

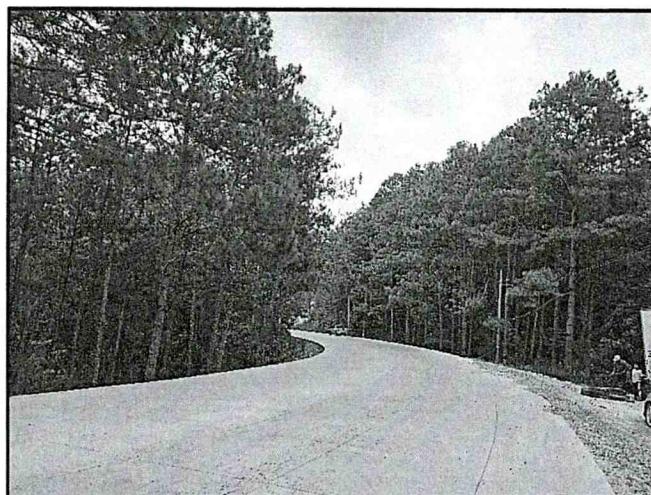


FORTALECIENDO EL SISTEMA DE CONTROL PREVENIMOS LA CORRUPCIÓN

## GERENCIA DE SUPERVISIÓN DE PROYECTOS

### DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS

No. 10/IT/2025/DEP/GSP



**INFORME DE VERIFICACIÓN TÉCNICA DE PROYECTO:**  
**“REHABILITACIÓN SOBRE LA CARPETA ASFÁLTICA EXISTENTE  
DEL TRAMO CARRETERO: JESÚS DE OTORO – LA ESPERANZA,  
UBICADO EN EL DEPARTAMENTO DE INTIBUCÁ, HONDURAS C.A.”**

**SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE  
(SIT)**

Tegucigalpa, M.D.C., agosto del año 2025

**OFICIO DE NOTIFICACIÓN**



Tegucigalpa M.D.C. 23 de septiembre de 2025

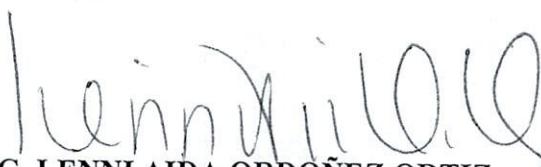
**Oficio No.514-2025-SG-TSC**

Ingeniero  
**Octavio José Pineda Paredes**  
Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT)  
**Su despacho**

**Estimado Ingeniero:**

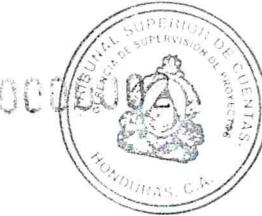
La Infrascrita Secretaria General del Tribunal Superior de Cuentas Notifica a usted, copia debidamente autenticada del Informe No.10/IT/2025/DEP/GSP, correspondiente al Informe de Verificación Técnica del Proyecto denominado “Rehabilitación sobre la Carpeta Asfáltica existente del Tramo Carretero: Jesús de Otoro – La Esperanza, ubicado en el Departamento de Intibuca, Honduras C.A.”, agosto del año 2025, practicada a la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT).

En tal sentido, con la recepción del presente Informe se oficializa la formal entrega del mismo, para los efectos legales consecuentes.

  
**ABG. LENNI AIDA ORDOÑEZ ORTIZ,**  
**SECRETARIA GENERAL T.S.C.**



Tribunal Superior de Cuentas	
Gerencia de Supervisión de Proyectos	
NOMBRE:	<u>Mire Echenique</u>
FECHA:	<u>07/10/2025</u>
HORA:	<u>9:59</u>



## CONTENIDO

I.	MOTIVO .....	2
II.	OBJETIVOS.....	2
III.	BASE LEGAL APLICABLE .....	2
IV.	ALCANCE.....	2
V.	DATOS GENERALES.....	4
VI.	RESUMEN DEL PROYECTO.....	5
VII.	RESULTADO DE LA VERIFICACIÓN .....	8
VII.1.	Situaciones encontradas en la visita de verificación técnica .....	8
VII.2.	Situaciones encontradas del análisis y revisión de documentación del proyecto .....	13
VIII.	CONCLUSIONES.....	16
IX.	ANEXOS .....	17

## CONTENIDO DE TABLAS

Tabla 1 Datos Generales .....	4
Tabla 2 Anexos.....	17



## I. MOTIVO

El presente informe de verificación técnica se elaboró en respuesta al Oficio Presidencia No. 1781-TSC-2024 con fecha del 25 de septiembre del año 2024. Por tal motivo el Departamento de Evaluación de Proyectos dependiente de la Gerencia de Supervisión de Proyectos, llevó a cabo la segunda inspección in situ para identificar oportunidades de mejora en el proyecto “Rehabilitación sobre la Carpeta Asfáltica Existente del Tramo Carretero: Jesús de Otoro – La Esperanza, ubicado en el Departamento de Intibucá, Honduras C.A.”. El proyecto es promovido por el Gobierno de la República de Honduras a través de la Unidad de Rehabilitación de la Red Vial Fondos Externos/Nacionales, encargada de coordinar y velar por la ejecución del proyecto que pertenece a la Dirección General de Conservación Vial dependiente de la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT).

## II. OBJETIVOS

- Verificar la existencia física de la obra.
- Formular sugerencias pertinentes basadas a lo examinado en campo, de acuerdo al avance de ejecución de la obra.

## III. BASE LEGAL APLICABLE

- Constitución de la República Artículos: 222.
- Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas y su Reglamento.
- Ley de Contratación del Estado y su Reglamento.
- Contrato de Construcción No. SIT-CO-240-2022, Órdenes de Cambio y Modificaciones al Contrato suscritas al 22 de agosto del año 2025.
- Contrato de Servicios de Consultoría No. SIT-SU-090-2022, Órdenes de Cambio y Modificaciones al Contrato suscritas al 22 de agosto del año 2025.
- Documento para la Contratación de Obras por Licitación Pública Nacional (LPN) No. LPN-SIT-031-2022.
- Documento de Concurso Público Nacional No. CPN-SIT-006-2022.
- Manual de Carreteras de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), correspondiente a diciembre del año 1996.
- Código Hondureño de la Construcción.
- Disposición General del Presupuesto de la República de Honduras.
- Reglamento Especial de Bitácora de Obra y Regulación de Presentación de Proyectos Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras (CICH).

## IV. ALCANCE

El examen comprendió el análisis y revisión de la documentación proporcionada por la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT), así como la información obtenida durante las visitas técnicas realizadas por Tribunal Superior de Cuentas en el período del 31 de octubre al 01 de noviembre del



año 2024 y del 07 al 10 de julio del año 2025 al proyecto “Rehabilitación sobre la Carpeta Asfáltica Existente del Tramo Carretero: Jesús de Otoro – La Esperanza, ubicado en el Departamento de Intibucá, Honduras C.A.”. A continuación, se detallan las actividades verificadas en campo:

- Rótulos de Identificación del Proyecto.
- Limpieza de Derecho de Vía.
- Base Granular Reconstrucción de Hombros.
- Concreto Hidráulico Whitetopping MR 650 PSI (incluyendo corte y sellado de juntas).
- Acero de Refuerzo Grado 40.
- Suministro e Instalación de Alcantarilla TCR 36 Tipo III.
- Imprimación.
- Concreto Ciclópeo para muro de retención.

## V. DATOS GENERALES

**Tabla 1 Datos Generales<sup>1</sup>**

Nombre del Proyecto: Rehabilitación sobre la Carpeta Asfáltica Existente del Tramo Carretero: Jesús de Ooro – La Esperanza, ubicado en el Departamento de Intibucá, Honduras C.A.

Descripción	Empresa Constructora		Empresa Consultora	
Nombre:	CONSTRUCTORA PROFESIONAL DE LA CONSTRUCCIÓN S.A. DE C.V. (PRODICON)		ASOCIACIÓN DE CONSULTORES EN INGENIERÍA, S. DE R.L. (ACI)	
Representante Legal:	José Darío Gámez Panchamí		Roberto Arístides Andino Barahona	
Número de Contrato:	SIT-CO-240-2022		SIT-SU-90-2022	
Orden de Inicio:	02 de mayo del año 2023.		17 de abril del año 2023.	
Recepción Parcial y/o Final:	-En Ejecución-		-En Ejecución-	
Secretario de Estado del SIT:	Mauricio Antonio Ramos Suazo <sup>2</sup>			
<b>Contratos</b>				
Descripción	Fecha de Firma	Monto	Fecha	Monto
Contrato Original:	15 de Marzo de 2023	L. 331,742,705.81	365 días	15 de marzo de 2023
<b>Órdenes de Cambio</b>				
Descripción	Fecha de Firma	Monto (Aumento)	Fecha de Firma	Monto (Aumento)
Orden de Cambio No.1:	20 de agosto de 2023 <sup>3</sup>	-	-	-
<b>Modificaciones de Contrato</b>				
Descripción	Fecha de Firma	Monto	Fecha	Monto.
Modificación al Contrato No.1:	22 de marzo de 2024	-	15 de mayo de 2024	L. 3,320,667.86
Modificación al Contrato No. 2:	27 de diciembre del 2024	-	08 de agosto de 2024	L. 5,475,082.86
Modificación al Contrato No. 3:	11 de abril de 2025	-	791 días	-
<b>Resumen de Contratos / Órdenes de Cambio / Modificaciones de Contrato</b>				
Descripción	Nuevo monto del contrato	Modificado	Nuevo monto del contrato	Modificado
Monto original del proyecto =	L. 331,742,705.81	-	L. 13,282,671.45	-
Total Modificado en Órdenes de Cambio =	-	-	-	-
Total Modificado en Modificaciones =	-	-	-	-
Total Modificado en Órdenes de Cambio + Modificaciones =	L. 331,742,705.81	-	L. 22,078,422.17	66,22%

<sup>1</sup> La información reflejada en la tabla se basa en la documentación proporcionada por la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT).

<sup>2</sup> Octavio José Pinela Paredes, actual autoridad de la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT).

<sup>3</sup> No se modificó el monto ni plazo; se realizó un reajuste de cantidades de obra y se incorporaron nuevas actividades.





## VI. RESUMEN DEL PROYECTO

El proyecto surge debido a las dificultades en el desplazamiento, accidentes viales, limitaciones del transporte y mayores tiempos de viaje causados por las deficientes condiciones del tramo carretero entre Jesús de Otoro – La Esperanza, localizado en el Departamento de Intibucá. Este tramo presentaba serios problemas para las personas que transitaban a diario. Para abordar esta problemática, la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT) propuso la rehabilitación sobre la carpeta asfáltica existente. El plan incluye la construcción de una nueva superficie de rodadura de concreto hidráulico tipo whitetopping (MR 650) a lo largo de aproximadamente 35 kilómetros. (Ver Anexo 1)

En el año 2020 se llevó a cabo el estudio de evaluación del estado del tramo carretero Jesús de Otoro – La Esperanza, Departamento de Intibucá, con el propósito de su rehabilitación. El 05 de agosto del año 2022, la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT) convocó el proceso de Licitación Pública Nacional No. LPN-SIT-031-2022, que incluyó tres addendums con modificaciones al pliego de condiciones y planos. Como resultado, la construcción fue adjudicada a la empresa constructora PROFESIONALES DE LA CONSTRUCCIÓN, S.A. de C.V. (PRODECÓN S.A. de C.V.) con un plazo de ejecución de 365 días, mientras que para la supervisión se contrató a la empresa consultora ASOCIACIÓN DE CONSULTORES EN INGENIERÍA, S. de R.L. (ACI), con un período de 395 días.

La supervisión dio inicio el 17 de abril de 2023 y en su Informe Preliminar (02 de mayo de 2023) advirtió deficiencias relevantes: el pavimento existente presentaba deterioros leves, moderados y severos, además de una falla geológica en la estación 43+600, cuya atención requería estudios adicionales no contemplados en el contrato.

La empresa constructora inició actividades el 02 de mayo de 2023, sin embargo, debido a la ausencia de la Licencia Ambiental, otorgada hasta el 31 de julio de 2023, se generó un retraso de 91 días. Esta situación evidenció debilidades en dicho trámite por parte de la Unidad de Gestión Ambiental (UGA) de la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT).

Posteriormente se emitió la Orden de Cambio No.1 (20 de agosto de 2023), que ajustó actividades sin modificar monto ni plazo. Más adelante, la Modificación No.1 (22 de marzo de 2024) incorporó actividades esenciales relacionadas con el rediseño del pavimento.

A lo largo de los informes mensuales, la supervisión reiteró las deficiencias en la logística del contratista (personal, equipo y materiales), así como la falta de pagos oportunos por parte de la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT), lo que provocó la descapitalización del contratista y un bajo nivel de producción.

En el Informe Mensual No.18 (octubre 2024) se reportó un avance físico de 69.21%, frente a un programado de 86.56%, y un avance financiero de 64.43%, frente a un 84.55% programado, reflejando desfases de -17.35% y -20.12% respectivamente. Además, se señaló que el contratista no logró cumplir las metas mensuales debido a la falta de liquidez ocasionada por los atrasos en pagos.

Durante la primera visita de campo realizada del 31 de octubre al 01 de noviembre de 2024, se constató que persistían atrasos significativos, faltaba por pavimentar aproximadamente 12 kilómetros, y que el saldo financiero sería insuficiente para la culminación de la obra sin la aprobación de una modificación.



107

Lo anteriormente descrito se detalla con mayor amplitud en el Informe de Verificación Técnica No. 04/IT/2025/DEP/GSP, notificado a la Secretaría de Infraestructura de Infraestructura y Transporte (SIT) el 13 de mayo del año 2025.

El 27 de diciembre de 2024 se aprobó una ampliación de plazo de 710 días calendario mediante la Modificación No. 2. El 11 de abril de 2025 se suscribió la Modificación No. 3 al Contrato de Construcción No. SIT-CO-240-2022, mediante el cual se mantuvo el monto original del contrato y se amplió el plazo de ejecución a 791 días calendario, estableciendo como fecha de finalización el 30 de junio de 2025.

En dicha modificación menciona textualmente en el Considerando 5 que: “... *debido a la saturación del suelo en el tramo montañoso comprendido entre las estaciones 43+000 – 43+725 (zona de falla geológica) ... ya que esta se mantiene activa con desplazamiento horizontal y sobre la cual se colocará mezcla asfáltica...*”, lo cual representó una medida de atención a la problemática geológica identificada en el proyecto.

De igual manera, en el Considerando 7 señala que: “... *con el recurso financiero disponible al momento de la suscripción de la presente MODIFICACIÓN No.3, solamente se realizará obra de rehabilitación de pavimento en los tramos comprendidos entre las estaciones 32+000 a la 54+640 y 58+100 a la 66+082, quedando pendiente las obras de rehabilitación de pavimento de la estación 54+640 a la estación 58+100*”.

Lo anterior evidencia que el alcance inicial del contrato no fue ejecutado en su totalidad. Cabe señalar que se corroboró en campo que los tramos efectivamente ejecutados corresponden a los establecidos en la Modificación No. 3.

Asimismo, se verificó que el saldo financiero disponible resultó insuficiente para la finalización del proyecto. Si bien en algunos tramos se logró aplicar el proceso constructivo whitetopping que correspondía al diseño original del contrato, en la mayor parte de la obra fue necesario implementar el rediseño que incluyó: la estabilización con cemento y el reciclado de la carpeta asfáltica existente, la reconstrucción de los hombros mediante la excavación de las zonas laterales deterioradas y el relleno con material granular, así como el fresado y trituración in situ del pavimento asfáltico existente, cuyo material reciclado se extendía y se nivelaba para ser estabilizado con cemento. Seguidamente, la aplicación de una capa de imprimación con emulsión asfáltica para asegurar la adherencia del concreto a la base estabilizada, finalizando con la fundición de la calzada en Concreto Hidráulico MR 650 PSI.

Este proceso constructivo representó un costo mayor al inicialmente previsto. Adicionalmente, la problemática derivada a la falla no había sido contemplada en el diseño original, lo que incrementó las necesidades financieras del proyecto. Sin embargo, a pesar de que el proyecto emitió Orden de Cambio No. 1 y las Modificaciones No. 1, 2 y 3, en ninguna de ellas se efectuó un ajuste en el monto original de contrato, manteniéndose éste conforme al valor establecido en el contrato original.

Considerando que se logró aplicar parte del diseño original (whitetopping) y que en otros se implementó una base estabilizada, se identificó que el proyecto se encuentra conformado de la siguiente manera:

- Estación 32+000 a 32+585: pavimento MR 650 con base estabilizada.
- Estación 32+585 a 35+107: pavimento tipo whitetopping.



- Estación 35+107 a 43+000: pavimento MR 650 con base estabilizada.
- Estación 43+000 a 43+725: tramo en ejecución, aún no concluido, previsto para pavimento de mezcla asfáltica. Este tramo corresponde a la zona afectada por la falla geológica con desplazamiento.
- Estación 43+725 a 54+640: pavimento MR 650 con base estabilizada.
- Estación 54+640 a 58+100: tramo que permanecerá sin pavimentar, con una longitud de aproximadamente 3.5 kilómetros.
- Estación 58+100 a 62+930: pavimento MR 650 con base estabilizada.
- Estación 62+930 a 64+310: pavimento tipo whitetopping.
- Estación 64+310 a 66+080: pavimento MR 650 con base estabilizada.

Cabe señalar que la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT) llevó a cabo los procesos<sup>4</sup> LPN-SIT-073-2025 y CPN-SIT-058-2025 con el objetivo de finalizar aproximadamente 3.5 km de pavimento que quedaron pendientes del proyecto “Rehabilitación sobre la Carpeta Asfáltica Existente del Tramo Carretero: Jesús de Otoro – La Esperanza, ubicado en el Departamento de Intibucá, Honduras C.A.”.

Cabe señalar que, los usuarios que transitan por este tramo están expuestos a riesgos de seguridad vial, debido a la ausencia de la señalización que garantice la correcta orientación y regulación del tránsito.

Durante la segunda visita técnica, se realizó un seguimiento a las sugerencias emitidas en la primera visita (Ver Anexo 2). Asimismo, se identificaron nuevas situaciones encontradas en campo como la documentación contractual del proyecto que se detallan en el capítulo VII, titulado “Resultado de la Verificación”, de este informe.

<sup>4</sup> También, se encontró que, la Secretaría cuenta con los procesos LPN-SIT-085-2025 y CPN-SIT-071-2025 para la construcción de obras de señalización horizontal y vertical del tramo carretero Siguatepeque – La Esperanza.

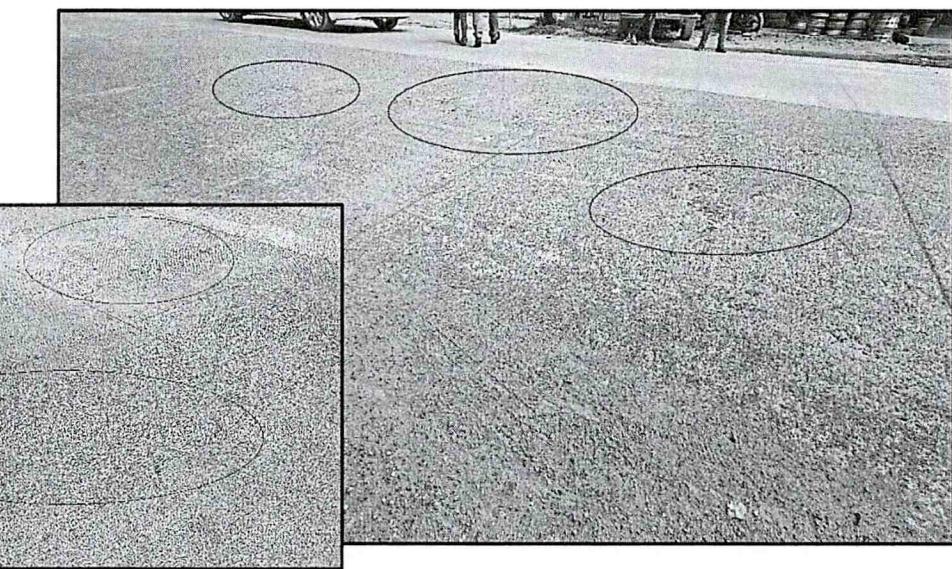


## VII. RESULTADO DE LA VERIFICACIÓN

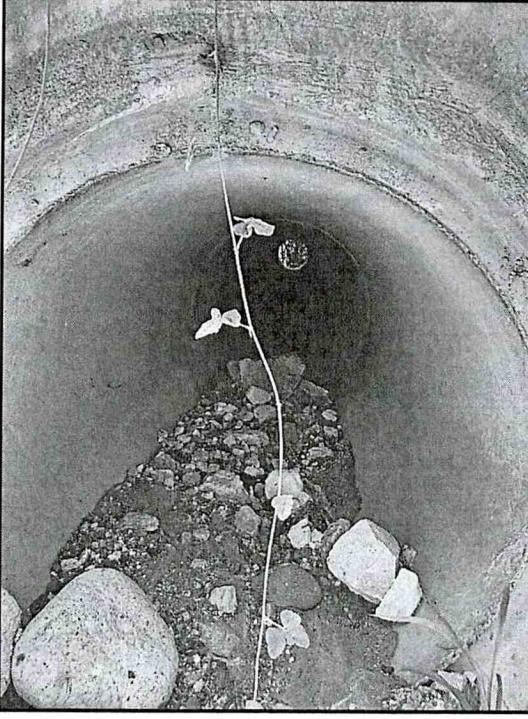
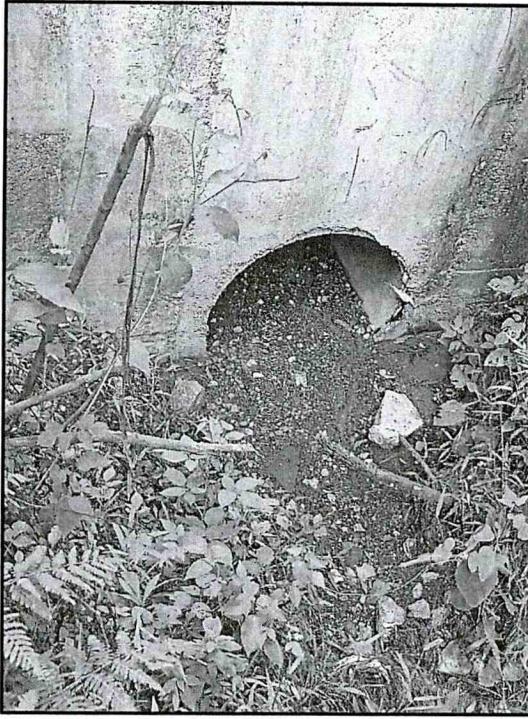
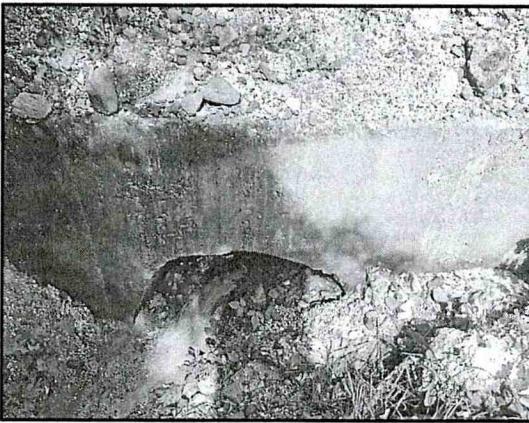
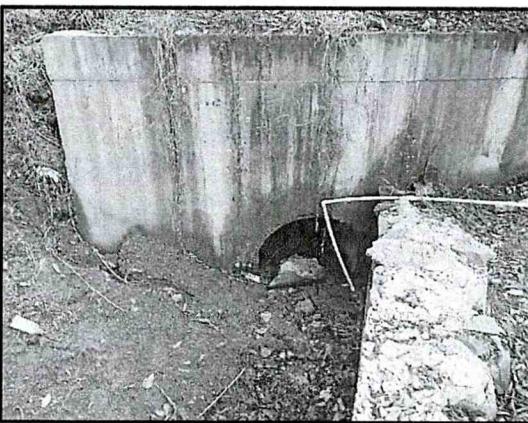
Como resultado de la primera visita de verificación técnica, realizada del 31 de octubre al 01 de noviembre del año 2024 al proyecto denominado “Rehabilitación sobre la Carpeta Asfáltica Existente del Tramo Carretero: Jesús de Otoro – La Esperanza, ubicado en el Departamento de Intibucá, Honduras C.A.”, se formularon sugerencias a la Secretaría de Infraestructura de Infraestructura y Transporte (SIT), las cuales fueron notificadas mediante el Informe de Verificación Técnica No. 04/IT/2025/DEP/GSP, entregado el 13 de mayo de 2025. El seguimiento de dichas sugerencias se encuentra en el Anexo 2.

