300m² y se ejecutaron 424.50m², sin embargo, del ítem “Suministro y colocación de Concreto Asfáltico”, se colocaron 68.34ton y se pagaron 48.00ton, tal situación representa una diferencia de 20.34ton pagadas de menos.

Es oportuno mencionar que al multiplicar las cantidades originales contenidas en el contrato de construcción y en los Informes de Supervisión, estos reflejan un dato diferente, calculado de la siguiente manera:

TABLA 5- Monto Total por Diferencia en Cantidades de Obra

No.	Actividad	Unidad	PU (a)	Diferencia Cantidad de Obra (b)	Total (L)		Diferencia (L) (c - d)
					Estimación (c)	TSC (a x b)=d	
1	Imprimación	m ²	77.41	-124.50	23223	32860.55	-9637.55
2	Suministro y colocación de Concreto Asfáltico	ton	4498.13	-20.34	215910.24	307402.20	-91,491.96
Diferencia Total en Lempiras							-101,129.51

Representando un monto de CIENTO UN MIL CIENTO VEINTINUEVE LEMPIRAS CON CINCUENTA Y UN CENTAVOS (L.101,129.51), que no fueron reconocidos en pago al contratista.

IV. RESULTADO DE LA VERIFICACIÓN

Como producto de la visita anterior realizada por el Tribunal Superior de Cuentas¹⁰, se encontró que:

Construcción de Obras para la Reparación de fallas en los km 105, Santa Rosa de Copán, Copán

1. Actividades pagadas, sin ejecutar en el sitio (KM 105).

La verificación in situ realizada por este Ente Contralor del Estado, se basó en las actividades contratadas y las que realmente fueron ejecutadas, de la lista de ítems confirmados se encuentran los siguientes:

TABLA 1- Actividades Verificadas In Situ

No.	Actividad	Unidad
1	Imprimación	m ²
2	Suministro y colocación de Concreto Asfáltico	ton
3	Suministro y colocación de Gaviones	m ³
4	Bordillos	ml

Se encontró que en las reparaciones efectuadas en el kilómetro 105, no se colocó imprimación, no se suministró ni colocó concreto asfáltico, ni se construyó bordillos en el proyecto ni en ningún sitio cercano al mismo.

La falta de las obras en el sitio, suman un monto total de DIECISEIS MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y CUATRO LEMPIRAS CON SESENTA Y DOS CENTAVOS (L.16,864.62), misma diferencia que se encuentra explicado en la Tabla No.2.

TABLA 2- Monto Total de Diferencias (KM 105)

No.	Actividad	Unidad	PU	Cantidad de Obra		Total (L)		Diferencia (a - b) (L)
				Estimación	TSC	Estimación (a)	TSC (b)	
1	Imprimación	m ²	77.41	15.00	0.00	1,161.15	0.00	1,161.15

¹⁰ Primera visita realizada por este Ente Contralor del Estado, 15 al 18 de octubre de 2015

2	Suministro y colocación de Concreto Asfáltico Espesor = 7cms	ton	4,498.13	2.42	0.00	10,885.47	0.00	10,885.47
3	Bordillos	ml	240.90	20.00	0.00	4,818.00	0.00	4,818.00
	Total en Lempiras							16,864.62

Al encontrarse tal diferencia, se contradice lo estipulado en el Contrato de Construcción, Ley de Contratación del Estado y su Reglamento.

Contrato de Construcción

Cláusula IV: Precios del Contrato: El Fondo Vial pagará al Contratista por las obras objeto de este Contrato, ejecutadas satisfactoriamente y aceptadas por el Fondo Vial, de conformidad con el Cuadro de Cantidades Estimadas y Precios Unitarios siguientes: (cuadro de cantidades de obra).

Ley de Contratación del Estado

Artículo 28. Pagos al Contratista. El precio será cierto y determinado y se pagará al contratista de acuerdo con la ejecución real de las prestaciones a su cargo, sin perjuicio de la consideración de pagos anticipados según lo previsto en disposiciones especiales de esta Ley.

Artículo 71. Ejecución de Obras. Las obras se ejecutarán con apego estricto al Contrato y a sus anexos, incluyendo eventuales modificaciones, y a las instrucciones por escrito que fueren impartidas al Contratista, por el Supervisor designado por la Administración.

Artículo 73. Pago de las Obras. El precio se pagará de acuerdo con las cantidades de obra ejecutada, sin perjuicio de la entrega de un anticipo de conformidad con la Ley, cuando así se hubiere convenido, podrá pagarse también el valor de los materiales almacenados para ser usados en la obra, si así se estipulare en los documentos de licitación previas las comprobaciones correspondientes.

