



“Trabajando por una nación sin corrupción”

INFORME DE AUDITORÍA DE OBRAS PÚBLICAS

No.09/2018/DSP-DAP

PROYECTO “AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO

CARRETERA LA ESPERANZA- CAMASCA”,

DEPARTAMENTO DE INTIBUCÁ

Tegucigalpa M.D.C., noviembre, 2018

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

TABLA DE CONTENIDO

| | |
|-----------------------------------------------------------|----|
| SIGLAS Y/O ABREVIATURAS UTILIZADAS | 4 |
| 1. SÍNTESIS O RESUMEN EJECUTIVO..... | 5 |
| 2. INFORMACIÓN INTRODUCTORIA | 10 |
| A.Descripción y Objetivos de la Auditoría..... | 10 |
| B.Alcance | 10 |
| C.Base Legal y Naturaleza del Proyecto. | 11 |
| 3. COMENTARIOS DEL EXAMEN | 11 |
| I.Rubros o Áreas Examinadas..... | 11 |
| II.Limitaciones del Examen..... | 11 |
| III.Opinión sobre los Procesos de Ejecución de Obras..... | 11 |
| IV.Resultado de la Verificación..... | 15 |
| 4. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA..... | 25 |
| A.OBSERVACIONES..... | 25 |
| B.CONCLUSIONES | 28 |
| C.RECOMENDACIONES | 28 |
| 5. ANEXOS..... | 30 |

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

Tegucigalpa, MDC., 30 de noviembre de 2018

Oficio No. Presidencia/TSC-3189-2018

Licenciado
Roberto Antonio Pineda
Ministro
Secretario de Infraestructura y Servicios Públicos (*INSEP*)
Su Despacho

Señor Ministro:

Adjunto encontrará el Informe No.09/2018/DSP-DAP de la Auditoría de Obra Pública practicada a la Administración del Proyecto denominado “*AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO CARRETERA LA ESPERANZA- CAMASCA*”, Departamento de Intibucá, por el período comprendido del 10 de noviembre de 2011 al 31 de octubre de 2017.

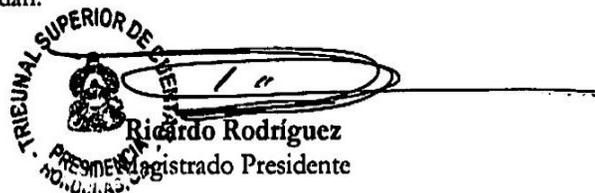
El examen se efectuó en ejercicio de las atribuciones contenidas en el artículo 222 (reformado) de la Constitución de la República, los artículos 3, 4, 5 (numeral 2), 7, 42 (numeral 1), 46 y 54 (numeral 5) de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas; artículo 35 (numeral 1) del Reglamento de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas y el Marco Rector del Control Externo Gubernamental.

Como resultado del examen no encontramos hechos de importancia que originaran la formulación de Responsabilidades Civiles ni administrativas, sin embargo, presentamos recomendaciones que fueron analizadas oportunamente con los funcionarios encargados de su implementación y aplicación, mismas que ayudarán a mejorar la gestión de la Institución a su cargo.

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,



Ricardo Rodríguez
Registrado Presidente

c. Dirección de Auditoría de Proyectos
archivo
RR/jdl/avl/mwep

SIGLAS Y/O ABREVIATURAS UTILIZADAS

| | |
|-----------------|-----------------------------------------------------|
| DAP | Dirección de Auditoría de Proyectos |
| DSP | Departamento de Seguimiento de Proyectos |
| TSC | Tribunal Superior de Cuentas |
| LCE | Ley de Contratación del Estado |
| RLCE | Reglamento de la Ley de Contratación del Estado |
| SOPTRAVI | Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda |
| UEBM | Unidad Ejecutora del Banco Mundial |
| DGC | Dirección General de Carreteras |
| INSEP | Secretaria de Infraestructura y Servicios Públicos |

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN**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 “Ampliación y Mejoramiento Carretera la Esperanza- Camasca”, Departamento de Intibucá. Orden de Trabajo No. 05/2015/DSP-DAP de fecha 14 de agosto de 2015

Antecedentes de la Entidad Auditada

En enero de 1997, mediante Decreto No.219-96, por la propuesta de los Organismos Internacionales de Modernización de las dependencias del Estado, la Secretaría de Obras Públicas y Transporte (SECOPT), pasó a llamarse Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), teniendo como objetivos principales:

1. La formulación, coordinación, ejecución y evaluación de políticas relacionadas con la vivienda, las obras de infraestructura pública, el sistema vial, el urbanismo y el transporte.
2. El régimen concesionario de obras públicas, incluyendo los procedimientos de adjudicación de concesiones, la regulación de las actividades del concesionario de acuerdo con los contratos y las leyes sobre la materia, y la asesoría a las municipalidades que lo requieran, cuando se trate de concesión de obras municipales.
3. Lo concerniente a los servicios geodésicos y cartográficos del Estado.
4. Los demás asuntos que disponga la regulación vigente.

La Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) es una de las Secretarías de mayor importancia estratégica para el desarrollo nacional así como por la magnitud en el presupuesto de los proyectos que ejecuta.

La Dirección General de Carreteras fue establecida como una dependencia de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI).

La cual fue creada en el año de 1915 como una Oficina Técnica de Ingeniería; actualmente es considerada como el pilar fundamental de esta Secretaría porque en ella se enmarcan los proyectos de construcción y rehabilitación de obras viales, que tienen un impacto significativo en el desarrollo integral del país.

La Dirección General de Carreteras es la responsable de la programación, estudios, diseño y ejecución de la infraestructura vial, con asistencia económica de los organismos internacionales de crédito que financian diversos proyectos y también con la aportación de fondos del Gobierno de Honduras.

La inversión que realiza la Dirección General de Carreteras se orienta fundamentalmente a la apertura, ampliación y

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

mejoramiento de la Red Vial Nacional también ejecuta caminos por mano de obra, construcción de caminos vecinales, construcción de puentes, cajas y vados así como estudio y diseño de carreteras y caminos.

La organización interna de la Dirección General de Carreteras se estructura de la siguiente manera: Dirección, Sub-Dirección y cuenta con las siguientes unidades auxiliares mediante las cuales coordina la ejecución de sus programas:

- Unidad Ejecutora Banco Mundial (BM) y Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE);
- Grupo Gerencial de Proyectos en Ejecución de Prestamos (BID);
- Departamento de Construcción con fondos nacionales;
- Departamento de Caminos por Mano de Obra;
- Unidad de Apoyo Técnico y Seguridad Vial.

El 22 de febrero de 2014, mediante Decreto No.PCM-001-2014, el Presidente de la República por medio de Consejo de Ministros aprueba Gabinetes Sectoriales con el propósito de mejorar el funcionamiento de la Administración Pública, en el Artículo 5 de dicho decreto se crea el Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva que está integrado por:

1. Secretaria de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP).
2. Fondo Vial
3. Comisión para las Alianzas Público Privadas (COALIANZA)
4. Empresa Nacional Portuaria (ENP)
5. Empresa Nacional de Energía Eléctrica (ENEE)
6. Empresa Hondureña de Telecomunicaciones (HONDUTEL)
7. Empresa de Correos de Honduras (HONDUCOR)
8. Comisión del Control de Inundaciones del Valle de Sula.

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.

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

La metodología de la Auditoría de Obra Pública del Tribunal Superior de Cuentas tiene su fundamento legal en el Artículo 35, (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.

Alcance del Examen al Proyecto de Obra Pública

El examen llevado a cabo al proceso de ejecución del proyecto denominado “Ampliación y Mejoramiento Carretera la Esperanza- Camasca”, comprendió el período establecido entre el 10 de noviembre de 2011 al 31 de octubre de 2017, revisando la siguiente documentación:

1. Estimaciones pagadas de la No. 1 a la No. 40, con sus respectivos documentos soporte.
2. Contrato de Construcción, Ampliación y Mejoramiento de la Carretera La Esperanza – Camasca.
3. Ordenes de Cambio No. 1 y No.2, Empresa Constructora.
4. Modificaciones de Contrato No. 1 al No. 3 Empresa Constructora.
5. Contrato de Servicios de Consultoría.
6. Orden de Cambio No.1 Empresa Supervisora.
7. Modificación No.1 al No. 4 al Contrato de Servicio de Consultoría.
8. Reembolsos de Pagos No.1 al 47, con sus respectivos documentos soporte.
9. Garantía de Anticipo No. 300207067 emitida por BAC Honduras y su Adendum. (Empresa Constructora).
10. Garantía de Cumplimiento No. 300207066 emitida por BAC Honduras y su Adendum. (Empresa Constructora).
11. Garantía de Cumplimiento No. 1576716 emitida por FICOHSA y su Adendum. (Empresa Constructora).
12. Garantía de Cumplimiento No. 1743717 emitida por FICOHSA y su Adendum. (Empresa Constructora).
13. Garantía de Anticipo emitida por Banco HSBC. (Empresa Supervisora).
14. Garantía de Cumplimiento emitida por Banco HSBC. (Empresa Supervisora).
15. Presupuesto Base.
16. Informes de supervisión.
17. Especificaciones Técnicas.

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

Resultado de la Auditoría de Obra Pública

A continuación se resumen las observaciones que resultaron de la Auditoría de Obra Pública realizada:

- Inobservancia de parte de la administración al momento de suscribir las modificaciones a los contratos de construcción y consultoría ya que el tiempo contractual se encontraba vencido.

A continuación se resumen las recomendaciones formuladas en este Informe dirigidas a la Secretaria de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP):

1. Se recomienda agilizar en tiempo la toma de decisiones sobre la ampliación de obra, modificación o disminución de la misma, con la finalidad de obtener un compromiso por parte de quién lo construya y quien lo supervisa, evitando así actividades improvisadas y trabajos al margen de lo contratado según lo establecido en el Marco Rector del Control Interno Institucional de los Recursos Públicos, Norma, TSCNOGECI V13 Revisiones de Control y TSCNOGECI V02 Control Integrado.
2. 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.
3. Mantener señales permanentes, tanto de día como de noche, con la suficiente vistosidad y distancia de advertencia, para indicar cualquier peligro o dificultad al tránsito debido a las obras en ejecución y/o reparación, asegurándose que los conductores de vehículos perciban a tiempo los trabajos que se realizan en la vía, lo anterior en observancia a lo estipulado en el Apéndice A_ Descripción de Servicios, numeral 2. Supervisión e Inspección de la Ejecución de las Obras, literal n, del Contrato de Servicios de Consultoría para la Revisión, Actualización y Supervisión del Proyecto: “Ampliación y Mejoramiento de la Carretera La Esperanza- Camasca”.
4. Considerando que los sistemas de drenaje son de importancia relativa en la vida de la carretera, se recomienda buscar una solución oportuna con los propietarios del negocio ubicado en la estación 55+140 LI, de liberar la cuneta soterrada y que esta pueda cumplir su función de conducir los escurrimientos de las aguas superficiales, provenientes de la calzada, hombro y áreas adyacentes, al tenor de lo establecido en la Sección IV: Obras de Drenaje Longitudinal, del Tomo 6- Drenaje y Puentes del Manual de Carreteras del INSEP.

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

Esta Síntesis ha sido preparada solamente para información y uso de la Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP); 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

Jacobo David López
Auditor de Proyectos

Rene Ricardo Rojas
Supervisor de Auditoría

Marly Koritza Alarcón Well
Jefe Departamento Seguimiento de Proyectos

Jessy Espinal Caraccioli
Directora Auditoría de Proyectos

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN**2. INFORMACIÓN INTRODUCTORIA****A. Descripción y Objetivos de la Auditoría**

El examen se efectuó en ejercicio de las atribuciones contenidas en los artículos 222 (reformado) y 325 de la Constitución de la República y los artículos 3, 4, 5 (numeral 2), 7, 42 (numeral 1), 46 y 54 (numeral 5) de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, artículo 35 (numeral 1) del Reglamento de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, Marco Rector del Control Externo Gubernamental y según Orden de Trabajo N° 05/2015/DSP–DAP del 24 de agosto de 2015.

Los objetivos básicos en relación de la Auditoría son los siguientes:

- Determinar si en el manejo de los fondos de éste 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 relacionada.

B. Alcance

El examen llevado a cabo al proceso de ejecución del proyecto denominado “Ampliación y Mejoramiento Carretera la Esperanza- Camasca”, comprendió el período establecido entre el 10 de noviembre de 2011 al 31 de octubre de 2017., revisando la siguiente documentación:

1. Estimaciones pagadas de la No. 1 a la No. 40, con sus respectivos documentos soporte.
2. Contrato de Construcción, Ampliación y Mejoramiento de la Carretera La Esperanza – Camasca.
3. Ordenes de Cambio No. 1 y No.2, Empresa Constructora.
4. Modificaciones de Contrato No. 1 al No. 3 Empresa Constructora.
5. Contrato de Servicios de Consultoría.
6. Orden de Cambio No.1 Empresa Supervisora.
7. Modificación No.1 al No. 4 al Contrato de Servicio de Consultoría.
8. Reembolsos de Pagos No.1 al 47, con sus respectivos documentos soporte.
9. Garantía de Anticipo No. 300207067 emitida por BAC Honduras y su Adendum. (Empresa Constructora).
10. Garantía de Cumplimiento No. 300207066 emitida por BAC Honduras y su Adendum. (Empresa Constructora).
11. Garantía de Cumplimiento No. 1576716 emitida por FICOHSA y su Adendum. (Empresa Constructora).
12. Garantía de Cumplimiento No. 1743717 emitida por FICOHSA y su Adendum. (Empresa Constructora).
13. Garantía de Anticipo emitida por Banco HSBC. (Empresa Supervisora).
14. Garantía de Cumplimiento emitida por Banco HSBC. (Empresa Supervisora).
15. Presupuesto Base.

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

16. Informes de supervisión.
17. Especificaciones Técnicas.

C. Base Legal y Naturaleza del Proyecto.

Las actividades al proyecto de Obra Pública denominado “Ampliación y Mejoramiento Carretera la Esperanza- Camasca”, estuvo regida por la Ley de Contratación del Estado, el Reglamento de la Ley de Contratación del Estado, las Disposiciones Generales del Presupuesto, las Bases de Licitación, y los respectivos contratos de Construcción y Supervisión, órdenes de cambio y modificaciones.

3. COMENTARIOS DEL EXAMEN

I. Rubros o Áreas Examinadas

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 INSEP, así como la documentación presentada por las empresas involucradas en la construcción y supervisión del proyecto, con énfasis en :

- Pago de estimaciones.
- Desembolsos pagados.
- Evaluación de obras físicas.
- Cumplimiento de legalidad.
- Garantías.

Funcionarios y Empleados Principales

Véase anexo No. 1

II. Limitaciones del Examen

Durante el examen efectuado al proyecto de Obra Pública denominado “Ampliación y Mejoramiento Carretera la Esperanza- Camasca”, no se encontraron limitantes que incidieron 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 técnico-financieros están exentos de errores importantes.

Al planear y ejecutar la auditoría a los procesos de ejecución de obras al proyecto de Obra Pública denominado “Ampliación y Mejoramiento Carretera la Esperanza- Camasca”, se tomó en cuenta su estructura de control interno con el fin de

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

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 de Obra Pública denominado “Ampliación y Mejoramiento Carretera la Esperanza-Camasca”, 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 adecuada.

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 las obras físicas.

En concordancia con la investigación realizada y de conformidad con las evidencias entregadas por los funcionarios y empleados del INSEP, en nuestra opinión, hasta el alcance de la auditoría, la obra no se construyó de conformidad a lo que inicialmente se contrató, debido a que se hicieron modificaciones en el diseño original.

Por las categorías de Control Interno mencionadas anteriormente, se obtuvo una comprensión de su diseño y funcionamiento, asimismo, se observaron los siguientes hechos que se dan a conocer y se explica en detalle en la sección correspondiente:

- Inobservancia de parte de la administración al momento de suscribir las modificaciones a los contratos de construcción y consultoría ya que el tiempo contractual se encontraba vencido.

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

Resumen del Proyecto


Ilustración 1- Ubicación del Proyecto

Mediante denuncia No.10-02-2014-234 presentada el 16 de octubre del 2014, tres diputados por el Departamento de Intibucá, entregaron escrito al Departamento de Seguimiento de Denuncias de este Tribunal Superior de Cuentas, solicitando aplicar auditoría sobre la obra pública Ampliación y Mejoramiento de la Carretera La Esperanza- Camasca, en el departamento de Intibucá, aduciendo que el proyecto había sido objeto de abandono, y vencidos los plazos según contrato, sin embargo a la fecha de emisión de este informe de auditoría el proyecto estaba finalizado casi en su totalidad.

Descripción de Proyecto

El Proyecto “Ampliación y Mejoramiento de la Carretera La Esperanza – Camasca” se encuentra localizado dentro del departamento de Intibucá, iniciando en la cabecera departamental La Esperanza y finalizando en el municipio de Camasca, fronterizo con el país vecino El Salvador.

Ubicación geográfica¹

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

¹ Documento del Instituto Nacional de Estadística (INE)

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

Limita:

- Al Norte: con los departamentos de Santa Bárbara y Comayagua.
- Al Sur: con la República de El Salvador.
- Al Este con los departamentos de Comayagua y La Paz.
- Al Oeste con el Departamento de Lempira.

Fondos

Contrato de Préstamo No. 1993 (Fondos BCIE)

Tamaño y dimensión de la obra

La Obra consiste en la ampliación y mejoramiento de 62.4km de la carretera secundaria que comunica los municipios de La Esperanza y Camasca, ambos en el departamento de Intibucá; el mejoramiento de la vía consistía en realizar mejoras o modificaciones a la línea horizontal y/o vertical del camino, vinculada con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la carretera, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos y usuarios de la misma. También se incluyen dentro del mejoramiento, la ampliación de la calzada y la elevación de la rasante y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones, siendo el puente sobre el río Negro la única estructura de drenaje mayor construida.



Ilustración 2- Municipios que comunica

Duración

Inicialmente el proyecto se encontraba previsto a ser desarrollado en 24 meses, partiendo de la fecha de emisión de la orden de inicio (16 de abril, 2012), dando finalización al tiempo contractual el 16 de abril del 2014.

Durante su construcción se presentaron varios inconvenientes que dieron origen a dos órdenes de cambio y tres (03) modificaciones al contrato de Construcción, asimismo, cuatro (04) modificaciones al contrato de Consultoría, se puede mencionar el tiempo de suspensión² que tuvieron ambos contratos por 611 días; todo lo anteriormente descrito se encuentra resumido en el numeral 4. RESULTADOS DE AUDITORIA.

² Es de hacer notar que el Acta por Suspensión Temporal de Trabajos fue emitida cuando el plazo de ejecución del contrato había finalizado, encontrándose el mismo vencido, asimismo, durante este “Período de Suspensión” se firmó la Orden de Cambio No.2 y la Modificación de Contrato No.1, siendo esta última la que elevara el monto del contrato en un 106.35%.

IV. Resultado de la Verificación

El proyecto Ampliación y Mejoramiento de la carretera La Esperanza- Camasca, consistía inicialmente en la pavimentación de 62.4 km de carretera, tal y como se hace constar en el contrato suscrito entre la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)³, la empresa ASTALDI y ACI (Contratante, Contratista y Supervisor respectivamente), teniendo como fuente de financiamiento para su ejecución fondos provenientes del Banco Centroamérica de Integración Económica (BCIE), cabe mencionar que el contrato es ejecutado de acuerdo a las Leyes vigentes en el país, tal y como lo establece la cláusula XVI

del Contrato de Construcción, numeral 1: “Este contrato está sometido a las leyes de la República de Honduras y en consecuencia todo lo relacionado con la ejecución del proyecto estará sometido a dichas leyes”.

De la misma manera en el numeral 2 de la misma Cláusula, aclara lo siguiente: “El BCIE obra solamente como entidad financiera, para asegurar el uso adecuado de los fondos provenientes del Préstamo 1993, cualquier decisión del BCIE lo hará en su condición de entidad financiera, en el curso del financiamiento del proyecto, y no deberá interpretarse que el BCIE es parte del contrato”.

La carretera se ha ido ejecutando en dos partes, la primera fase desde la orden de inicio (16 de abril, 2012) hasta la finalización del tiempo contractual (16 de abril del 2014), posteriormente se firmó el Acta por Suspensión Temporal de Trabajos de fecha 29 de agosto de 2014 cuando el contrato tenía 135 días de haber vencido, emitiendo la orden de reinicio el 01 de junio de 2016 cuyo tiempo de ejecución ampliado mediante la modificación #2 concluía el 28 de febrero de 2018.

Por parte del Tribunal Superior de Cuentas se han realizado dos visitas al proyecto, una primer visita de inspección técnica después de finalizado el tiempo contractual, inspección que se realizó el período comprendido del 17 al 20 de febrero de 2015, durante el recorrido que se realizó en esa visita, se midió que en esta primera etapa únicamente se pavimentaron con doble tratamiento superficial 21.61 km de carretera, construidos de forma discontinua, es importante recalcar que se preguntó el motivo por el cual la empresa contratista trabajó dejando tramos intercalados de doble tratamiento superficial e imprimación, fue respondido mediante Oficio DM No.0365-15 de fecha 25 de mayo de 2015, recibido en este Tribunal el 01 de junio de 2015, que explica lo siguiente:



Ilustración 3- Rótulo del Proyecto

³ Ahora Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP)

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

“La revisión del diseño original fue presentada en el año 2012 al Ente Financiero como a la Secretaría de Finanzas habiendo sido aprobado, por lo que el supervisor reprogramó la ejecución de la obra y el contratante inició la gestión de los fondos adicionales en el año 2013 que incluía los cambios de la sección típica de la calzada, la incorporación de 22 km de concreto hidráulico, se presentó mayor excavación en roca, colocación de mayor drenaje menor, construcción del puente permanente sobre el río Negro, mayor número de accesos, colocación de mayor longitud de vallas, barreras New Jersey, etc, lo que impidió a ambas empresas continuar con la ejecución de las obras quedando inconclusos ciertos tramos a nivel de imprimación al momento de finalizar el tiempo contractual de ejecución, en espera de la aprobación de fondos por parte de SEFIN / BCIE”.

No se encontró en esta ocasión ningún tramo carretero terminado, resumido a continuación:

Tabla 1- Kilómetros con Imprimación / Doble Tratamiento Superficial

| Actividad | Estaciones | | Distancia (m) Imprimada/Pavimentada |
|---------------------------|------------|---------|----------------------------------------|
| | Inicia | Termina | |
| Imprimación | 15+295 | 16+105 | 810 |
| | 17+280 | 17+740 | 460 |
| | 18+201 | 18+660 | 459 |
| | 19+783 | 20+060 | 277 |
| | 22+461 | 23+700 | 1239 |
| | 25+800 | 26+020 | 220 |
| | 26+230 | 27+350 | 1120 |
| | 27+506 | 28+120 | 614 |
| Total (km) | | | 5.20 |
| Doble tratamiento (DT) | 1+310 | 15+295 | 13985 |
| | 16+105 | 17+280 | 1175 |
| | 17+740 | 18+201 | 461 |
| | 18+660 | 19+783 | 1123 |
| | 20+060 | 22+461 | 2401 |
| | 23+700 | 25+800 | 2100 |
| | 26+020 | 26+230 | 210 |
| | 27+350 | 27+506 | 156 |
| Total (km) | | | 21.61 |

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

Las obras que habían quedado inconclusas en abril del 2014 (fecha donde finalizó el tiempo contractual) sufrieron gran deterioro a la fecha de la orden de reinicio del proyecto (01 de junio de 2016, según Oficio DGC No. 1593-16 de fecha 27 de mayo de 2016), tal es el caso de los 5.20 km medidos en el campo por el Tribunal, que quedaron a nivel de imprimación⁴ al momento de finalizar el primer plazo del contrato.

La segunda visita al proyecto se realizó el período comprendido del 19 al 23 de marzo de 2018, en esta ocasión el proyecto se encontró casi finalizado, completamente pavimentado, trabajando en actividades tales como: limpieza y sellado de juntas del concreto hidráulico, enchapado en cunetas, reparación de losas que presentaron desgaste, grietas y fisuras del pavimento de concreto, así como en la estabilización con suelo – cemento en tramos que habían presentado problemas en su capacidad de carga.

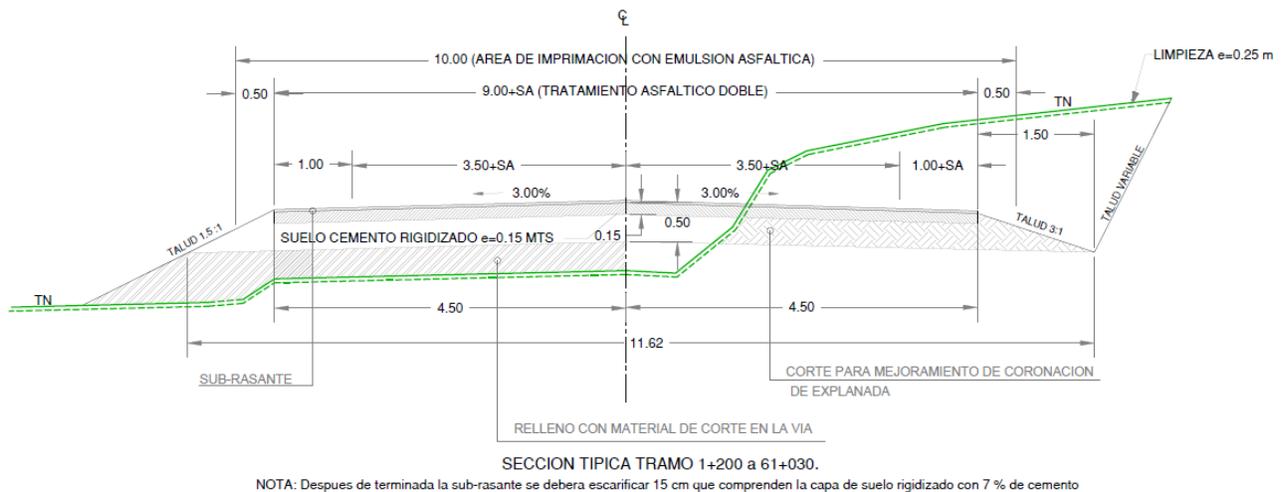


Ilustración 4- Sección Típica de la Estación 1+200 al 61+030

De las actividades que fueron sometidas a verificación por parte del Tribunal y en virtud que el proyecto aún se encontraba en ejecución cuando se realizó la visita, se encuentran aquellas reportadas su ejecución al 100% en la estimación #40 (01 – 31 de octubre del 2017)⁵ y tres (03) actividades informadas como construidas en el Informe Mensual de Avance de Obra No. 53, correspondiente al mes de febrero del 2018, mismas que se resumen a continuación:

Tabla 2- Actividades verificadas /Estimación #40

| No. | Actividad | Unidad | PU | Cantidad de Obra |
|-----|----------------------------------------|----------------|----------------------|----------------------|
| | | | | Estimación # 40* (a) |
| 1 | Concreto de 3000psi losas de pavimento | m ³ | 256.5000000000000000 | 23,034.99 |

⁴ Sello emulsión asfáltica SS-1, de acuerdo al contrato de construcción y a las especificaciones técnicas especiales, en el presente informe técnico se manejará el término imprimación, haciendo referencia al sello con emulsión asfáltica.

⁵ Última estimación cancelada al contratista antes de la gira de trabajo realizada por el Tribunal.

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

| No. | Actividad | Unidad | PU | Cantidad de Obra |
|-----|----------------------------------------|--------|-----------------------|----------------------|
| | | | | Estimación # 40* (a) |
| 2 | TCR 24" | ml | 142.9705066666670000 | 655.00 |
| 3 | Barreras de Protección Tipo New Jersey | ml | 103.9578010714290000 | 3,400.00 |
| 4 | Barreras Metálicas | ml | 62.3848500000000000 | 666.75 |
| 5 | Pretiles | ml | 551.5700000000000000 | 74.10 |
| 6 | Apoyo de Neopreno | ml | 2526.3000000000000000 | 8.00 |

* Período 01- 31 de octubre, 2017

Actividades verificadas / Informe Mensual de Avance de Obra No. 53, febrero, 2018
(Actividades 11, 16 y 17)

| BARRERAS METALICAS | | | | | |
|-----------------------|------------------|----------------|------|----------------|----------------------|
| FECHA | ESTACIÓN INICIAL | ESTACIÓN FINAL | LADO | LONGITUD TOTAL | PARA ESTA ESTIMACION |
| 5/2/2018 | 13+580.00 | 13+610.48 | LD | 30.48 | 30.48 |
| 24/2/2018 | 27+340.00 | 27+400.96 | LD | 60.96 | 60.96 |
| 5/2/2018 | 27+620.00 | 27+658.10 | LD | 38.10 | 38.10 |
| 24/2/2018 | 27+712.00 | 27+734.86 | LD | 22.86 | 22.86 |
| 5/2/2018 | 27+768.00 | 27+813.72 | LI | 45.72 | 45.72 |
| 24/2/2018 | 29+890.00 | 29+920.48 | LD | 30.48 | 30.48 |
| TOTAL ESTE MES | | | | | 228.60 |

| T.C.R. 24 | | | | | | |
|-----------------------|-----------|--------------------------|--------------------------|----------------|------|--------------------|
| FECHA | ESTACIÓN | LONGITUD EN EL SITIO (M) | PAGADO ANTERIORMENTE (M) | DIFERENCIA (M) | LADO | OBSERVACION |
| 17/2/2018 | 4+570.00 | 4.00 | | 4.00 | LI | ACCESO A COMUNIDAD |
| 17/2/2018 | 4+575.00 | 4.00 | | 4.00 | LI | ACCESO A VIVIENDA |
| 17/2/2018 | 6+856.00 | 6.00 | | 6.00 | LI | ACCESO A COMUNIDAD |
| 17/2/2018 | 12+484.00 | 6.00 | | 6.00 | LD | ACCESO A VIVIENDA |
| 17/2/2018 | 16+217.00 | 4.00 | | 4.00 | LD | ACCESO A VIVIENDA |
| 17/2/2018 | 18+581.00 | 4.00 | | 4.00 | LD | ACCESO A VIVIENDA |
| 17/2/2018 | 32+172.00 | 4.00 | | 4.00 | LI | ACCESO A IGLESIA |
| TOTAL ESTE MES | | | | 32.00 | | |

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

| CONCRETO DE 3,000 PSI PARA VARIOS USOS (M ³) | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------------------------------|-------------|------------|------|----------|-------------------|-----------|-------------|----------------|--------|---------------|---------------------------------|--|
| Fecha | EST. INICIO | EST. FINAL | LADO | LONGITUD | LONGITUD REAL (M) | ANCHO (M) | ESPESOR (M) | PAGADO ANTEROR | ACTUAL | VOLÚMEN (M3) | USO | |
| 17-feb | 33+447.00 | | LD | 5.03 | 5.03 | 4.00 | 0.150 | | 3.02 | 3.02 | LOSA DE ACCESO VEHICULAR | |
| 23-feb | 33+960.00 | 34+021.60 | LD | 67.42 | 67.42 | 0.20 | 0.106 | - | 1.43 | 1.43 | ZAPATA BAJO BORDILLO | |
| 17-feb | 47+981.00 | | U | 3.60 | 3.60 | 1.95 | 0.150 | | 1.05 | 1.05 | LOSA DE ACCESO | |
| 10-feb | 51+300.00 | | LD | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 0.100 | - | 0.10 | 0.10 | LOSA DE ACCESO PEATONAL | |
| 10-feb | 51+310.00 | | LD | 1.50 | 1.50 | 1.00 | 0.100 | - | 0.15 | 0.15 | LOSA DE ACCESO PEATONAL | |
| 10-feb | 51+320.00 | | LD | 2.50 | 2.50 | 3.10 | 0.150 | - | 1.16 | 1.16 | LOSA VEHICULAR | |
| 10-feb | 51+335.00 | | U | 1.90 | 1.90 | 1.20 | 0.100 | - | 0.23 | 0.23 | LOSA DE ACCESO PEATONAL | |
| 10-feb | 51+340.00 | | U | 2.40 | 2.40 | 1.20 | 0.100 | - | 0.29 | 0.29 | LOSA DE ACCESO PEATONAL | |
| 17-feb | 52+097.00 | | LD | 2.85 | 2.85 | 3.50 | 0.150 | | 1.50 | 1.50 | LOSA DE ACCESO VEHICULAR | |
| 17-feb | 55+218.00 | | U | 3.60 | 3.60 | 2.00 | 0.100 | | 0.72 | 0.72 | LOSA DE ACCESO VEHICULAR | |
| | | | | 3.60 | 3.60 | 0.20 | 0.200 | | 0.14 | 0.14 | DIENTE | |
| 17-feb | 55+230.00 | | U | 1.79 | 1.79 | 1.39 | 0.100 | | 0.25 | 0.25 | LOSA DE ACCESO PEATONAL | |
| | | | | 1.39 | 1.39 | 0.20 | 0.200 | | 0.06 | 0.06 | DIENTE | |
| | | | | 1.39 | 1.39 | 0.20 | 0.200 | - | 0.06 | 0.06 | DIENTE | |
| 17-feb | 55+238.00 | | U | 3.15 | 3.15 | 1.63 | 0.100 | | 0.51 | 0.51 | LOSA DE ACCESO VEHICULAR | |
| | | | | 1.63 | 1.63 | 0.20 | 0.200 | | 0.07 | 0.07 | DIENTE | |
| | | | | 1.63 | 1.63 | 0.20 | 0.200 | | 0.07 | 0.07 | DIENTE | |
| 10-feb | 56+658.50 | | U | 3.20 | 3.20 | 3.55 | 0.100 | | 1.14 | 1.14 | LOSA DE ACCESO PEATONAL EXTERNA | |
| 20-ene | 57+680.00 | | U | 7.65 | 7.65 | 2.70 | 0.100 | - | 2.07 | 2.07 | LOSA DE ACCESO | |
| 10-feb | 59+650.00 | | LD | 6.35 | 6.35 | 2.50 | 0.100 | | 1.59 | 1.59 | LOSA VEHICULAR | |
| 10-feb | 60+432.00 | | U | 2.10 | 2.10 | 2.20 | 0.100 | | 0.46 | 0.46 | LOSA DE ACCESO | |
| 03-feb | 60+860.00 | 60+927.00 | LD | 2.70 | 2.70 | 0.40 | 0.100 | | 0.11 | 0.11 | ACERA CAMASCA | |
| | | | | 24.80 | 24.80 | 0.74 | 0.100 | | 1.84 | 1.84 | | |
| | | | | 30.25 | 30.25 | 1.00 | 0.100 | | 3.03 | 3.03 | | |
| 03-feb | 60+980.00 | 60+986.40 | LD | 6.40 | 6.40 | 1.02 | 0.100 | | 0.65 | 0.65 | ACERA CAMASCA | |
| 10-feb | 60+685.00 | | U | 5.60 | 5.60 | 2.10 | 0.150 | | 1.76 | 1.76 | LOSA DE ACCESO | |
| 10-feb | 60+769.64 | | U | 13.45 | 13.45 | 2.00 | 0.100 | | 2.69 | 2.69 | LOSA DE ACCESO | |
| | | | | 7.60 | 7.60 | 1.00 | 0.150 | | 1.14 | 1.14 | HUELLAS ACCESO | |
| | | | | 8.60 | 8.60 | 1.00 | 0.150 | | 1.29 | 1.29 | HUELLAS ACCESO | |
| 10-feb | 60+900.00 | | LD | 3.85 | 3.85 | 2.20 | 0.100 | | 0.85 | 0.85 | LOSA DE ACCESO | |
| TOTAL ESTE MES | | | | | | | | | | 29.400 | | |

Como producto del análisis de la documentación obtenida por parte de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), así como la verificación de obra realizada en el sitio del proyecto, dio como resultado la diferencia enunciada a continuación:

- 1) En el ítem Barreras de Protección Tipo New Jersey, el porcentaje de avance en la Estimación No.40 cuyo período de ejecución fue del 01-30 de octubre del 2017 se encontró al 100% y que de acuerdo a la documentación en poder del Tribunal fue la última estimación pagada al Contratista, sin embargo, del levantamiento de campo se midió 2688ml lo que representa un costo de \$74,017.95, tal y como se muestra a continuación:

| Actividad | Unidad | PU | Cantidad de Obra | | Diferencia (b - a) | Monto diferencia (\$) |
|----------------------------------------------|--------|----------------------|-------------------------|------------|-----------------------|-----------------------------|
| | | | Estimación # 40* (a) | TSC (b) | | |
| Barreras de Protección Tipo New Jersey | ml | 103.9578010714290000 | 3,400.00 | 2688.00 | -712.00 | -74,017.95 |
| * Período 01- 31 de octubre, 2017 | | | | | | |

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

- 2) Del mismo modo al realizar el recorrido por el proyecto, se encontró que faltaba señalar la presencia de túmulos en la carretera como el construido en la estación 49+760, sobre todo al ingreso a comunidades, lo que ocasionaba que los usuarios de la vía no se percataran del montículo existente en la vía, asimismo, se trabajaba en varios tramos en la sustitución de losas que habían presentado fallas estructurales tales como pulimiento o agrietamientos, motivo por el cual al ser reparadas y/o demolidas, quedaban expuestas sin mayor señalización para los usuarios de la vía que una cinta que rodeaba la reparación y/o demolición, hecho que no permitía contar con la distancia suficiente de desaceleración de los vehículos, pudiendo ocasionar accidentes. (Ver Anexo No.2- Fotografías- 1.1- Señalización Seguridad Vial)
- 3) Se identificó en la estación 55+140 L.I. un negocio denominado ferretería La Tremenda, sitio donde para crear un nuevo acceso al negocio, soterraron la cuneta, impidiendo con esta acción el flujo libre de las aguas superficiales, cabe mencionar que, por parte del proyecto ya se había construido un acceso a dicho negocio con sus respectivas TCR 24" con cabezales. (Ver Anexo No.2- Fotografías- 1.2- Cuneta soterrada)
- ✓ Se observó que varias de las losas construidas presentaban fallas de agrietamiento, en la reunión sostenida en las oficinas de campo con el Ing. José Mejía, Jefe de Proyecto y el Ing. Gerardo Escoto, Asistente, ambos de la empresa ACI, encargada de la supervisión del proyecto, se informó que son denominadas agrietamiento prematuro en el concreto, dado a que ocurren antes de que el pavimento sea abierto al tráfico, mismas que se tratarán de diferente manera de acuerdo al espesor de la grieta, de la siguiente manera:

| Tipo de Agrietamiento | Solución |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Grietas con espesor menor o igual a 4.00mm (Reparación tipo A) | Colocar un sello sobre las grietas, Metacrilato de baja densidad denominado polibrea. |
| Grietas con espesor mayor a 4.00mm (Reparación tipo C) | Cortar y se remover el espesor total de concreto alrededor de la zona agrietada, lo mismo que la colocación de barras de refuerzo o dovelas, según el caso, indicando el diámetro de estas a utilizar. |
| Demolición y sustitución total de las losas (Reparación tipo D) | Demoler aquellas losas donde la falla es total e implica la demolición y remoción del concreto de toda la losa afectada. |

Las tres opciones presentadas por la empresa contratista para subsanar los agrietamientos prematuros en las losas de concreto, fueron aceptadas a bien por la empresa ACI encargada de la supervisión del proyecto, asimismo, se identificó losas con pulimiento, esta deficiencia es causada principalmente por el tránsito, el mismo que produce el desgaste superficial de los agregados, cuando el agregado en la superficie llega a ser muy suave al tacto, la adherencia con las

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

llantas de los vehículos se reduce considerablemente, dicha reducción de la fricción o resistencia al deslizamiento, puede alcanzar niveles de riesgo para la seguridad del tránsito vehicular de la zona⁶. (Ver Anexo No.2- Fotografías- 1.3- Losas Falladas)

- ✓ *Otras verificaciones realizadas por el Tribunal Superior de Cuentas:* al momento de la visita se trabajaba en varias actividades entre las que se encuentran: (Ver Anexo No. 3- Otras verificaciones realizadas)
1. Colocación de barreras metálicas.
 2. Rigidización con suelo- cemento al 7%, ambos carriles, en la estación 23+263, para posterior colocación del doble tratamiento superficial.
 3. Construcción de filtros, como los encontrados en las estaciones 22+100- 22+200.
 4. Enchape en cunetas con pastilla de concreto en la estación 14+900 L.D.
 5. Bacheo de los tramos que se habían pavimentado con doble tratamiento superficial en el primer contrato, estaciones 6+500, 28+100.
 6. Ranurado de grietas en losas de concreto hidráulico con una profundidad de 1 ½” con una abertura de disco de ¼”, para ser reparadas con una polibrea, para aquellas grietas con una abertura superficial menor a 4mm.
 7. Cortes para reparar losas de concreto hidráulico agrietadas o fallas de pulimiento, estación 35+770.
 8. Construcción de accesos, estación 30+968, 39+779, 39+819. 40+600.
 9. Limpieza y sellado de juntas entre losas de concreto.
 10. Revestimiento de taludes.
 11. Levantamiento topográfico de taludes adyacentes a la vía.

No se encontró errores constructivos o faltas a las especificaciones técnicas, que pudieran poner en riesgo la calidad de las obras construidas en 11 actividades en las cuales se trabajaba durante el tiempo que duró la visita de inspección técnica.

- ✓ Entre otros elementos que también fueron sometidos a verificación por parte del Tribunal Superior de Cuentas, se encuentran:

| Elemento verificado | Fuente de los datos | Muestra comprobada |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lista de equipo presente en el proyecto | Informe Mensual de Avance de Obra No. 53, correspondiente al mes de febrero del 2018 | 30 máquinas: volquetas, cisterna, cargadora, excavadora, retroexcavadora, vibrocompactador, compactadora neumática, camión distribuidor de asfalto, |

⁶ Mediante Oficio DM No.0705-18 de fecha 22 de mayo de 2018, el Lic. Roberto Antonio Pineda, Secretario de Estado en los despachos, la empresa a cargo de la supervisión del proyecto, describe dos maneras en las que serán tratadas las losas con pulimiento encontradas en el proyecto. (*Este Oficio se encuentra en el Anexo No. 5 del presente informe*)

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

| Elemento verificado | Fuente de los datos | Muestra comprobada |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | teodolito digital, nivel automático, equipo de laboratorio. |
| Personal activo dentro del proyecto | | 15 personas: áreas de control de calidad, laboratorio, terracería suelo-cemento, asfalto y drenajes |
| Cursos de concientización ambiental | | Listados de asistencia, memorias técnicas de cada capacitación impartida, álbum fotográfico, constancia de la escuela, centro de salud o comunidad favorecida. |
| Implementación y concientización VIH-SIDA | Estimación #40 (01 – 31 de octubre del 2017). | |

La muestra levantada en el campo de personal laborante y equipo en funcionamiento dentro del proyecto, así como, los cursos de concientización ambiental y VIH-SIDA, *sin diferencias*, todo se encontró de acuerdo a lo informado en la estimación #40 (01 – 31 de octubre del 2017) y tres actividades informadas como construidas en el Informe Mensual de Avance de Obra No. 53, correspondiente al mes de febrero del 2018

Conociendo que el proyecto aún se encontraba en ejecución, mediante Oficio No. Presidencia/TSC- 1182/2018 de fecha 03 de mayo de 2018, se solicitó las siguientes aclaraciones: (Ver Anexo N. 4- Oficio No. Presidencia/TSC- 1182/2018)

Como resultado de la visita de inspección realizada al mismo, se efectuó levantamiento de obra y verificación de los ítems del contrato seleccionado por la auditoría, encontrando lo siguiente:

En el ítem Barreras de Protección Tipo New Jersey, el porcentaje de avance en la Estimación No.40 cuyo período de ejecución fue del 01-30 de octubre del 2017 se encontró al 100% y que de acuerdo a la documentación en poder del Tribunal fue la última estimación pagada al Contratista, sin embargo, del levantamiento de campo se midió únicamente 2688ml lo que representa un costo de \$74,017.95, tal y como se muestra a continuación:

| Actividad | Unidad | PU | Cantidad de Obra | | Diferencia (b - a) | Monto diferencia (\$) |
|-----------------------------------|--------|----------------------|-------------------------|------------|-----------------------|-----------------------------|
| | | | Estimación # 40* (a) | TSC (b) | | |
| Barreras de Protección | ml | 103.9578010714290000 | 3,400.00 | 2688.00 | 712.00 | 74,017.95 |
| * Período 01- 31 de octubre, 2017 | | | | | | |

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

Con base en lo anterior y conociendo que el proyecto aún se encuentra en ejecución y faltan obras por concluirse, se solicita aclarar lo siguiente:

- Cual fue el motivo por el cual se canceló obra por adelantado, existiendo de la actividad en mención, una memoria de cálculo que respalda el pago de la totalidad del ítem, dándolo por concluido al 100%.
- Se trabaja en el presente proyecto con proyección de obra.

Del mismo modo se solicita aclaración sobre las acciones a tomar en los siguientes puntos:

- Túmulos en la carretera sin pintura (como el encontrado en la estación 49+760), lo que brinda una apariencia de no existencia.
- Losas con pulimiento en la superficie (como la encontrada por mencionar solo una, en la estación 31+057 L.D.)
- Cuneta soterrada (interrumpiendo el libre paso del agua superficial), por construcción de plancha de acceso a la Ferretería La Tremenda (estación 55+140 L.I.)

Mediante Oficio DM No.0705-18 de fecha 22 de mayo de 2018 y recibido en este Departamento el 30 de mayo de 2018, la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), adjuntó la opinión y aclaración emitida por la empresa Asociación de Consultores en Ingeniería (ACI), encargada de la Supervisión del proyecto en mención, misma que sostiene: (Ver Anexo No. 5- Oficio DM No.0705-18 de fecha 22 de mayo de 2018)

“...Específicamente en el ítem de barreras de protección tipo New Jersey, le manifestamos que a raíz a la proximidad del cierre del proyecto, ésta supervisión realizó el pasado 09 de mayo la revisión en conjunto con el contratista, para la verificar las longitudes de los tramos de barreras de protección del tipo mencionado, encontrando únicamente una diferencia de 4.55ml de la longitud entre lo ejecutado y lo cobrado...”

En relación a las diferentes aclaraciones solicitadas por el TSC, se detalla lo siguiente:

Túmulos en la carretera sin pintura: ...se aclara que los mismos estarán pintados y con la debida señalización vertical de túmulo en ambos sentidos de la vía al cierre del proyecto,...

Losas con pulimiento en la superficie:, se tomaron las mejores soluciones de reparación, apoyados por los especialistas de pavimentos de la supervisión, las cuales fueron de la siguiente manera:

- a. Losas que presentaron un desgaste muy severo fueron demolidas en su totalidad y reemplazadas por losas nuevas. Se demuelen y reemplazaron 80 losas de concreto de dimensiones aproximadas de 2.10x2.00m, cabe destacar que esta actividad ya se completó.

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

- b. Losas que presentaron un desgaste menor en su rodadura, fueron tratadas con un mortero restaurador de alta resistencia conocido comercialmente bajo el nombre de Admix SR. Con este tipo de tratamiento se realizarán 173 reparaciones de losas de dimensiones aproximadas de 2.10x2.00, esta actividad está en ejecución actualmente.

Cuneta soterrada interrumpiendo el paso libre del agua:Específicamente el caso de la Ferretería en la estación 55+140 LI, en este sitio ya se había construido el acceso con tuberías TCR 24” con sus respectivos cabezales de mampostería como arte del proyecto, pero los habitantes a su cuenta y riesgo construyeron un segundo acceso a su propiedad, reduciendo el paso del agua en este sitio.”

Opinión del Auditor:

Después de comparar la memoria de cálculo enviada por el INSEP referente a las diferencias en cantidades de obra encontradas in situ⁷ por el TSC, se identificó que existen algunas estaciones que no se habían medido, en vista que el proyecto aún se encontraba en construcción cuando se realizó la visita, por lo que la respuesta enviada por parte de INSEP responde la aclaración solicitada por el Tribunal Superior de Cuentas.

⁷ Adjunta en el Anexo No. 5- Oficio DM No.0705-18 de fecha 22 de mayo de 2018

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

4. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

A. OBSERVACIONES

1. **Inobservancia de parte de la administración al momento de suscribir las modificaciones a los contratos de construcción y consultoría ya que el tiempo contractual se encontraba vencido.**

Al examinar las órdenes de cambio y ampliaciones del proyecto denominado: “Ampliación y Mejoramiento de la Carretera “La Esperanza-Camasca”, promovido por INSEP, se comprobaron varias inconsistencias al momento de emitir específicamente las Modificaciones mismas que a continuación se describe;

La vigencia del contrato de obra era del período del 10/11/2011 al 16/04/2014, no obstante, fue suspendido temporalmente del 29/08/2014 al 31/05/2016, verificando que la misma fue realizada (135) días después de la fecha de vencimiento del Contrato de Construcción.

Sin embargo, al suscribir la **Modificación N°1** fue suscrita del 09/02/2016 al 31/05/2017, comprobando que la misma fue firmada **113 días (del 20/02/2017 al 1/06/2017)** antes de haber emitido el **Acta de Reinicio** del Proyecto, misma que corresponde a la fecha 01/06/2016, demostrando que el contrato ya estaba vencido y la administración obvió dicho acto. En lo que respecta a la **Modificación N°2** la cual fue suscrita del 27/10/2017 al 31/10/2017, comprobando que la misma se firmó **149 días (del 31/05/2017 al 27/10/2017)** después de vencido el término estipulado en la **Modificación No. 1**. Y en la **Modificación N°3** la cual fue suscrita del 21/11/2017 al 28/02/2018, se firmó **21 días (31/10/2017 al 21/11/2017)** después de vencido el término estipulado en la **Modificación No. 2**. Sin embargo para mejor entendimiento describo a continuación;

| Descripción | Fecha de Suscripción | días | Fechas posterior a la suscripción de contratos/modificaciones | Observación |
|---------------------|-------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| orden de inicio | lunes, 16 de abril de 2012 | | | |
| Contrato Original | Del 10 de noviembre de 2011 Al 16 de abril de 2014 | 730 | | |
| Orden de Suspensión | 29 de agosto de 2014 – 31 mayo de 2016 | | | |
| Orden de Reinicio | 01 de junio de 2016 | | | |
| Modificación No. 1 | Del, 09 de febrero de 2016, Al, 31 de mayo de 2017 | 113 | (del 20/02/2017 al 1/06/2017) | Antes de haber emitido el Acta de Reinicio |
| Modificación No. 2 | Del, 27 de octubre de 2017, Al, 31 de octubre de 2017 | -149 | del 31/05/2017 al 27/10/2017 | |

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

| Descripción | Fecha de Suscripción | días | Fechas posterior a la suscripción de contratos/modificaciones | Observación |
|--------------------|--------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------|-------------|
| Modificación No. 3 | Del 21 de noviembre de 2017, Al, 28 de febrero de 2018 | -21 | Del 31/10/2017 al 21/11/2017) | |

(Ver Anexo No.6- Orden de Inicio, Contrato Original, Orden de Suspensión, Orden de Reinicio, Modificaciones de Contrato No. 1, No.2, y No. 3)

Contrato de consultoría el que tenía un periodo del 26/07/2011 al 26/01/2014 fue suspendido del 29/08/2014 al 31/05/2016, comprobando que dicha suspensión se realizó 215 días después de vencido el contrato de supervisión. La Modificación No. 1 cuyo plazo se pactó del 24/04/2015 al 15/05/2014 se firmó 453 días después de vencido el plazo establecido en el Contrato Original con plazo del 26/07/2011 al 26/01/2014, de igual manera la Modificación No. 2 suscrita del 16/02/2016 al 30/06/2017 se suscribió 642 días después del plazo establecido en la modificación No. 1 cuyo plazo se estableció del 24/4/2015 al 15/05/2014; La Modificación No. 3 con plazo del 18/08/2017 al 30/11//2017 se firmó 49 días después del plazo establecido en la Modificación No. 2, cuyo plazo se estableció del 16/02/2016 al 30/06/2017; La modificación No. 4 con plazo del 29/01/2018 al 31/03/2018, se firmó 60 días después del plazo establecido en la Modificación No. 3 del 18/08/2017 al 30/11//2017.

| Descripción | Fecha de Suscripción | días | Fechas posterior a la suscripción de contratos/modificaciones |
|---------------------|---------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------|
| orden de inicio | jueves, 27 de octubre de 2011 | | |
| Contrato Original | Del 26 de julio del 2011 al 26 de enero del 2014 | | |
| Orden de Suspensión | Del 29 de agosto de 2014 al 31 de mayo de 2016 | 215 | 26/01/2014 |
| Orden de Reinicio | 01 de junio de 2016 | | |
| Modificación No. 1 | Del, 24 de abril de 2015 al 15 de mayo del 2014 | -453 | 26/01/2014 |
| Modificación No. 2 | Del, del 16 de febrero del 2016 al 30 de junio del 2017 | -642 | 15/05/2014 |
| Modificación No. 3 | Del del 18 de agosto de 2017 al 30 de noviembre de 2017 | -49 | 30/06/2017 |
| Modificación No. 4 | Del 29 de enero de 2018 al 31 de marzo del 2018 | -60 | 30/11//2017 |

(Ver Anexo No.7- Orden de Inicio, Contrato Original, Orden de Suspensión, Orden de Reinicio, Modificaciones de Contrato No. 1, No.2, No. 3 y No. 4)

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

Como puede observarse, algunas de las modificaciones suscritas por la empresa contratista y supervisora, estuvieron vencidas al momento de suscribir la siguiente modificación, en detrimento del cumplimiento de sus compromisos adquiridos con el Estado.

Lo anterior incumple el Marco Rector del Control Interno Institucional de los Recursos Públicos, incumpliendo las normas siguientes:

TSCNOGECI V13 Revisiones de Control

Las operaciones de la organización deben ser sometidas a revisiones de control en puntos específicos de su procesamiento, que permitan detectar y corregir oportunamente cualquier desviación con respecto a lo planeado.

Así mismo la Norma:

TSCNOGECI V02 Control Integrado

Las medidas y las prácticas de control interno diseñadas por la administración, sean previas o posteriores, deberán estar integradas o inmersas en los procesos, actividades, operaciones y acciones de los sistemas administrativos, operativos o de gestión.

INSEP mediante Oficio No. DM-1045-18, del 19 de julio del 2018 (Ver Anexo No.8), remite aclaración en la que literalmente manifiesta:

“Respecto a los Hallazgos encontrados en el proyecto de la referencia, se adjunta la Aclaración a dichas Inconsistencias”



República de Honduras
Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos
(INSEP)
Dirección General de Carreteras
Unidad Ejecutora BCIE



ACLARACIÓN INCONSISTENCIAS
OFICIO No.PRESIDENCIA/TSC-1692-2018

Proyecto: "AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA LA ESPERANZA - CAMASCA".

| No. | DESCRIPCIÓN | PERÍODO DE VIGENCIA CONTRACTUAL | FECHA SUSCRIPCIÓN | OBSERVACIONES |
|-----|-----------------------------------|---------------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 1 | Contrato | 16-04-2012 al 15-04-2014 | 10-11-2011 | Antes del Periodo de vigencia. |
| 2 | Orden de Inicio | 16-04-2012 | - | Inicio del Periodo de vigencia. |
| 3 | Orden de Suspensión | 21-08-2014 al 01-06-2016 | 29-08-2014 | Dentro del Periodo de vigencia. |
| 4 | Modificación No.1 | 01-06-2016 al 31-05-2017 | 09-02-2016 | Dentro del Periodo de vigencia. Fecha No Objeción BCIE 08-02-2016. |
| 5 | Orden de Reinicio emitida por DGC | - | 01-06-2016 | Fecha inicio Periodo de vigencia. |
| 6 | Modificación No.2 | 01-06-2017 al 31-10-2017 | 27-10-2017 | Dentro del Periodo de vigencia. Fecha No Objeción BCIE 24-10-2017. |
| 7 | Modificación No.3 | 01-11-2017 al 28-02-2018 | 21-11-2017 | Dentro del Periodo de vigencia. Fecha No Objeción BCIE 02-11-2017. |
| 8 | Modificación No.4 | 01-03-2018 al 31-05-2018 | 08-03-2018 | Dentro del Periodo de vigencia. Fecha No Objeción BCIE 08-03-2018. |

Nota: Todos los documentos contractuales se rigen de acuerdo con la Política para la Obtención de Bienes y Servicios con Recursos del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

Opinión del Auditor: lo expresado por INSEP no levanta el hallazgo formulado ya que no explica las incongruencias en las fechas de las modificaciones suscritas.

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN**B. CONCLUSIONES**

1. En la actividad de barreras de protección tipo New Jersey se presentó una diferencia en cantidad de obra ejecutada que ascendía a un monto de \$74,017.95, misma que fue aclarada por el INSEP, a través de la empresa ACI encargada de la supervisión del proyecto, no persiste la diferencia.
2. Durante el recorrido se encontró que se trabajaba en varias reparaciones a lo largo de la carretera, sin que estos estuviesen correctamente señalizados, lo anterior no permitía a los usuarios de la vía percatarse a tiempo y desacelerar lo necesario, tal situación se puso en evidencia al residente del proyecto para su pronta corrección.
3. La cuneta soterrada en la estación 55+140LI, ya contaba inicialmente con un acceso construido por el proyecto, siendo decisión de los dueños del negocio que opera en este punto, realizar tal construcción empírica, sin medir los daños que las aguas superficiales ocasionarán a la vía, al no poder fluir libremente por esta obra de drenaje superficial.
4. La suscripción de las modificaciones de contrato tanto de la empresa constructora como de la empresa supervisora se realizó cuando el tiempo contractual se encontraba vencido.
5. La denuncia No.10-02-2014-234 que originó el presente examen se encuentra resuelta, ya que el proyecto está terminado casi en su totalidad a la fecha del alcance de la auditoría.
6. El proyecto ampliación y mejoramiento de la carretera La Esperanza – Camasca, se financio con fondos provenientes del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), bajo el Contrato de Préstamo No. 1993, que regula la condición del BCIE como entidad financiera y no como parte del contrato, del mismo modo, somete el contrato a las leyes de la República de Honduras

C. 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. Mantener señales permanentes, tanto de día como de noche, con la suficiente vistosidad y distancia de advertencia, para indicar cualquier peligro o dificultad al tránsito debido a las obras en ejecución y/o reparación, asegurándose que los conductores de vehículos perciban a tiempo los trabajos que se realizan en la vía, lo anterior en observancia a lo estipulado en el Apéndice A_ Descripción de Servicios, numeral 2. Supervisión e Inspección de la Ejecución de las Obras, literal n, del Contrato de Servicios de Consultoría para la Revisión, Actualización y Supervisión del Proyecto: “Ampliación y Mejoramiento de la Carretera La Esperanza- Camasca”.

FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

3. Considerando que los sistemas de drenaje son de importancia relativa en la vida de la carretera, se recomienda buscar una solución oportuna con los propietarios del negocio ubicado en la estación 55+140 LI, de liberar la cuneta soterrada y que esta pueda cumplir su función de conducir los escurrimientos de las aguas superficiales, provenientes de la calzada, hombro y áreas adyacentes, al tenor de lo establecido en la Sección IV: Obras de Drenaje Longitudinal, del Tomo 6- Drenaje y Puentes del Manual de Carreteras del INSEP.
4. Se recomienda agilizar en tiempo la toma de decisiones sobre la ampliación de obra, modificación o disminución de la misma, con la finalidad de obtener un compromiso por parte de quién lo construya y quien lo supervisa, evitando así actividades improvisadas y trabajos al margen de lo contratado según lo establecido en el Marco Rector del Control Interno Institucional de los Recursos Públicos, Norma, TSCNOGECI V13 Revisiones de Control y TSCNOGECI V02 Control Integrado