La segunda visita de verificación técnica se realizó del 07 al 10 de julio del año 2025 y como resultado de la misma, se describen las siguientes sugerencias:

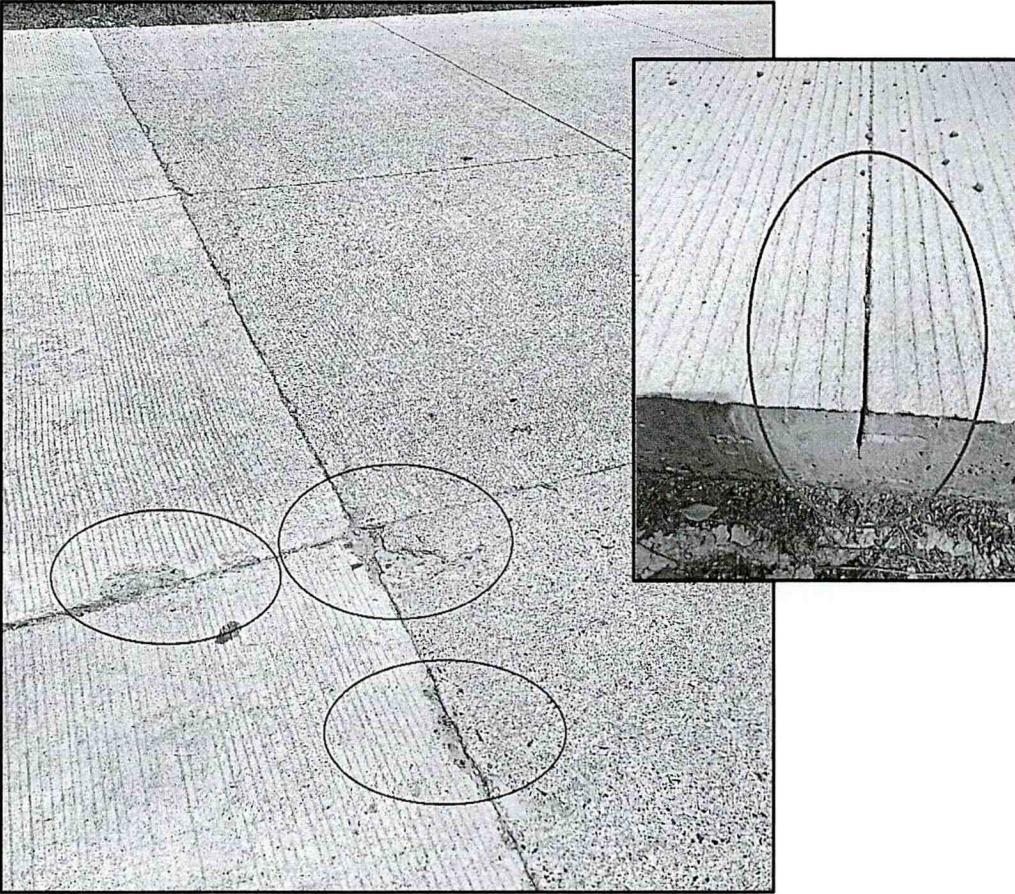
### VII.1. Situaciones encontradas en la visita de verificación técnica

No.	Descripción
1.	<p><b>Situación encontrada:</b> Se observó que algunos tramos de la carpeta de rodadura presentan una superficie irregular.</p>  <p><b>Sugerencia:</b> <u>Velar por la buena práctica de todas las actividades ejecutadas en el proyecto para asegurar la calidad de la obra,</u> conforme a las Especificaciones Técnicas Especiales en el apartado 09.03.04 “Acabado Superficial” que establece textualmente: “... realizar el texturizado transversal mediante una rastre de alambre en forma de peine, con una separación entre dientes de 20 milímetros, ancho de dientes de 3 milímetros y con una profundidad de penetración máxima de 5 milímetros y mínima de 3 milímetros a todo lo ancho de la superficie pavimentada...”</p> <p>Tambien las Especificaciones Técnicas Generales<sup>5</sup>, apartado (N) “Tolerancias Superficiales”, establece texturalmente: “... las irregularidades que excedan la tolerancia especificada deberán ser corregida ...”</p>

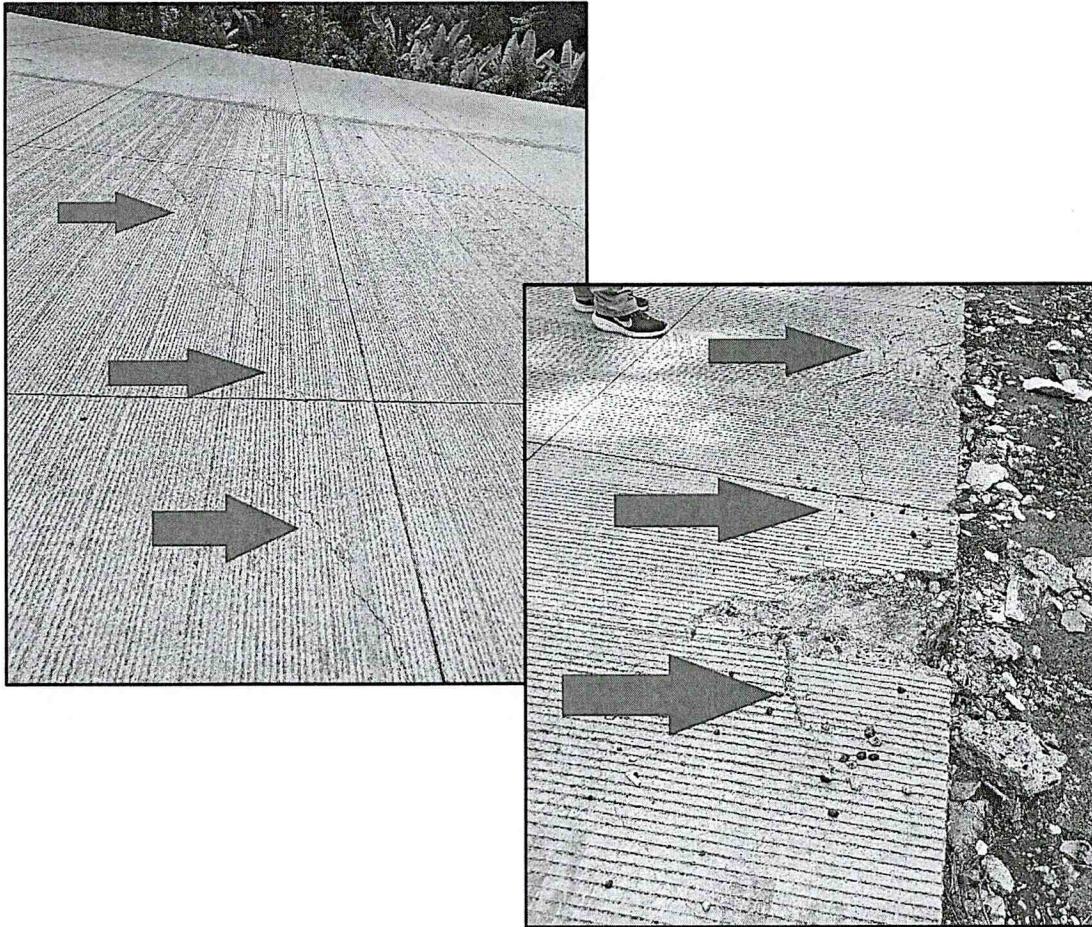
<sup>5</sup> Las Especificaciones Técnicas Generales contenidas en el TOMO 5 del Manual de Carreteras de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), diciembre del año 1996.

No.	Descripción
2.	<p><b>Situación encontrada:</b> Se identificó la presencia de asolvamiento en las alcantarillas ubicadas en las estaciones 57+880, 57+724, 57+639, 56+528, 56+408, 56+218, 56+080, 55+495 y 55+385.</p>     <p><b>Sugerencia:</b> Limpiar las alcantarillas, conforme a las Especificaciones Técnicas Especiales<sup>6</sup>, en el apartado “Limpieza de Alcantarillas”, que establece textualmente: “...consistirá en la limpieza de las alcantarillas existentes, que de acuerdo con el proyecto deba eliminarse el asolvamiento y retirar el material producto del arrastre de lluvias que obstruya el área hidráulica. Incluye la limpieza de los canales de entrada y salida de cada una de las alcantarillas ...”</p>

<sup>6</sup> Las Especificaciones Técnicas Especiales contenidas en el documento LPN-SIT-031-2022, agosto del año 2022.

No.	Descripción
3.	<p><b>Situación encontrada:</b></p> <p>Se observó que el pavimento ha sido liberado al tránsito vehicular y no cuenta con el sellado de juntas correspondiente. Esta situación fue indicada en el Informe de Verificación Técnica No. 04/IT/2025/DEP/GSP, y a la fecha de la visita técnica (07 al 10 de julio de 2025), no se había iniciado una acción correctiva. Es importante destacar que el pavimento ha permanecido expuesto por un período de tiempo considerable, lo que incrementa el riesgo de deterioro prematuro. El sellado de juntas es fundamental para preservar la integridad estructural del pavimento, ya que permite evitar la filtración de agua, controlar el agrietamiento por efectos térmicos y garantizar condiciones adecuadas de seguridad y confort para los usuarios.</p>  <p><b>Sugerencia:</b></p> <p>Cumplir con los procedimientos establecidos en las Especificaciones Técnicas Generales<sup>7</sup>, que en el apartado (L) titulado “Juntas”, numeral (1) “Juntas Longitudinales”, inciso (d) sobre el “Sellado”, establece textualmente lo siguiente: “Las juntas deberán ser selladas después de cumplido el período de curado y antes de que el pavimento sea liberado al tráfico...”</p> <p>Tambien, el numeral (2) “Juntas de Contracción”, establece textualmente: “... el sellador será instalado de acuerdo a las normas establecidas en la sub-sección 501.03 (L) (1) (d) para las juntas longitudinales ...”</p>

<sup>7</sup> Las Especificaciones Técnicas Generales contenidas en el TOMO 5 del Manual de Carreteras de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), diciembre del año 1996.

No.	Descripción
4.	<p><b>Situación encontrada:</b></p> <p>Se observó que algunas losas del pavimento presentan fisuras transversales. Cabe señalar que, según lo verificado durante la primer visita realizada del 31 de octubre al 01 de noviembre del año 2024, varias losas presentaban fisuras similares, situación comunicada en el Informe de Verificación Técnica No. 04/IT/2025/DEP/GSP, las cuales se encontraron reparadas en la segunda inspección. No obstante, en la presente visita del 07 al 10 julio de 2025, se identificó nuevamente fisuras en algunas losas ubicadas en las siguientes estaciones: 63+200, 63+083, 52+052, 51+980, 51+700, 44+724, 42+455, 42+377 y 32+530.</p>  <p><b>Sugerencia:</b></p> <p><u>Inspeccionar el pavimento en su totalidad para identificar los puntos que presentan fisuras con el objetivo de corregir la situación detectada previo a la recepción del proyecto, conforme a las Especificaciones Técnicas Generales<sup>8</sup>, que en el apartado (Q) sobre “Reparación de losas de pavimento defectuosas”, menciona textualmente: “Losas rotas, fisuras erráticas, juntas de contracción ineficientes cercanas a la fisura, y desprendimientos a lo largo de juntas y fisuras, serán reemplazadas o reparadas antes de completar el sellado de juntas...”</u></p>

<sup>8</sup> Las Especificaciones Técnicas Generales contenidas en el TOMO 5 del Manual de Carreteras de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), diciembre del año 1996.



13

No.	Descripción																
5.	<p><b>Situación encontrada:</b> Se observó que ciertos tramos presentan una superficie con indicios de deterio superficial en la carpeta de rodadura, situación que se refleja en los resultados del Índice de Rugosidad Internacional (IRI). Los valores del IRI que se encuentran en un rango de 3.5 a 6.0 clasifican el pavimento en estado regular, condición que evidencia deterioro tratándose de una obra de reciente construcción.</p>  <p><b>Resumen de Análisis de Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>9</sup></b></p> <table border="1"><thead><tr><th>Estación de Inicio</th><th>Estación Final</th><th>Trocha</th><th>IRI</th></tr></thead><tbody><tr><td>64+480.00</td><td>64+880.00</td><td>Derecha</td><td>4.58</td></tr><tr><td>64+880.00</td><td>65+280.00</td><td>Izquierdo</td><td>4.18</td></tr><tr><td>54+180.00</td><td>54+580.00</td><td>Izquierdo</td><td>3.81</td></tr></tbody></table> <p><b>Sugerencia:</b> <u>Inspeccionar el pavimento en su totalidad para identificar los puntos que presentan un Índice de Rugosidad fuera de los parámetros</u>, conforme al Manual de Carreteras<sup>10</sup> Tomo 4 que menciona textualmente: “... se considerarán caminos en buen estado aquellos cuyo valor de Rugosidad sea menor que 3.5 IRI, se considerarán en estado regular aquellos cuya Rugosidad este comprendida entre 3.5 y 6.0 IRI...”</p>	Estación de Inicio	Estación Final	Trocha	IRI	64+480.00	64+880.00	Derecha	4.58	64+880.00	65+280.00	Izquierdo	4.18	54+180.00	54+580.00	Izquierdo	3.81
Estación de Inicio	Estación Final	Trocha	IRI														
64+480.00	64+880.00	Derecha	4.58														
64+880.00	65+280.00	Izquierdo	4.18														
54+180.00	54+580.00	Izquierdo	3.81														

<sup>9</sup> La tabla refleja información contenida en el Informe Mensual No. 26 que corresponde al mes de junio de 2025.

<sup>10</sup> Manual de Carreteras de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), diciembre del año 1996.



También, como resultado del análisis y revisión de la documentación proporcionada, se describen las siguientes sugerencias:

## VII.2. Situaciones encontradas del análisis y revisión de documentación del proyecto

No.	Descripción				
1.	<b>Situación encontrada:</b> Se encontró que el pago de las estimaciones No. 13, No. 14, No.15, No. 18, No. 19, No.20 y No.21, continúa realizándose en un plazo superior a 45 días calendario, contados desde la presentación correcta de los documentos hasta el desembolso correspondiente. Esta situación ya había sido notificada en el Informe de Verificación Técnica No. 04/IT/2025/DEP/GSP, en el cual se identificaron demoras significativas en las estimaciones No. 1, No. 2, No. 3, No. 4, No. 5, No. 6, No. 10, No. 11 y No. 12.				
<b>RESUMEN DE DESEMBOLSOS F-01<sup>11</sup></b>					
Descripción	Fecha de Presentación Correcta de Documentos	Fecha de Transferencia Bancaria	Tiempo Estimado Demora <sup>12</sup>	Monto (L.)	
Estimación No. 13 01 al 31 Julio (Año 2024)	27/08/2024	17/12/2024	113 días	L.	22,829,396.12
Estimación No. 14 01 al 31 Agosto (Año 2024)	27/09/2024	17/12/2024	82 días	L.	9,921,067.60
Estimación No. 15 01 al 30 Septiembre (Año 2024)	24/10/2024	02/01/2025	71 días	L.	6,841,350.47
Estimación No. 18 01 al 31 <sup>13</sup> Diciembre (Año 2024)	11/02/2025	11/04/2025	60 días	L.	4,618,892.90
Estimación No. 19 27 Diciembre (Año 2024) al 31 Enero (Año 2025)	30/04/2025	15/07/2025	77 días	L.	13,627,954.05
Estimación No. 20 01 al 28 Febrero (Año 2025)	30/04/2025	15/07/2025	77 días	L.	14,864,458.96
Estimación No. 21 01 al 31 Marzo (Año 2025)	06/05/2025	15/07/2025	71 días	L.	4,655,540.67
<b>Sugerencia:</b> <u>Optimizar el tiempo de pago de las estimaciones</u> , conforme al Reglamento de la Ley de Contratación del Estado en el Artículo 193 “Plazo para el pago y abono de intereses por mora”, que establece textualmente: “...La administración dispondrá de un plazo hasta de cuarenta y cinco días calendario contado a partir de la fecha en la que se acredite la presentación correcta de los documentos...para proceder al pago...” También, se encuentra en el numeral 14.7 “Pagos” de las Condiciones Generales del Contrato <sup>14</sup> .					

<sup>11</sup> Las fechas y montos reflejados en la tabla provienen de la información contenida en las Hojas de Ruta, F-01 y Transferencias Bancarias; información proporcionada por la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT).

<sup>12</sup> El tiempo estimado de demora es calculado en días calendario.

<sup>13</sup> Fecha registrada en Hoja de Ruta de la Unidad de Rehabilitación Red Vial Fondos Externos/Nacionales.

<sup>14</sup> Las Condiciones Generales forman parte del Contrato de Construcción No. SIT-CO-240-2022 como lo establece en la Cláusula VIII.



No.	Descripción								
2.	<b>Situación encontrada:</b> Se identificó que la empresa supervisora no ha recibido pagos desde el mes de julio del año 2024, conforme lo establecido en el Informe Mensual No. 26 (correspondiente a junio del año 2025), elaborado por la Empresa Consultora Asociación de Consultores en Ingeniería, S. de R.L.(ACI).								
<b>6.1.1 DETALLE DE PAGO AL CONSULTOR</b>									
No.	Descripción del Pago	MES	AÑO	Monto Total (L)	10% Retención de Garantía (S/Honorarios)	Monto a Recibir (L)	Pagos Efectuados (L)	Saldo (L)	Fecha de Pago
1	Informe Inicial	Abril	2023	1,328,267.15	14504.36	1,313,762.79	1,313,762.79	0.00	25/7/23
2	Informe Mensual No. 1	Mayo	2023	245,218.55	2677.73	242,540.82	242,540.82	0.00	25/7/23
3	Informe Mensual No. 2	Junio	2023	245,218.55	2677.73	242,540.82	242,540.82	0.00	25/9/23
4	Informe Mensual No. 3	Julio	2023	260,174.25	2841.04	257,333.21	257,333.21	0.00	15/11/23
5	Informe Mensual No. 4	Agosto	2023	292,760.22	3196.87	289,563.35	289,563.35	0.00	8/12/23
6	Informe Mensual No. 5	Septiembre	2023	336,129.37	3670.45	332,458.92	332,458.92	0.00	28/12/23
7	Informe Mensual No. 6	Octubre	2023	341,699.62	3731.28	337,968.34	337,968.34	0.00	12/3/24
8	Informe de Cierre Parcial	Octubre	2023	-	-	-	-	-	-
9	Informe Mensual No. 7	Noviembre	2023	417,867.55	4,563.01	413,304.54	413,304.54	0.00	12/3/24
10	Informe Mensual No. 8	Diciembre	2023	446,014.87	4,870.38	441,144.49	441,144.49	0.00	8/4/24
11	Informe Mensual No. 9	Enero	2024	517,136.30	5,647.00	511,489.30	511,489.30	0.00	6/5/24
12	Informe Mensual No. 10	Febrero	2024	517,982.42	5,656.24	512,326.18	512,326.18	0.00	14/6/24
13	Informe Mensual No. 11	Marzo	2024	492,329.74	5,376.12	486,953.62	486,953.62	0.00	14/6/24
14	Informe Mensual No. 12	Abril	2024	1,248,823.20	13,636.85	1,235,186.35	1,235,186.35	0.00	25/10/24
15	Informe Mensual No. 13	Mayo	2024	1,138,044.47	12,427.17	1,125,617.30	1,125,617.30	0.00	25/10/24
16	Informe Mensual No. 14	Junio	2024	812,296.65	8,870.08	803,426.57	803,426.57	0.00	25/10/24
17	Informe Mensual No. 15**	Julio	2024	1,195,684.05	13,056.58	1,182,627.47	0.00	1,182,627.47	-
18	Informe Mensual No. 16**	Agosto	2024	784,794.51	8,604.96	776,189.55	0.00	776,189.55	-
19	Informe Mensual No. 17**	Septiembre	2024	653,517.47	7,165.56	646,351.91	0.00	646,351.91	-
20	Informe Mensual No. 18**	Octubre	2024	857,734.95	9,404.72	848,330.23	0.00	848,330.23	-
21	Informe Mensual No. 19**	Noviembre	2024	1,192,238.46	13,072.42	1,179,166.04	0.00	1,179,166.04	-
22	Informe Mensual No. 20**	Diciembre	2024	-	-	-	-	-	-
23	Informe Mensual No. 21**	Enero	2025	-	-	-	-	-	-
24	Informe Mensual No. 22**	Febrero	2025	-	-	-	-	-	-
25	Informe Mensual No. 23**	Marzo	2025	-	-	-	-	-	-
26	Informe Mensual No. 24**	Abril	2025	-	-	-	-	-	-
27	Informe Mensual No. 25**	Mayo	2025	-	-	-	-	-	-
28	Informe Mensual No. 26*	Junio	2025	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL (L.)</b>				<b>13,323,932.36</b>	<b>145,650.55</b>	<b>13,178,281.81</b>	<b>8,545,616.61</b>	<b>4,632,665.20</b>	

Tabla 14: Cuadro resumen de pagos al Consultor.

Nota: \*\* Informe está pendiente de pago, ya que desde el mes de julio de 2024 la supervisión no ha recibido ninguno.

\* Informe se presenta el 5 de julio 2025.

Cuadro resumen reflejado en el Informe Mensual No. 26<sup>15</sup>  
(Junio 2025)

#### Sugerencia:

Gestionar en tiempo y forma los pagos de supervisión, conforme a la Cláusula Décima: Pagos del Contrato de Consultoría No. SIT-SU-090-2022, que establece textualmente: "...el monto de pago mensual será calculado de acuerdo con el porcentaje de avance ..."

<sup>15</sup> Informe Mensual No. 26 de la Empresa Consultora Asociación de Consultores en Ingeniería, S. de R.L.



No.	Descripción
3.	<p><b>Situación encontrada:</b> Se identificó que el proyecto continúa en ejecución, a pesar de que el plazo de entrega establecido contractualmente en la Modificación No.3 venció el 30 de junio de 2025.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"><p><b>GERENCIA DE INVESTIGACIÓN Y TRAMO</b></p><p><b>TRAMO CARRETERO: JESÚS DE OTORO – LA ESPERANZA, UBICADO EN EL DEPARTAMENTO DE INTIBUCÁ, HONDURAS, C.A.,</b> conforme a las condiciones siguientes:</p><p><b>PRIMERO:</b> Se modifica el inciso b de la "<b>CLÁUSULA III: ORDEN DE INICIO Y PLAZO</b>", quedando de la siguiente manera:</p><p><b>CLÁUSULA III: ORDEN DE INICIO Y PLAZO</b></p><p>b. <b>Plazo:</b> <b>EL CONTRATISTA</b> deberá iniciar los trabajos a más tardar dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la fecha de la Orden de Inicio emitida por <b>LA DIRECCIÓN</b> conforme a lo indicado en el artículo 72 de la Ley de Contratación del Estado y se compromete y obliga a terminar la ejecución simultánea de las obras contratadas dentro de un plazo de <b>SETECIENTOS NOVENTA Y UN (791) DÍAS CALENDARIO</b>, estableciéndose como nueva fecha de finalización el 30 de junio de 2025, contados a partir de la fecha de la Orden de Inicio y estará sujeto a extensiones autorizadas por <b>EL GOBIERNO</b>, de acuerdo a las Especificaciones y Disposiciones Especiales o por causa de fuerza mayor. Cuando el plazo de ejecución se modifique por cambio en las cantidades de obra del proyecto, el plazo incrementado estará de acuerdo a un estudio que para tal fin se hará del programa de trabajo, y la ampliación en plazo no podrá ser mayor al aumento proporcional en monto.</p><p>El resto de la Cláusula III permanece igual que en el contrato original.</p></div> <p>Modificación No.3 al Contrato de Construcción No. SIT-CO-240-2022</p> <p><b>Sugerencia:</b> <u>Gestionar y legalizar de manera oportuna las ampliaciones del plazo contractual</u>, conforme al Marco Rector del Control Interno Institucional de los Recusos Públicos (MARCI) en la <b>Norma de Control Interno NCI-TSC/332-15 Revisión, autorización y aprobación de transacciones y operaciones</b>, que estipula de manera litera: "... les corresponde otorgar la autorización previa para la ejecución de esos procesos, operaciones y transacciones ... Las evidencias y las fechas de realización de la ejecución o elaboración, revisión y aprobación, deben constar en los documentos que se originan en los procesos, mediante firmas y otros datos establecidos ..."</p>



## VIII. CONCLUSIONES

1. Se verificó la existencia física de la obra y se constató que la misma se encontraba en ejecución a la fecha de la segunda inspección realizada del 07 al 10 julio de 2025. Se encontró que el alcance del proyecto se vio comprometido por limitaciones financieras derivadas de la necesidad de implementar un cambio en el proceso constructivo, ya que el diseño inicial no se ajustaba a todo el tramo carretero y, además, el contrato no contemplaba el tratamiento de la falla geológica identificada. Es importante destacar, que no se efectuó un aumento al monto del contrato original, razón por la cual quedó sin pavimentar aproximadamente 3.5 kilómetros del tramo carretero comprendido entre las estaciones 54+640 a la 58+100.
2. Se realizó seguimiento a las sugerencias notificadas en el Informe de Verificación Técnica No. 04/IT/DEP/GSP, recibido el 13 de mayo del año 2025 en la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT), considerando las respuestas remitidas por la Secretaría mediante el Oficio SIT-DSE-2903-2025, recibido el 17 de julio del año 2025 en el Tribunal Superior de Cuentas.
3. Se formularon nuevas sugerencias contenidas en el capítulo VII titulado “Resultado de la Verificación”, del presente informe técnico, con base en lo examinado en la obra y su documentación, las cuales fueron notificadas a la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT) mediante el **Oficio Presidencia No. 1997-TSC-2025** de fecha 26 de agosto del 2025. Estas sugerencias tienen como propósito mejorar la eficiencia en los procesos administrativos, constructivos y operativos de la obra, asimismo, contribuir a la gestión efectiva de los recursos públicos.

  
Isis Marcela Varela  
Revisor de Proyectos I