Reglamento de la Ley de Contratación del Estado

Artículo 185. Ejecución de las obras. Las obras se ejecutarán con estricto apego al contrato y a sus anexos, incluyendo eventuales modificaciones, planos y demás documentos relativos al diseño de los proyectos y conforme a las instrucciones por escrito que, en interpretación técnica del contrato y de los citados anexos, diere al contratista el Supervisor designado por la Administración. Si se dieran instrucciones en forma verbal, en

atención a las circunstancias que concurran, deberán ser ratificadas por escrito en el más breve plazo posible para que tengan efecto vinculante entre las partes.

Artículo 191. Pagos al contratista. La Administración pagará al contratista el valor de la obra ejecutada de acuerdo con el precio y las modalidades convenidas, pudiendo ser éstas cualquiera de las previstas en el artículo 73, párrafo segundo de la Ley. Si se pactare el pago de un anticipo se observará lo previsto en el artículo 179 de este Reglamento.

Mediante Oficio OF -DEFV -608-2015 de fecha 11 de diciembre de 2015, recibido en este Tribunal en la misma fecha, Fondo Vial a través de su Sub Director Ejecutivo, respondió el hallazgo y aclaraciones enviados por este Ente Contralor del Estado, manifestando lo siguiente:

“Después de revisar nuestros archivos, encontramos las memorias de cálculo que corresponden a este proyecto (Se adjuntan al presente), y comprobamos que el TSC realizó su inspección en el kilómetro 103+296, sin embargo el proyecto se realizó en el kilómetro 104+993 al kilómetro 105+013, por tal motivo creemos que de ahí viene la confusión.”

La respuesta enviada por parte de Fondo Vial, no responde el hallazgo enviado por este Tribunal Superior de Cuentas, en virtud que durante la visita de verificación técnica al proyecto, se hizo el reconocimiento del kilómetro 105 y no existe evidencia que se hayan realizado trabajos de estabilización de ladera con gaviones, suministro y colocación de concreto asfáltico y bordillos, al tener aproximaciones casi planas y construcción de viviendas y negocios, a ambos lados

Acción que comprueba que no se construyeron dichas obras, sin olvidar el perjuicio económico en el cual se incurrió al quedar sin ejecutar estas actividades, lo cual asciende a un monto de DIECISEIS MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y CUATRO LEMPIRAS CON SESENTA Y DOS CENTAVOS (L.16,864.62).

No obstante, como resultado de la visita al sitio de las obras realizada en el sitio del proyecto el día 02 de septiembre del 2016, en forma conjunta con el equipo encargado de la Red Vial Pavimentada por parte del Fondo Vial, se obtuvo lo siguiente:

Que el faltante de obras en el Kilómetro 105¹¹, que ascendía al monto total de DIECISEIS MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y CUATRO LEMPIRAS CON SESENTA Y DOS CENTAVOS (L.16,864.62), diferencia que se encuentra explicada en la Tabla No.2. Monto Total de Diferencias (KM 105), queda subsanado, ya que en esta ocasión se encontró construida en el sitio, la obra que estaba faltante en octubre del 2015, así como reparado el daño en los bordes que se había producido al pavimento por la falta de colocación del hombro y bordillo.



Ilustración 10- Obra subsanada en el KM 105

Opinión del Auditor: De continuar con este tipo de procedimiento, que deja en evidencia un inadecuado control en la construcción de actividades en el campo¹², existe el riesgo de pagar en reiteradas ocasiones obras sin construir al momento de la finalización de los tiempos contractuales, sin dejar de mencionar, el menoscabo económico podría ser producido a los fondos del Estado.

¹¹ Es oportuno recalcar que las obras fueron construidas en el 103+296, se hace referencia al KM 105, ya que es el dato contractual.

¹² En este párrafo se hace mención a la situación encontrada en el numeral 1) del apartado VIII. RESULTADO DE LA VERIFICACIÓN.

Construcción de Obras para la Reparación de fallas en los km 130, Santa Rosa de Copán, Copán

La diferencia encontrada en mayor cantidad de obra que la contratada en la reparación de la falla del kilómetro 130, misma que representando un monto de CIENTO UN MIL CIENTO VEINTINUEVE LEMPIRAS CON CINCUENTA Y UN CENTAVOS (L.101,129.51), que no fueron reconocidos en pago al contratista, descrito en el apartado III. DESCRPCIÓN DE HECHOS, cabe mencionar que, de acuerdo al oficio OF-DEFV-608-2015 de fecha 11 de diciembre de 2015, recibido en la Dirección de Auditoría de Proyectos del Tribunal Superior de Cuentas hasta el día 07 de enero de 2016, menciona que las obras que fueron ejecutadas de más, por cuestiones presupuestarias, el costo lo asumió la Empresa Constructora, situación que se le advirtió a la Empresa Constructora que no ejecutara obras que no estuvieran contratadas, sin embargo en este proyecto se ejecutaron obras a cuenta y riesgo.

Construcción de Obras para la Reparación de fallas en los km 105 y 130, Santa Rosa de Copán, Copán

Durante el recorrido se realizó un ejercicio conjunto de medida por kilometraje en ambos vehículos, equipo de Fondo Vial y Tribunal Superior de Cuentas respectivamente, con la intención de dilucidar la diferencia que puede existir en el campo en distancias, dependiendo del instrumento de medición que se utilice, para lo que se colocó en cero el odómetro de ambos vehículos en el desvío que conduce a Gracias, al llegar a la primera reparación realizada¹³ los odómetros registraban datos diferentes, tanto así que al final del trayecto en la reparación de la falla del KM 105, se guardaba una diferencia de casi 2 kilómetros entre ambos odómetros.

En el sitio se nos aclaró por parte del Ing. José Luís Varela, Coordinador de la Red Vial Pavimentada del Fondo Vial, que la referencia para nombrar la reparación de la falla del KM 130, se tomó del desvío cercano al municipio de San José¹⁴, mismo que se encuentra ubicado en el kilómetro 130 de la CA-4.

Del ejercicio realizado y de la inspección de las obras in situ, se obtuvo como resultado que las obras identificadas por el Tribunal Superior de Cuentas en Octubre del 2015 en las estaciones 103+296 y 126+500, corresponden a las ejecutadas en octubre del 2014 por el Fondo Vial, siendo equivalentes a las estaciones 105+000 y 130+000 que establecía el contrato, de tal situación se firmó Acta de Inspección, debidamente firmada por los

¹³ Esta referencia hace alusión de la falla en el KM 130, ya que se inició el recorrido en sentido contrario al estacionamiento original encontrado en el campo y el utilizado para la referencia del proyecto.

¹⁴ Este desvío se encuentra dentro del mismo kilómetro de reparación de la falla, aproximadamente a 500m de los trabajos realizados.

representantes de Fondo Vial y el Tribunal Superior de Cuentas, quienes estuvieron presente en la visita. (Ver Anexo N.1 Acta de Inspección)

5. RESULTADOS DE LA AUDITORIA

Como resultado de nuestra auditoría al Fondo Vial, no encontramos hechos de importancia que den origen a la formulación de hallazgos por incumplimiento a Normas, Leyes, Reglamentos, Principios Contables u otros, a excepción de las recomendaciones descritas de acuerdo al informe técnico.

6. CONCLUSIÓN

1. El proyecto contractualmente ubica la reparación de dos fallas situadas en los kilómetros 105 y 130 de la carretera de occidente; estaciones que varían de acuerdo al instrumento de medición utilizado, no obstante, las reparaciones fueron realizadas.
2. Las obras que se encontraron faltantes en el kilómetro 105 durante la visita del Tribunal Superior de Cuentas en octubre del 2015, que representaba un monto de DIECISEIS MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y CUATRO LEMPIRAS CON SESENTA Y DOS CENTAVOS (L.16,864.62), fueron subsanadas, en esta ocasión¹⁵ se encontró completa toda la obra contratada.
3. En el kilómetro 130 se ejecutó mayor cantidad de obra que la inicialmente contratada en las actividades de imprimación, suministro y colocación de concreto asfáltico, tal construcción asciende a un monto de CIENTO UN MIL CIENTO VEINTINUEVE LEMPIRAS CON CINCUENTA Y UN CENTAVOS (L.101,129.51), en obra construida favorable al Estado de Honduras, su costo fue asumido por la Empresa Constructora.

¹⁵ Visita conjunta realizada con personal del Fondo Vial y el Tribunal Superior de Cuentas, el día 02 de septiembre del 2016.

7. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda llevar un registro fidedigno de cantidades de obra y montos a pagar, con el propósito fundamental de que los pagos se realicen de acuerdo a las cantidades de obra ejecutadas, asegurar que los aspectos relevantes de las transacciones y de los procesos sean debidamente evaluados y que las eventuales debilidades o deficiencias de importancia sean adecuadamente identificadas, aplicando y exigiendo mediciones irrefutables de cantidades de obra trabajadas, al margen de lo establecido en los artículos 73 de la Ley de Contratación del Estado; 191, segundo párrafo y 217 literales e), h) del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado.
2. Se recomienda tener precisión y exactitud en las cifras vertidas en los informes de supervisión, guardando en todo tiempo la razonabilidad y confianza en la información contenida en los mismos, ya que es esencial para darles validez; lo anterior al tenor de lo enunciado en los artículos 191, segundo párrafo y 217 literal j) del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado.