



N° C.C.:
N° NIS: 10285
PERIODO: 2011
N° INGRESO DPECC:

CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO

DIRECCIÓN DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL

DIAPA-0011-2011

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

INFORME GENERAL

AL PROCESO CONSTRUCTIVO DEL PUENTE SEGMENTAL SOBRE EL RÍO BABAHOYO DE 1975
M DE LONGITUD

TIPO DE EXAMEN:

EEI

PERIODO DESDE: 2009/02/02

HASTA: 2010/12/31

2011-529

Orden de Trabajo: 0027-DIAPA-2010

Fecha O/T: 01/10/2010

**EXAMEN ESPECIAL DE INGENIERÍA AL PROCESO CONSTRUCTIVO DEL PUENTE
SEGMENTAL SOBRE EL RÍO BABAHOYO DE 1975 m DE LONGITUD A CARGO
DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**

Período comprendido entre el 2 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2010

ÍNDICE

CAPÍTULO I

	Pág.
Información introductoria	
Motivo del examen	2
Objetivos del examen	2
Alcance del examen	3
Base Legal	3
Estructura Orgánica	4
Objetivos de la Entidad	5
Monto de los contratos examinados	5
Supervisión y fiscalización	6
Financiamiento	6
Evaluación del proyecto	6
Servidores relacionados	10

CAPÍTULO II

Resultados del examen	
Seguimiento de recomendaciones	11
El Ministerio no ha emitido pronunciamiento definitivo sobre sanciones a la contratista	11
Retraso en pago de planillas de los contratistas de construcción y Fiscalización	24

Presentación inoportuna de planillas de fiscalización	26
Instalación de botiquines de primeros auxilios adicionales a los contratados es responsabilidad de la contratista	27
Duplicación de cantidades de rubros en los sustentos de planillas de Obra	29
Personal del contratista no utiliza equipos de protección personal	34
Errores en planillas de fiscalización ocasionan pagos injustificados	35
Terreno en el que se instaló el campamento es propiedad de la contratista	37
Rendimiento de producción de elementos en el puente segmental	39
El Ministerio y la fiscalización determinaron que las pruebas de perfilaje sónico de los pilotes son responsabilidad del contratista	41
Anexos	

SIGLAS Y ABREVIATURAS

DIGMER.- Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral

PDA.- Pruebas dinámicas de carga

GRBC.- Guanxi Road & Bridge Engineering Corporation

MTOP.- Ministerio de Transporte y Obras Públicas



S. Illuzán

"Ref. Informe aprobado el 2011-09-02....."

Quito, - 2 SEP 2011

Señora
MINISTRA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
Ciudad

Señora Ministra:

La Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, con el objeto de evaluar el cumplimiento de leyes, normas, estipulaciones contractuales y especificaciones técnicas que rigen para la inversión de recursos públicos, realizó un examen especial de ingeniería, al proceso constructivo del puente segmental sobre el río Babahoyo de 1975 m. de longitud, a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El examen especial abarca el período comprendido entre el 2 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2010.

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

Atentamente,
DIOS, PATRIA Y LIBERTAD

[Firma]
Ing. Paul Noboa León
DIRECTOR DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL

**EXAMEN ESPECIAL DE INGENIERÍA AL PROCESO CONSTRUCTIVO DEL PUENTE
SEGMENTAL SOBRE EL RÍO BABAHOYO DE 1975 m DE LONGITUD A CARGO
DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**

CAPÍTULO I

Información introductoria

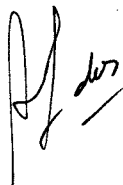
Motivo del examen

La Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, como imprevisto del Plan Operativo de Control del año 2010, de acuerdo a la autorización del señor Subcontralor General del Estado, encargado, contenida en el memorando N° 0427-DIAPA de 22 de marzo de 2010, emitió la orden de trabajo N° 0027-DIAPA de 1 de octubre de 2010 y su alcance emitido con memorando N° 0157-DIAPA de 2 de febrero de 2011, para realizar el examen especial de ingeniería al proceso constructivo del puente segmental sobre el río Babahoyo de 1975 m de longitud, a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Objetivos del examen

Los objetivos generales son los siguientes:

- Evaluar el grado de cumplimiento de los aspectos legales y contractuales del proyecto.
- Analizar el avance de obra y el cumplimiento de plazos en relación al cronograma de actividades del proyecto.
- Evaluar el control cuantitativo y cuantitativo de las obras que comprende el proyecto.
- Analizar la administración del contrato y la supervisión y fiscalización de las obras.



Alcance del examen

El examen abarca el análisis de los contratos de construcción y fiscalización del puente segmental sobre el río Babahoyo de 1975 m de longitud, ubicado en la provincia del Guayas.

El período de análisis está comprendido entre el 2 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2010.

Previamente, la Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental, realizó un examen especial de ingeniería al proyecto por el período comprendido entre el 15 de enero de 2008 y el 31 de diciembre de 2008, Informe N° DIAPA-0019-2009 aprobado el 21 de julio de 2009.


Las referencias de fechas anteriores y posteriores a las establecidas en este alcance, son únicamente de carácter informativo.

Base Legal

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

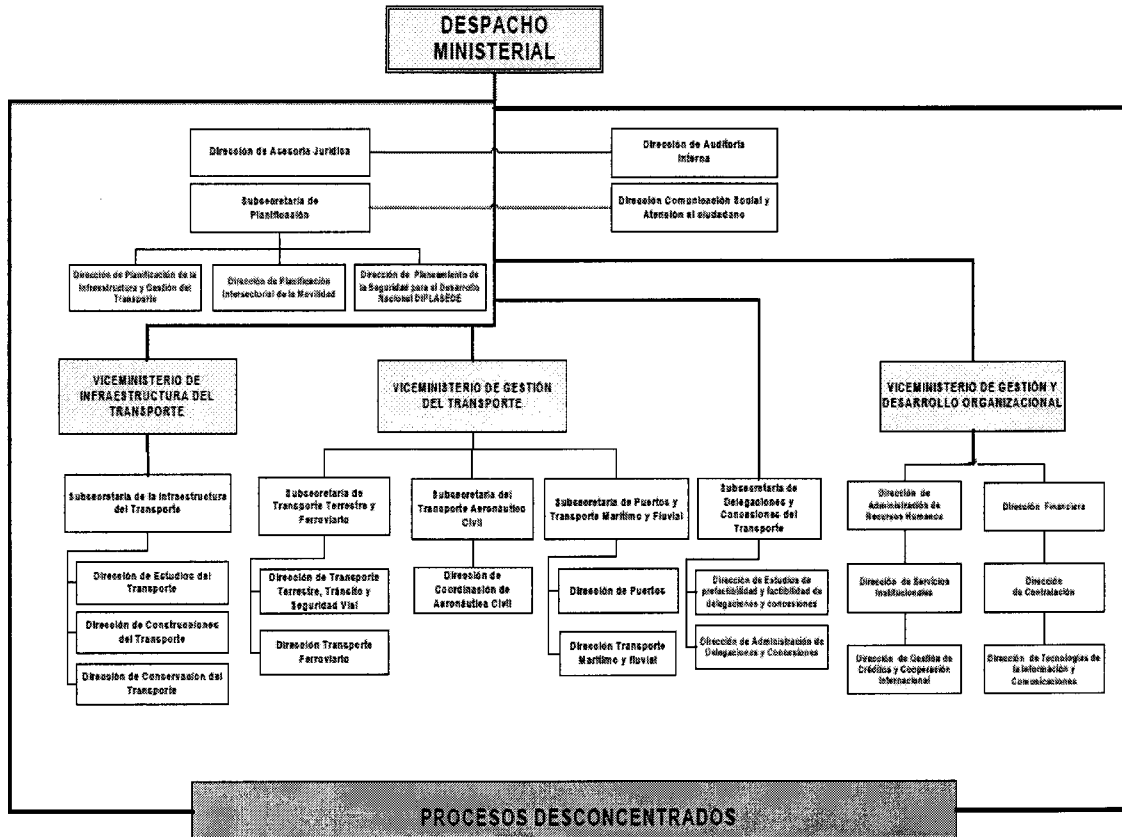
El Decreto dispone que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas contará con cuatro Subsecretarías:

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



Estructura Orgánica

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



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

Alcántara

Objetivos de la Entidad

Misión institucional

Como entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal formula, implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del País.

Visión institucional

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

Objetivo general

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

Monto de los contratos examinados

El monto de los contratos analizados en el presente examen asciende a 105 839 824.97 USD, desglosados de la siguiente manera:

Contrato	Monto (USD)
Construcción del puente segmental de 1975 m sobre el río Babahoyo y sus vías de acceso, sectores La Puntilla y Durán, provincia del Guayas.	101 379 389,37*
Fiscalización de los trabajos de construcción del puente segmental de 1975 m sobre el río Babahoyo, vías de acceso al puente Babahoyo, sectores: La Puntilla y Durán, provincia del Guayas.	4 460 435,60
Total	105 839 824.97

* Valor final de acuerdo a la Orden de Cambio N° 1



Supervisión y fiscalización

La supervisión del proyecto de construcción del puente segmental sobre el río Babahoyo, está a cargo de la Subsecretaría Provincial del Guayas.

La fiscalización está a cargo de la ASOCIACIÓN CONSULSÍSMICA INGENIEROS CONSULTORES CÍA. LTDA. Y NUQUES Y LUQUE INGENIEROS CONSULTORES CÍA. LTDA., contratada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

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

Financiamiento

El financiamiento para la construcción del puente segmental sobre el río Babahoyo, proviene de los recursos de la Partida Presupuestaria N° 2008 520 9999 0000 23 00 147 001 750105 0900 001 0000 0000 D51 2210601-07 "PUENTE SEGMENTAL SOBRE EL RÍO BABAHOYO PROVINCIA DEL GUAYAS. CUARTO PUENTE".

El contrato de fiscalización del proyecto, se financia con cargo a los recursos de la Partida Presupuestaria N° 2008 520 9999 0000 23 00 147 001 730604 0900 001 0000 0000 "FISCALIZACIÓN PUENTE SEGMENTAL SOBRE EL RÍO BABAHOYO PROVINCIA DEL GUAYAS-CUARTO PUENTE".

De acuerdo con información proporcionada por el Director Financiero, desde el año 2010 se cuenta con el financiamiento del Préstamo BID 2201 Primer Programa de Infraestructura y Conservación.

Evaluación del proyecto

Descripción del proyecto

La construcción del puente segmental sobre el río Babahoyo, denominado también cuarto puente, es la obra que complementa el proyecto integral de ensanchamiento del



puente original Rafael Mendoza Avilés que une las orillas del río Daule entre Guayaquil y La Puntilla y las orillas del río Babahoyo entre La Puntilla y Durán.

La construcción del puente, se realiza al norte del puente existente entre La Puntilla y Durán, a una distancia de 10 m. De acuerdo con la sección típica, el puente tiene capacidad de 4 carriles de 3,60 m cada uno, además cuenta con un espaldón interior en dirección sur de 1m, otro exterior de 3 m y un espacio lateral para acera peatonal y ciclo vía de 2,4 m de ancho

El puente tiene una longitud de 1975 m y está constituido por una estructura a base de segmentos tipo viga cajón unicelular, que son colocados en voladizos sucesivos. El número total de segmentos o dovelas es de 604, que incluyen 6 segmentos en los accesos al puente y 26 segmentos sobre las pilas (segmentos cero).

La subestructura está constituida por 26 pilas de hormigón armado, cuyo cabezal descansa en pilotes de 2,50 m de diámetro y una longitud que varía entre 50 y 60 m, hincados en el lecho del río; la subestructura de los accesos está formado por estribos, pilas intermedias y pilas de enlace, construidas sobre pilotes de 0,8, 1 y 2 m de diámetro, con longitudes de entre 50 y 58 m.

La superestructura de los accesos está conformada de tres tramos cada uno, con vigas de hormigón postensado tipo BULT T, de 90,88 m en el sector de La Puntilla (Aquamarina) y 120.88 m en el sector de Durán, simplemente apoyadas sobre los cabezales de las pilas. Sobre el conjunto de vigas se asentará una losa de hormigón armado.

La longitud de las vías de acceso al puente son de 370 m en el lado de Aquamarina y 500 m en el lado de Durán, con una sección típica de 18,4 m de ancho en la calzada vehicular y una sección de 2,40 m de ancho para bordillos, cunetas y acera perimetral.

Estado actual del proyecto

Hasta diciembre de 2010, fecha de verificación de la obra por parte del equipo de control, los trabajos principales ejecutados en el proyecto, son los siguientes:

- Construcción del campamento y obras conexas



manejo ambiental y responsabilidad civil, se desprende que éstas han sido renovadas, encontrándose vigentes a la fecha de corte del examen, 31 de diciembre de 2010.

Avance de obra

En el Anexo N° 3, Avance de Obra, se realiza una evaluación del avance de los trabajos, en el que se evidencia que, considerando las obras realizadas mediante la modalidad de costo más porcentaje, convenio de pago y contratos, la obra analizada tiene un avance del 66,44% y la fiscalización del 77,43%.

Análisis de Plazos

En el Anexo N° 4, Evaluación de Plazos, se presenta un detalle del análisis de plazos de los contratos, determinándose que el plazo transcurrido hasta la fecha de corte del examen, 31 de diciembre de 2010, con respecto al plazo total es del 81,79% para el contrato de construcción, estipulándose en la cláusula octava del contrato de fiscalización, que los servicios de supervisión y fiscalización quedan sujetos al plazo acordado con el contratista de la obra y al tiempo que realmente se utilice hasta su total ejecución.

Recepciones

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

Cumplimiento de especificaciones técnicas

De la verificación de los reportes de resultados de ensayos a la compresión de cilindros de hormigón de los elementos constitutivos del puente segmental, densidades de campo y granulometrías para los diferentes materiales utilizados en las vías de acceso, que se adjuntan a las planillas, se observa que cumplen razonablemente con las especificaciones requeridas.

Durante el proceso constructivo, se han realizado pruebas de perfilaje sónico para verificar la integridad de los pilotes del puente segmental, existiendo la aprobación por parte de la fiscalización de todos los pilotes construidos.



- Construcción de la infraestructura del puente (168 pilotes distribuidos en 26 pilas)
- En la superestructura, se han colocado 191 dovelas o segmentos, incluidos 9 segmentos sobre pila (segmentos cero).
- Además se encuentran fabricadas 105 dovelas, que incluyen 17 segmentos sobre pila.
- Construcción de la subestructura y superestructura de los accesos del puente hasta nivel de losa de hormigón armado.
- Trabajos de drenaje, mejoramiento, sub-base y base en las vías de acceso al puente.

Base legal de los contratos

En el Anexo N° 1 Base legal, consta un resumen de los aspectos más importantes de los contratos celebrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la construcción y fiscalización del puente sobre el río Babahoyo que se analiza en el presente examen.

Movimiento económico

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

Anticipos entregados	52 371 460,56 USD
Monto planillado	71 102 304,62 USD
Reajustes	11 764 912,54 USD
Monto planillado más reajustes y anticipos	135 238 677,72 USD
Descuentos	42 748 955,72 USD
Líquido al contratista	92 489 722,00 USD

Garantías

Del análisis de la documentación proporcionada, en lo referente a las garantías bancarias y/o pólizas otorgadas por compañías de seguros, para respaldar los anticipos entregados, fiel cumplimiento, ejecución y buena calidad de los materiales, plan de

En los pilotes P23-1, P25-1, P29-2, P31-1, P27-4, P28-2, P35-4 y P18-4, considerados como muestra del total construido, se realizaron pruebas dinámicas PDA (pruebas de carga), que de acuerdo al informe de evaluación geotécnica de diciembre de 2010, aprobado por la fiscalización, presentan una capacidad total superior a las demandas del diseño.

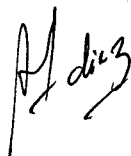
El 26 de noviembre de 2010 el equipo de control conjuntamente con personal de la fiscalización, supervisión y contratista, verificó los resultados de los ensayos realizados para comprobar la resistencia del hormigón utilizado en la fabricación de segmentos (dovelas o vigas cajón) en la pila 34 dovela 6D y en la pila 17 dovela 3P, ensayados con una edad de 7 días, obteniéndose resultados sobre los 450 kg/cm² especificados para 28 días.

Los días 12 y 13 de enero de 2011, el equipo de control verificó la realización de nuevos ensayos de comprobación de la resistencia del hormigón en la fabricación de segmentos (dovelas o vigas cajón), en la pila 17, dovela 9P y pila 33, dovela 9D, ensayados con una edad de 28 días; y, pila 16, dovela 6P y pila 35, dovela 6D, ensayados con una edad de 90 días. En todos los casos se obtuvieron valores mayores a los 450 kg/cm² requeridos.

También fueron ensayados los elementos de hormigón de faldones de zapatas entre las pilas 33 y 34, donde se obtuvieron resultados sobre los 350 kg/cm² requeridos.

Servidores relacionados

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



CAPÍTULO II

Resultados del examen

Seguimiento de recomendaciones

El Ministerio no ha emitido pronunciamiento definitivo sobre sanciones a la contratista

La Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental realizó el examen especial de ingeniería a la construcción del puente segmental de 1 975 m, sobre el río Babahoyo, vías de acceso al puente Babahoyo sectores La Puntilla y Durán, en la ciudad de Durán, provincia del Guayas, por el período comprendido entre enero 5 de 2008 y el 31 de diciembre de 2008, examen que consta en el informe N° DIAPA-0019-2009, aprobado el 21 de julio de 2009 y remitido al Ministerio de Transporte y Obras Públicas el 31 de julio de 2009 mediante oficio N° 14601-DIAPA.

En el referido informe, en las recomendaciones 3 y 4 se señala lo siguiente:

Recomendación N° 3

“Al Subsecretario de la Infraestructura del Transporte: Dispondrá al Subsecretario Provincial del Guayas que a través de la fiscalización Contratada, aplique las sanciones establecidas en este comentario las que deberán ser cuantificadas hasta la fecha en que se supere el incumplimiento.”

Esta recomendación, según consta en el comentario respectivo, se refiere a que la empresa contratista no contaba con el equipo necesario para la construcción del proyecto.

Recomendación 4

“Al Ministro de Transporte y Obras Públicas: Dispondrá al Subsecretario de la Infraestructura del Transporte que a través de la Subsecretaría Provincial del Guayas y la fiscalización contratada aplique las sanciones establecidas en este comentario; en caso de que no incorpore el personal ofertado o personal de reemplazo de igual o superior calificación, debidamente aprobado por el Ministerio...”

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. once'.

En el comentario de la recomendación se hace referencia a que la empresa constructora no cumplió con el personal propuesto en la oferta y la solicitud de remplazo de personal técnico hasta el 31 de diciembre de 2008 no fue aprobada por la fiscalización y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

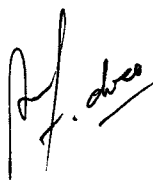
Con posterioridad al 21 de julio de 2009, fecha de aprobación del informe N° DIAPA-0019-2009, se ha generado, entre otra, la siguiente documentación:

Oficio N° DCT-09-772-OF de 15 de septiembre de 2009, con el cual, el Director de Construcciones del Transporte envía al Subsecretario Regional 5 la copia de la Orden de Cambio N° 2 debidamente aprobada por el Ministro de Transporte y Obras Públicas (E) el 10 de septiembre de 2009, mediante la cual se amplía el plazo contractual en 169 días, siendo la nueva fecha de terminación de los trabajos de construcción del puente segmental de 1975 m sobre el río Babahoyo, el 31 de diciembre de 2010.

Las razones expuestas y que sustentan este cambio, constan en los siguientes documentos:

- Oficio N° GRBC-334 de 19 de mayo de 2009, el representante legal de la contratista se dirige al Ministro de Transporte y Obras Públicas, manifestando sobre la mora en el cumplimiento de las obligaciones de la contratante, entre las que menciona la falta de entrega de los terrenos ubicados en los sectores Aquamarina y Durán.
- Oficio N° 496-SPB-2009 de 6 de abril de 2009, mediante el cual el Subsecretario Regional del Guayas indica que los terrenos del sector Durán se encuentran liberados.
- La fiscalización del proyecto por medio de los oficios N° MTOP/FIS/BAB/09/463 de 14 de agosto de 2009 y N° MTOP/FIS/BAB/09/475 de 21 de agosto de 2009, informó al Ministro de Transporte y Obras Públicas que aprueba el cronograma valorado de trabajos, en el que se incluye la reprogramación de la obra con fecha de terminación para el 31 de diciembre de 2010.

Oficio N° 238-SPB-2009, de 3 de diciembre de 2009, el Supervisor del Proyecto solicitó a la fiscalización un informe actualizado de las multas aplicadas por ella a la contratista.



Oficio N° MTOP/FIS/BAB/09/631 de 11 de diciembre de 2009, la fiscalización informó al Supervisor que las multas recomendadas hasta la planilla N° 8 del período comprendido del 1 de octubre al 30 de noviembre de 2009, alcanzan a 4 460 676,04 USD y que corresponden a incumplimientos del cronograma y de regularización de personal técnico ofertado.

Oficio N° MTOP/FIS/BAB/09/671 de 5 de enero de 2010, la fiscalización respecto a las multas determinadas en el examen especial realizado por la Contraloría, comunicó al Director de Construcciones del Transporte (E) que *"...este tema de estricto cumplimiento legal, sea tratado por la autoridad pertinente del MTOP..."*, y de acuerdo a lo que expone en el oficio, se ratifica en las multas impuestas por la fiscalización por incumplimientos en el cronograma e inclusión de personal técnico de acuerdo con la propuesta.

Oficio N° 00509-DIAPA de 12 de enero de 2010, el Contralor General del Estado, recuerda al Ministro de Transporte y Obras Públicas, con respecto a las recomendaciones 3, 4 y 7.1 del informe DIAPA-0019-2009, que la entidad contratante tiene la obligación de verificar que las multas sean impuestas conforme a las cláusulas del contrato.

Oficio N° GRBC-1047 de 11 de agosto de 2010, el Apoderado General y Representante Legal de la Compañía GUANXI ROAD & BRIDGE ENGINEERING CORPORARTION, contratista de la construcción del puente segmental, solicitó a la Contraloría General de Estado que comunique al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la inaplicabilidad de las sanciones previstas en el contrato, por existir incumplimientos de la entidad contratante y entre otros aspectos señala:

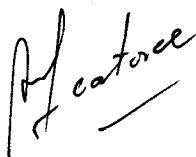
- Incumplimientos en el pago del reajuste del anticipo, falta de pago del reajuste del rubro Campamento y Obras Conexas, retraso en el pago de planillas de avance de obra, y cita la falta de entrega de los terrenos y bienes inmuebles previstos en el contrato, así como los incumplimientos relativos a los trámites de expropiación, pago y desalojo de los predios ubicados en los sectores Durán y Aquamarina.
- Refiere los aspectos relativos a la suscripción de las Órdenes de Cambio N° 1 y 2, la primera suscrita el 15 de septiembre de 2008, relativa a la no ejecución de los trabajos del capítulo expropiaciones en el área de ejecución del puente, con lo que se ratifica la exclusiva responsabilidad del contratante en materializar la disponibilidad de



los terrenos; y, la segunda, celebrada el 10 de septiembre de 2009, con la que se amplía el plazo contractual en 169 días, debido a las fechas en las cuales se liberaron los terrenos en los sectores Durán y Aquamarina.

Oficio N° 14815-DIAPA de 19 de agosto de 2010, el Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, da a conocer a la Ministra de Transporte y Obras Públicas el oficio N° GRBC-1047 de 11 de agosto de 2010 presentado por la contratista, y le indica:

- Que la Orden de Cambio N° 2 fue emitida en fecha posterior a la aprobación del informe del examen especial de ingeniería al puente referido.
- Señala que de la lectura de los documentos anexos y considerando los argumentos que sustentaron la emisión de la Orden de Cambio N° 2, se puede confirmar el incumplimiento del Ministerio en la entrega de los terrenos, que pudo afectar el normal desarrollo de las obras, a lo que se suma el retraso en el pago de planillas y reajuste de precios.
- Que en el informe del examen especial de ingeniería, aprobado por el señor Contralor General del Estado el 21 de julio de 2009, se evidenció el incumplimiento tanto del contratante como de la contratista, sin que dentro del período examinado, el Ministerio haya realizado acto administrativo alguno relacionado con el retraso en la entrega de los terrenos, lo cual constituirá motivo de prórroga del plazo contractual, aspecto que, según los documentos remitidos, sirvió de fundamento para la emisión de la Orden de Cambio N° 2.
- Finalmente le indica que considerando lo señalado y en vista de que se han producido nuevos hechos y decisiones relativas a la administración del contrato con fechas posteriores a la de corte del examen practicado por la Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental, *"...le corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en su calidad de contratante y en uso de sus atribuciones, determinar el grado de afectación que los incumplimientos de la institución produjeron en el avance de los trabajos, para que no se pueda considerar al contratista en mora, ni aplicar sanciones por este concepto, conforme se verifica en el presupuesto del artículo 1568 del Código Civil y la consecuente aplicación del principio jurídico de que "la mora purga la mora..."*



Oficio DAJ-10-248-OF de 7 de septiembre de 2010, el Director de Asesoría Jurídica del Ministerio, solicitó a la fiscalización un informe actualizado sobre los aspectos reclamados por la contratista y a lo expresado por el Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado en el oficio N° 14815-DIAPA, antes referido.

Oficio N° MTOP/FIS/BAB/010/1122 de 8 de septiembre de 2010, el fiscalizador informó al Director de Asesoría Jurídica que el tema relacionado con la aplicación de multas a la contratista, por tratarse de normativas legales, recomendó que sean analizados por la autoridad competente del Ministerio, conforme se indicó en el oficio N° MTOP/FIS/BAB/010/671 de 5 de enero de 2010.

Además, indica que los terrenos en el sector Aquamarina fueron puestos a disponibilidad de la contratista el 1 de diciembre de 2008 y en el sector Durán el 6 de abril de 2009; que en la reprogramación presentada por la contratista y aprobada por fiscalización en diciembre de 2008, se incluía el inicio de las actividades en diciembre de 2008 desde el lado de Aquamarina, considerando que en el sector Durán no se encontraban disponibles los terrenos.

Memorando N° SUBREG5-2010-505-ME de 21 de octubre de 2010, el Subsecretario de la Regional 5 del MTOP remite el informe solicitado con oficio N° DCT-10-1694-OF por el Director de Construcciones del Transporte, sobre la prórroga solicitada por la contratista según oficio N° GRBC-1110 de 8 de septiembre de 2010, y sobre la entrega de los terrenos señala lo siguiente:

- El 3 de diciembre de 2008 se entrega los terrenos del lado de Aquamarina y el 6 de abril de 2009, los del lado de Durán
- De acuerdo a informes del Supervisor, en el cronograma de trabajos, la contratista consideró 2 meses para trámites de expropiaciones y 6 meses para desarrollar el rubro Reubicaciones en Aquamarina y Durán y simultáneamente consideró también la ejecución de trabajos en los accesos del puente, actividades que se concretaron recién a partir de diciembre de 2009 en el lado de Aquamarina.



- La internación de los equipos e importación de materiales para el puente Bailey, no se realizó el primer mes como estaba prevista, éstos comenzaron a llegar al país en noviembre de 2008.
- Pese a disponer de áreas de trabajo en agua desde el inicio y en tierra desde diciembre de 2008, la contratista no estuvo en condiciones de realizar sus labores programadas por falta de equipos y de personal técnico ofertado; y, el primer envío de equipos y materiales comenzó a llegar en noviembre de 2008.
- La afectación en el plazo por la no entrega oportuna de los terrenos, ya fue considerada en la Orden de Cambio N° 2.

Oficio N° MTOP/FIS/BAB/010/1228 de 29 de octubre de 2010, la fiscalización, ante el pedido de la Ministra de Transporte y Obras Públicas realizado mediante oficio N°DM-10-1196-OF de 20 de octubre de 2010, le informa:

"1. El número de días que empleó el MTOP para la entrega de los terrenos...fue de 127 días para el sector de Aquamarina y de 263 días para el sector de Durán, por tanto, existió un exceso de 127 y 263 días respectivamente, respecto de la obligación contractual.

2. Dada nuestra experiencia...conocemos de la aplicación del principio de purga de la mora que ha aplicado en otros casos las entidades contratantes, la Procuraduría del Estado y la Contraloría General del Estado con sujeción al Art. 1568 del Código Civil...

3. Si bien se ha sostenido que a pesar de la falta de entrega de los terrenos el Constructor podía realizar ciertas labores, es un hecho que de acuerdo con la metodología de la propuesta adjudicada, al inicio de las labores de construcción requería contar con los terrenos liberados, por lo que al no disponer de ellos requirió realizar modificaciones al cronograma constante en el contrato".

Memorando DAJ-2010-2706-ME de 12 de noviembre de 2010, el Director de Asesoría Jurídica informó a la Ministra de Transporte y Obras Públicas, sobre los planteamientos de la contratista respecto a las multas impuestas, señalando que con base al artículo 1568 del Código Civil, "...al haber certificado la fiscalización contratada la existencia de retraso atribuible al Ministerio en la entrega de los terrenos de acceso directo al proyecto, lo que de hecho ha afectado al normal desarrollo de las obras, procede a nuestro juicio en esa medida, exonerar a la contratista de las multas impuestas.

A. Diez J. Pérez

Esto porque corresponde al Ministerio establecer el grado de afectación de la demora en la entrega de los terrenos a la contratista, para a su vez exculpar sus demoras...

Oficio SIT-10-1119-OF de 22 de noviembre de 2010, el Subsecretario de Infraestructura del Transporte, solicitó a la fiscalización presente un informe pormenorizado de las multas impuestas a la contratista y el análisis correspondiente que permita cumplir con la recomendación de la Contraloría General del Estado, que consta en oficio N° 14815-DIAPA de 19 de agosto de 2010.

Oficio MTOP/FIS/BAB/010/1267 de 23 de noviembre de 2010, la fiscalización indicó que mediante documentos que detalla, se ha dado respuesta en lo referente al plazo de construcción y multas a la contratista.

Oficio N° DF-2010-2024-ME de noviembre 30 de 2010, el Director Financiero informó a la Asesora del Despacho Ministerial, que las multas descontadas en las planillas de avance de obra, tienen un valor de 5 555 336,95 USD, indicando que *"...las sanciones impuestas por la Contraloría General del Estado serán descontadas una vez que el Subsecretario del Guayas presente un informe pormenorizado de las multas impuestas y el análisis técnico que servirá para cumplir con las recomendaciones realizadas por la Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental..."*

Oficio N° DM-10-1389-OF de 30 de noviembre de 2010, la Ministra de Transporte y Obras Públicas, entre otros aspectos, solicitó al fiscalizador contratado responder lo siguiente:

- " - Coinciden las multas impuestas por su representada, con las fechas y las causas de las sanciones consideradas por la Contraloría General del Estado en el EEI de 31 de Julio del 2009? y,*
- Se encuentran estas multas incluidas en las ya retenidas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas?"*

Indica además que la fiscalización mediante oficio MTOP-FIS-BAD-09-475 de 21 de agosto de 2009, aprobó la reprogramación de la obra hasta el 31 de diciembre de 2010, que sirvió de base para la suscripción de la Orden de Cambio N° 2, cuya justificación fue la falta de entrega de los terrenos de acceso directo a la construcción del puente, ubicados en los sectores Aquamarina y Durán.

Al diez de agosto

Hace referencia a lo indicado por el Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado en oficio N° 14815-DIAPA de 19 de agosto de 2010 y le pide responder:

"-Si la suscripción de la orden de cambio número dos, al evidenciar las razones del incumplimiento del cronograma contractual, influye sobre las multas impuestas y si es susceptible o no la aplicación del principio del artículo 1568 del Código Civil que se refiere a la "mora purga la mora".

Oficio N° MTOP/FIS/BAB/010/1291 de 3 de diciembre de 2010, el Representante Legal de la fiscalización, responde a la Ministra en los siguientes términos:

- A la primera consulta, responde que si coinciden con las fechas del período de análisis del examen especial de ingeniería, sin embargo no coinciden en las causas ya que la fiscalización recomendó únicamente la aplicación de la sanción indicada en la parte pertinente al Avance de la Obra, Ejecución del Cronograma del numeral 12.02 de la cláusula duodécima del contrato, puesto que los rubros en los que se incumplió con la ejecución del 90% de lo programado, no requieren del equipo mínimo; y, las razones de las multas recomendadas por la Contraloría, son por incumplimiento del equipo necesario y por no disponer del personal técnico u operacional.
- A la segunda consulta, indica que el Ministerio ha realizado la retención de las multas recomendadas por la fiscalización.
- Respecto a la tercera consulta, señala que debido a la falta de entrega oportuna de los terrenos y en las condiciones previstas en el contrato, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, aprobó la prórroga que generó la Orden de Cambio N° 2, en la que reconoce el incumplimiento de sus obligaciones para con la contratista. Hace referencia al comentario N° 8 del examen especial de ingeniería, referente al incumplimiento del Ministerio al no contar oportunamente con las áreas expropiadas.
- Finalmente señala que al existir *"...innumerables pronunciamientos de carácter jurídico relacionados con el artículo 1568 del Código Civil emitidos por Procuraduría y Contraloría General del Estado, sobre la aplicabilidad de mora purga la mora, procedería su aplicación en este caso."*

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Al diez gocho".

Oficio N° SIT-10-1161-OF de 7 de diciembre de 2010, el Subsecretario de Infraestructura del Transporte, remitió a la fiscalización el Oficio N° 14815 DIAPA de 19 de agosto de 2010, suscrito por el Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental, a fin de que realicen el análisis que consideren apropiado "...para replantear las multas impuestas a la Contratista en razón de las recomendaciones constantes en dicho oficio."

Oficio N° MTOP/FIS/BAB/010/1316 de 16 de diciembre de 2010, el Director de Fiscalización, informó al Subsecretario de Infraestructura del Transporte y Obras Públicas, sobre el replanteamiento de multas a la contratista, considerando 1) el oficio N° 14814-DIAPA de 19 de agosto de 2010 del Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, 2) atendiendo lo solicitado por el Subsecretario de Infraestructura del Transporte en oficio SIT-10-1161-OF de 7 de diciembre de 2010 y 3) las órdenes de cambio emitidas hasta la presente fecha, a fin de que el Ministerio adopte las medidas que estime pertinentes.

Entre otros aspectos manifiesta:

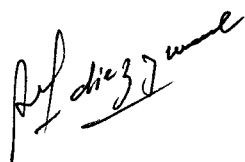
"Con la suscripción de la Orden de Cambio N° 2...la entidad contratante reconoció que no se habían entregado los terrenos en la forma establecida en la cláusula DÉCIMO SEXTA del contrato de construcción, por lo tanto reconoce mora de su parte..."

Salvo que el MTOP recoja lo sugerido por el Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría en lo referente a la aplicación del artículo 1568 del Código Civil "mora purga la mora", en estricto apego a las causales establecidas en la cláusula DUODÉCIMA del contrato, las multas recomendadas por esta Fiscalización para el período analizado por la Contraloría en su informe DIAPA-0019-2009, son válidas, por lo siguiente:

- *La cláusula DÉCIMO SEXTA arriba mencionada.*
- *Parte de los terrenos previstos para la ejecución de la obra fueron entregados por el MTOP en Diciembre de 2008, con ello la contratista logró inmediatamente el desarrollo de los trabajos.*

Es de indicar, además, que las evaluaciones de las planillas realizadas por la Fiscalización fueron elaboradas considerando lo siguiente:

- *En la planilla N° 1, haciendo uso del cronograma de la propuesta, se justificó la no ejecución de las actividades que no se pudieron realizar por no poder ingresar a los accesos.*



- Desde la planilla N° 2 hasta la planilla N° 4, período comprendido entre el 17 de Septiembre a Marzo 31 de 2009, se realizó la evaluación de las obras considerando la reprogramación de Noviembre de 2008.

Por lo tanto, la Fiscalización no ha recomendado sanciones por la no ejecución de obras en el lado de Durán, sector que no había sido entregado por la Contratante para la ejecución de las obras.

El incumplimiento de la ejecución de la obra es la causa para la recomendación de sanciones en el período en que existe la mora de la contratante en la entrega de los terrenos.

Las recomendaciones N° 3 y N° 4 del informe DIAPA-0019-2009 de la Contraloría suman US\$ 3 235 513,79 y se refieren a la falta del equipo ofertado y a la falta del personal técnico, respectivamente. Ambas son condiciones que, al no haber recibido los terrenos, se hacía innecesaria su presencia en ese frente de la obra.

Es de indicar que de acuerdo a la cláusula Décimo Segunda, numeral 12.02, se impondría "sanciones por no ubicar el equipo mínimo de acuerdo al cronograma" y en el numeral 12.03, "si el personal técnico u operacional o el equipo son retirados de la obra", causales que no se produjeron durante el período del EEI...

A la presente fecha, la totalidad de multas...son las siguientes:

- a. Recomendadas por la Fiscalización: US\$ 5 555 336,94
- b. Recomendadas por la Contraloría General del Estado en el EEI de Julio de 2009: US\$ 3 237 791,70 que suman US\$ 8 793 128,64.

El MTOP...ha retenido por concepto de multas el total de US\$ 5 555 336,95; del análisis de la mora de la contratante en el período comprendido entre el 17 de Julio de 2008, fecha de inicio de los trabajos hasta la entrega de los terrenos realizada el 6 de abril de 2009, las multas que se podrían replantear a Guanxi Road & Bridge Engineering Corporation desde el inicio del proyecto hasta la entrega de los terrenos ascienden a US\$ 4 696 091,28.

Si el MTOP ha retenido un total de US\$ 5 555 336,95 de un valor recomendado de US\$ 8 793 128,64, se podría replantear US\$ 4 696 091,28, el valor de retenciones por concepto de recomendaciones de multas que quedarían retenidas en el MTOP sería de US\$ 4 097 037,36.

Por lo anterior, si el MTOP recoge lo sugerido por el Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría ..., en base a la documentación presentada por la contratista Compañía Guangxi Road & Bridge Engineering Corporation hasta la entrega de los terrenos en Durán a Marzo 31 de 2009, y de acuerdo al cuadro de pagos

Al veinte

realizados a la contratista recibidos vía mail el 2 de Diciembre, el MTOP devolvería a la contratista US\$ 1 460 577,49...”

Oficio N° SIT-10-1209-OF de 22 de diciembre de 2010, el Subsecretario de Infraestructura del Transporte, en calidad de supervisor del proyecto de acuerdo a la cláusula vigésima quinta del contrato de fiscalización, dispone al fiscalizador que en las planillas que correspondan aplique sus propias conclusiones constantes en el oficio N° MTOP/FIS/BAB/010/1316, sobre la determinación de las multas al contratista.

HECHOS SUBSECUENTES

Con posterioridad a la fecha de corte del presente examen, se han generado, entre otros, los siguientes documentos:

Oficio N° GRBC-1398 de 9 de enero de 2011, la contratista solicita a la Ministra de Transporte y Obras Públicas disponer la devolución de la totalidad de las multas, que señala son inejecutables por causas atribuibles a la Entidad; adicionalmente indica que los cálculos de las multas adolecen de errores conceptuales ya que se considera en la programación cantidades y valores de rubros que no se pudieron ejecutar por causas atribuibles al Ministerio, además de que no se han considerado otras causas de incumplimiento de la entidad contratante como reajustes, planillas atrasadas, demora en la entrega de los terrenos, etc.

Oficio GRBC-1384-A de 10 de enero de 2011, la contratista solicita a la fiscalización, conceda una ampliación de plazo de 94 días, por el tiempo real de demora en la liberación de los terrenos de Durán.

Oficio N° CGJ-2011-144-ME de 24 de enero de 2011, el Coordinador General Jurídico, respecto al oficio GRBC-1398 de la contratista y a pedido de la Ministra de Transporte y Obras Públicas, le informa:

“...Sobre la aplicación del Principio general de Derecho que involucra el artículo 1568 del Código Civil, esta Coordinación ya se ha pronunciado, según corresponde, en el ámbito conceptual jurídico, puesto que tal Principio es de aplicación general en todo acuerdo de voluntades (por tanto en el contrato objeto de análisis) naturalmente siempre que los presupuestos de facto se adecuen plenamente a la hipótesis de la norma jurídica...lo cual debe ser comprobado por la fiscalización contratada...”



Respecto al nuevo requerimiento de la contratista, indica que corresponde a la fiscalización analizar si se adecúa o no a la aplicación del principio jurídico de que la mora purga la mora y le recomienda se disponga a la fiscalización, a través de la Subsecretaría de Infraestructura del Transporte, administradora del contrato, informe y se pronuncie en un plazo máximo de 5 días, "...sobre la pretensión de la contratista, por tanto, ratificando o rectificando las multas impuestas para lo cual dispone de la información documental..."

Respecto al procedimiento para devolución de multas, el Coordinador General Jurídico con oficio CGJ-2011-310.ME de febrero 21 de 2011, le contesta al Subsecretario de Infraestructura del Transporte en los siguientes términos: "Por lo tanto, si al imponerse multas al contratista, éstas se dedujeron de las planillas presentadas, de la misma manera, la devolución que proceda de multas, deberá hacerse a través de la respectiva planilla, siguiendo el trámite de aprobación y pago estipulado contractualmente. . . "

Oficio N° SIT-11-177-OF de 25 de febrero de 2011, el Subsecretario de Infraestructura del Transporte, ante el pedido de la Ministra de Transporte y Obras Públicas, mediante memorando N° DM-2011-335-ME de febrero 21 de 2011, dispone a la fiscalización que se pronuncie en el plazo máximo de 48 horas sobre lo solicitado por la contratista en el oficio N° GRBC-1398 y destaca que el referido informe ya fue solicitado el 25 de enero de 2011 con oficio N° SIT-11-57-OF, sin que haya obtenido respuesta.

Opinión del Apoderado General y Representante Legal de GUANXI ROAD & BRIDGE ENGINEERING CORPORARTION a la comunicación de resultados provisionales

En respuesta a la comunicación de resultados provisionales, el Apoderado General y Representante Legal conjuntamente con la Asesora Legal de la contratista, remite el oficio N° GRBC-1485 de 17 de febrero de 2011 en el que luego de hacer una descripción y análisis de los hechos, solicita el pronunciamiento de la Contraloría sobre la inaplicabilidad de las sanciones establecidas, las cuales son inejecutables por causas atribuibles a la Entidad; adicionalmente indica que los cálculos de las multas adolecen de errores conceptuales ya que se considera en la programación cantidades y valores de rubros que no se pudieron ejecutar por causas atribuibles al Ministerio, además de que no se han considerado otras causas de incumplimiento de la entidad contratante en el pago de planillas, reajustes y demora en la entrega de los terrenos.

Prof. Veintez

Opinión del Apoderado General y Representante Legal de GUANXI ROAD & BRIDGE ENGINEERING CORPORARTION al borrador del informe

En respuesta al borrador del informe, el Apoderado General y Representante Legal conjuntamente con el Asesor Legal de la contratista, remite el oficio N° GRBC-1698 de 24 de marzo de 2011 (Anexo N° 9), en el que señala que ha solicitado al Subsecretario de Infraestructura de Transporte, dé el trámite pertinente para el pago de la planilla 18, en la que consta le devolución de las multas, reitera su posición respecto a la improcedencia de las sanciones y solicita se consideren varios documentos y pronunciamientos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que tienen relación con el comentario.

Criterio del equipo de control

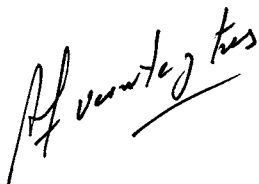
Hasta el 31 de diciembre de 2010, fecha de corte del presente examen, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través del Subsecretario de Infraestructura del Transporte, ha emitido un pronunciamiento sobre el tema relativo a las sanciones a la contratista, el que consta en el oficio N° SIT-10-1209-OF de 22 de diciembre de 2010. Sin embargo, en razón de existir nueva documentación generada posteriormente por el contratante y contratista, respecto del resto de sanciones, como consta en el comentario, la Institución se encuentra en proceso de análisis, a fin de emitir un pronunciamiento definitivo, sobre estos aspectos.

Conclusión

Con relación a la imposición de las multas, conforme las recomendaciones No. 3 y 4 constantes en el informe DIAPA-0019-2009, el Ministerio retuvo los valores recomendados por la fiscalización, por lo que es posible afirmar que han sido cumplidas; sin embargo, hasta la fecha de corte del presente examen, y a pesar de que las partes han generado nueva documentación, respecto a la verificación del cumplimiento de obligaciones de las partes, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no ha resuelto sobre el tema, por lo que, el Subsecretario de Infraestructura del Transporte incumple el artículo 54 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado.

Recomendación a la Ministra Transporte y Obras Públicas

Dispondrá al Subsecretario de Infraestructura del Transporte, en calidad de administrador del contrato, en uso de sus atribuciones, considerando la disposición contenida en el oficio N° SIT-10-1209-OF de 22 de diciembre de 2010 y la nueva



documentación generada por la contratante y contratista, exija a la fiscalización se pronuncie en el menor tiempo posible, a fin de resolver sobre el resto de las sanciones, en función de los criterios emitidos al respecto.

Retraso en pago de planillas de los contratistas de construcción y fiscalización

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cancela las planillas con posterioridad a los plazos máximos establecidos en la cláusula séptima, numeral 7.03 del contrato de construcción, que estipula que el plazo máximo para el pago de las planillas es de 60 días, contados a partir de la fecha de aprobación por parte de la fiscalización; y, la cláusula décima numeral 10.5 del contrato de fiscalización, que determina que el Ministerio aprobará y pagará las planillas del consultor dentro del plazo de 30 días contados a partir de la fecha de su recepción.

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

Planillas del constructor de la obra

Planilla N°	Aprobación fiscalización	Fecha máxima de pago según contrato	Pago de planilla	Retraso en pago de planillas (días)
1	12-dic-08	10-feb-09	14-may-09	93
2	17-dic-08	15-feb-09	14-may-09	88
3	16-feb-09	17-abr-09	07-may-09	20
4	21-abr-09	20-jun-09	12-ago-09	53
6	13-ago-09	12-oct-09	21-oct-09	9

El contratista ha presentado las planillas con oportunidad.

Planillas del fiscalizador

Planilla N°	Período		Fecha de presentación del fiscalizador	Fecha máxima de pago según contrato	Pago de Planilla	Retraso en pago de planillas (días)
1	01-ene-09	31-ene-09	25-feb-09	27-mar-09	08-may-09	42
2	01-feb-09	28-feb-09	17-mar-09	16-abr-09	08-may-09	22
3	01-mar-09	31-mar-09	13-abr-09	13-may-09	21-jul-09	69
4	01-abr-09	30-abr-09	11-may-09	10-jun-09	09-jul-09	29
5	01-may-09	31-may-09	10-jun-09	10-jul-09		
6	01-jun-09	30-jun-09	13-jul-09	12-ago-09	24-ago-09	12
7	01-jul-09	31-jul-09	12-ago-09	11-sep-09	23-sep-09	12

AF veinte y cuatro

8	01-ago-09	31-ago-09	09-sep-09	09-oct-09	26-oct-09	17
9	01-sep-09	30-sep-09	19-oct-09	18-nov-09	02-dic-09	14
10	01-oct-09	31-oct-09	12-nov-09	12-dic-09	23-dic-09	11
11	01-nov-09	30-nov-09	04-dic-09	03-ene-10	27-ene-10	24
12	01-dic-09	31-dic-09	08-ene-10	07-feb-10	12-feb-10	5
13	01-ene-10	31-ene-10	05-feb-10	07-mar-10	31-mar-10	24
14	01-feb-10	28-feb-10	05-mar-10	04-abr-10	05-may-10	31
16	01-abr-10	30-abr-10	10-may-10	09-jun-10	01-jul-10	22
17	01-may-10	31-may-10	15-jun-10	15-jul-10	30-jul-10	15
18	01-jun-10	30-jun-10	13-jul-10	12-ago-10	01-sep-10	20
20	01-ago-10	31-ago-10	10-sep-10	10-oct-10	16-nov-10	37
21	01-sep-10	30-sep-10	14-oct-10	13-nov-10	22-dic-10	39

Nota: En el informe de la Dirección de Gestión Financiera, oficio N° 243-DF-C de 8 de diciembre de 2010 no consta la fecha de pago de la planilla 5

Opinión del exDirector de Gestión Financiera a la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que los pequeños retrasos en el pago de planillas a los contratistas, obedecen exclusivamente a la falta de fondos que en general sufrieron las instituciones públicas debido a que no existía el flujo necesario en el Ministerio de Finanzas.

Criterio de equipo de control

Al no remitir documentación demostrativa, lo expuesto por el exDirector de Gestión Financiera, no justifica lo expresado en el comentario respecto al retraso en el pago de las planillas.

Conclusión

El Director de Gestión Financiera, no ha tramitado oportunamente las planillas de construcción y fiscalización, ocasionando que se cancelen en plazos mayores a los establecidos contractualmente, por lo que incumple la cláusula séptima numeral 7.03 del contrato de construcción y la cláusula décima numeral 10.5 del contrato de fiscalización, que determinan los plazos máximos para el pago de las planillas por parte de la Entidad.

Recomendación a la Ministra de Transporte y Obras Públicas

Instruirá al Director de Gestión Financiera para que se mantenga un normal flujo de fondos, que permita cancelar los valores planillados y aprobados en forma oportuna, a

Al veinte y cinco

fin de cumplir con el compromiso contractual asumido, debiendo disponer al Subsecretario de Infraestructura del Transporte, verifique su cumplimiento.

Presentación inoportuna de planillas de fiscalización

Del estudio de la documentación del proyecto, se evidencia que el consultor contratado para realizar la fiscalización de los trabajos de construcción del puente segmental sobre el río Babahoyo, no ha presentado oportunamente las planillas mensuales de acuerdo a lo estipulado en la cláusula décima, numeral 10.6 del contrato de fiscalización, que determina que el fiscalizador contratado presentará la planilla a la "Unidad Administrativa" designada para el control de la ejecución del contrato, dentro de los cinco primeros días laborables de cada mes y se establece que si la consultora no presenta la planilla con la oportunidad indicada, se considerará que hay mora de su parte.

El artículo 83 de la Codificación del Reglamento a la Ley de Consultoría, señala: "...En caso de mora o retardo en la presentación de cada planilla, imputable al consultor, se reconocerá el reajuste de precios a la fecha en que debió presentarla, de conformidad con el cronograma vigente...".

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

Planilla N°	Período		Fecha máxima de presentación según contrato	Fecha de presentación	Retraso días
1	01-ene-09	31-ene-09	07-feb-09	20-feb-09	13
2	01-feb-09	28-feb-09	07-mar-09	17-mar-09	10
3	01-mar-09	31-mar-09	07-abr-09	13-abr-09	6
4	01-abr-09	30-abr-09	07-may-09	11-may-09	4
5	01-may-09	31-may-09	07-jun-09	10-jun-09	3
6	01-jun-09	30-jun-09	07-jul-09	13-jul-09	6
7	01-jul-09	31-jul-09	07-ago-09	12-ago-09	5
8	01-ago-09	31-ago-09	07-sep-09	09-sep-09	2
9	01-sep-09	30-sep-09	07-oct-09	19-oct-09	12
10	01-oct-09	31-oct-09	07-nov-09	12-nov-09	5
12	01-dic-09	31-dic-09	07-ene-10	08-ene-10	1
15	01-mar-10	31-mar-10	07-abr-10	09-abr-10	2
16	01-abr-10	30-abr-10	07-may-10	10-may-10	3
17	01-may-10	31-may-10	07-jun-10	15-jun-10	8
18	01-jun-10	30-jun-10	07-jul-10	13-jul-10	6
19	01-jul-10	31-jul-10	07-ago-10	12-ago-10	5
20	01-ago-10	31-ago-10	07-sep-10	10-sep-10	3
21	01-sep-10	30-sep-10	07-oct-10	14-oct-10	7

Veinte y seis

Opinión del Representante Legal de la fiscalización a la comunicación de resultados provisionales

Con respecto a la presentación inoportuna de las planillas, señala que ello nunca ocurrió por lo que no hay incumplimiento ni de norma reglamentaria ni del contrato, e indica que: "...se acordó como *modus operandi* con la supervisión que en los primeros días de cada mes se entregue el informe con el detalle de las labores, el cual luego de ser aprobado y en muy pocas veces corregido, originaba la planilla, que ya no podía tener inconvenientes (sic) alguno para continuar con el trámite".

Criterio del equipo de control

El tiempo utilizado por la fiscalización para presentar sus planillas, es mayor al establecido contractualmente, lo cual no ha sido justificado ni demostrado por el Representante Legal de la fiscalización, por lo que se mantiene el comentario.

Conclusión

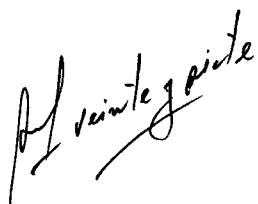
El fiscalizador contratado incumplió lo establecido en la cláusula décima, numeral 10.6 del contrato, al no presentar con la debida oportunidad las planillas mensuales, pese a los requerimientos de la supervisión.

Recomendación al Director de Construcciones del Transporte

Dispondrá al supervisor, exija a la fiscalización la presentación oportuna de las planillas mensuales, de conformidad con la respectiva cláusula contractual, debiendo verificar su cumplimiento el Subsecretario de Infraestructura del Transporte.

Instalación de botiquines de primeros auxilios adicionales a los contratados, es responsabilidad de la contratista

Hasta la planilla N° 13 de avance de obra, se han planillado e instalado en el proyecto 7 botiquines de primeros auxilios.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Al veinte y siete", is written in a cursive style.

las necesidades ambientales...".

Opinión del Supervisor del Proyecto a la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que por las características y magnitud del proyecto; y, a fin de cumplir con requerimientos ambientales, la fiscalización incrementó la cantidad del rubro del contrato, el cual consta en el cronograma vigente.

Criterio del equipo de control

En la tabla de cantidades y precios del contrato, consta la instalación de 3 botiquines de primeros auxilios y en la especificación técnica del rubro, se indica que de requerirse algún botiquín adicional a lo previsto en el contrato, éste será proporcionado por el contratista a su costo.

Conclusión

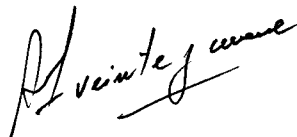
La fiscalización contratada inobservó lo estipulado en el artículo 12 "De la Fiscalización" del Reglamento de Determinación de Etapas del Proceso de Ejecución de Obras y Prestación de Servicios Públicos y la cláusula quinta de su contrato, al no considerar para el pago lo indicado en la especificación técnica 213-2 Botiquín de Primeros Auxilios. Asimismo, la supervisión en el proceso de aprobación de las planillas no consideró la especificación mencionada, incumpliendo lo establecido en el artículo 12 del Reglamento ibídem.

Recomendación al Subsecretario Regional 5

Exigirá a la fiscalización y supervisión del proyecto, reliquiden los valores cancelados sin justificación al contratista, por concepto de botiquines adicionales, considerando la especificación técnica contractual, debiendo verificar su cumplimiento el Subsecretario de Infraestructura del Transporte.

Duplicación de cantidades de rubros en los sustentos de planillas de obra

De la revisión de las planillas de avance de obra y sus anexos, el equipo de control colige que existen diferencias entre los valores planillados y los realmente ejecutados,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Alveinte J. Carrasco".

debido a que en las planillas se consideran cantidades de obra duplicadas en los rubros de acero de refuerzo en barras en pilotes y superestructura, camisas metálicas de 12 y 20 mm en varios pilotes y hormigón estructural en zapata de varias pilas, por lo que se ha cancelado injustificadamente hasta la planilla 16 correspondiente a diciembre de 2010, el valor de 396 591,80 USD (Anexo N° 6).

En las planillas N° 12 y 16, existen errores en la suma de las cantidades del rubro 504(1) Acero de refuerzo en barras $f_y=4$ 200 kg/cm² del ítem 5.3 Superestructura, planillándose 245 770,24 kg en lugar de 245 651,80 kg y 358 197,66 en lugar de 357 939,90 kg, existiendo diferencias de 118,44 kg y 258,06 kg, respectivamente, valores que multiplicados por el precio unitario de 1,47 USD significa una diferencia pagada en exceso de 553,46 USD.

Durante la realización del examen, el equipo de control detectó que en las planillas de trabajos existían cantidades duplicadas y no justificadas en los rubros de hormigón y acero en los accesos al puente sector Durán; y, un error en el cálculo de la cantidad de acero de presfuerzo, lo cual fue informado a la supervisión, fiscalización y contratista para que realicen la revisión correspondiente, efectuándose el descuento de 176 713,01 USD en la planilla N° 15 de noviembre de 2010 (Anexo N° 7).

Estas circunstancias se producen por cuanto la fiscalización y supervisión no verificaron la exactitud de las cantidades de obra constantes en los anexos de las planillas de avance de obra, ocasionando los pagos en exceso.

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

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

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

Esta obligación también consta en la cláusula quinta, Alcance de los Trabajos del contrato de fiscalización de la construcción del puente segmental sobre el río Babahoyo.



El artículo 54 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, establece:

“Art 54.-Responsabilidad en los procesos de estudio, contratación y ejecución.- Las autoridades, dignatarios, funcionarios y servidores que tengan a su cargo la dirección de los estudios y procesos previos a la celebración de los contratos públicos, tales como de construcción, provisión, asesoría, servicios, arrendamiento, concesiones, delegaciones, comodato y permuta, serán responsables por su legal y correcta celebración; y aquellos a quienes correspondan las funciones de supervisión, control, calificación o dirección de la ejecución de los contratos, serán responsables de tomar todas las medidas necesarias para que sean ejecutadas con estricto cumplimiento de las estipulaciones contractuales, los programas, costos y plazos previstos....”

Opinión del Apoderado General y Representante Legal de GUANXI ROAD & BRIDGE ENGINEERING CORPORARTION a la comunicación de resultados provisionales y borrador del informe

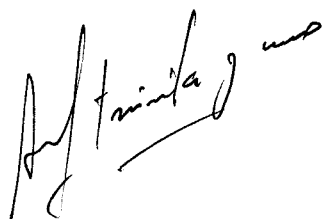
Solicita que al haberse descontado los USD 176 713,01 en la planilla N° 15, se elimine el comentario.

Opinión del Apoderado de un exMinistro de Transporte y Obras Públicas a la comunicación de resultados provisionales

Señala que: *“...Conforme al texto del documento constante en el documento que estoy respondiendo, esos valores han sido recuperados, debido a lo cual no deben constar en el instrumento...”*

Opinión del Representante Legal de la fiscalización a la comunicación de resultados provisionales

Indica que por la complejidad de la ejecución contractual, hubo ciertos rubros sobre los cuales se dificultó calcular la cantidad exacta, señalando que el asunto está corregido toda vez que el valor de USD 176 713,01 se ha descontado en la planilla 15 del contratista de la obra y el saldo se continuará liquidando conforme se tramiten las planillas.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Antonio J. ...' with a flourish at the end.

Opinión del Representante Legal de la fiscalización al borrador del informe

Que en aplicación del artículo 91 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, el comentario debe suprimirse "...puesto que la situación se solventó durante el proceso de ejecución, con anterioridad incluso a la realización de este examen especial...".

Opinión del Supervisor del Proyecto a la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que la medición, elaboración, verificación y certificación de la exactitud de las planillas de pago son de responsabilidad de la fiscalización contratada de conformidad con la cláusula quinta del contrato de fiscalización. Que por la magnitud y naturaleza del proyecto, para verificar la exactitud de cada uno de los rubros se necesitaría una estructura similar a la de la fiscalización contratada, que representaría doble gasto en recursos humanos y financieros injustificados; y, señala que la supervisión para el trámite de las planillas de obra, revisa su debida implementación, esto es, que cuente con los documentos habilitantes y que corresponda a obras ejecutadas.

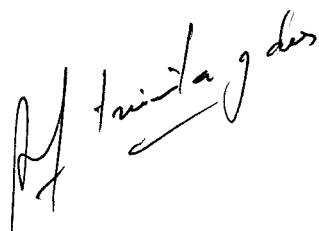
Informa que se ha dispuesto a la fiscalización la revisión total de las planillas y documentos y de ser el caso liquidar valores en la próxima planilla y/o aclarar con el debido sustento las observaciones de la comunicación de resultados provisionales.

Opinión del Supervisor del Proyecto al borrador del informe

Señala que se está procediendo con la revisión de todas las planillas "...para en base a documentos, proceder con la liquidación y/o aclaración, de las cantidades de obra planilladas respecto de las ejecutadas".

Criterio del equipo de control

El valor que ha sido descontado y que hace referencia el Apoderado del exMinistro y el Representante Legal de la fiscalización, se refiere exclusivamente al que consta en el Anexo N° 7 (176 713,01 USD), sin considerar que el valor no justificado incluido en el Anexo N° 6 (396 591,80 USD), no ha sido reliquidado.

 *Francisco J. de los*

Al haberse cancelado valores duplicados, hayan sido o no reliquidados, se produjo un área crítica, observación que fue evidenciada por el equipo de control durante la realización del examen, por lo que se mantiene el comentario.

Conforme el artículo 54 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, a la supervisión le corresponde tomar todas las medidas necesarias para que los proyectos se ejecuten con estricto cumplimiento de las estipulaciones contractuales, los programas, costos y plazos previstos.

Conclusión

La fiscalización al no verificar la exactitud de las cantidades de obra planilladas y realmente ejecutadas, incumplió lo estipulado en los artículos 11 y 12 del Reglamento de Determinación de Etapas del Proceso de Ejecución de Obras y Prestación de Servicios Públicos y la cláusula quinta del contrato de fiscalización. Por su parte, la supervisión al no adoptar medidas que permitan verificar que los valores incorporados en las planillas sean correctos, incumplió el artículo 54 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, hechos que han ocasionado duplicación de valores por 396 591,80 USD y 553,46 USD, los cuales son susceptibles de reliquidación durante el desarrollo del contrato de construcción vigente; tal como, el valor de 176 713,01 USD, que ya fue descontado en la planilla N° 15 tramitada por la fiscalización.

Recomendación al Subsecretario Regional 5

Dispondrá a la supervisión y fiscalización, lleven a efecto un control interno exhaustivo, previo a la aprobación de planillas, a fin de que los valores incorporados en las mismas, correspondan a las cantidades realmente ejecutadas; debiendo reliquidarse los valores que de forma duplicada se han incorporado en las planillas de avance de obra que han sido tramitadas y canceladas más los intereses que correspondan al tiempo que los mantuvo en su poder la contratista, cuyo cumplimiento será verificado por el Subsecretario de Infraestructura del Transporte.

En razón de que los valores observados, constituyen una muestra de los rubros contractuales, dispondrá que la supervisión y la fiscalización, efectúen una revisión total de los rubros planillados y realicen las reliquidaciones que correspondan.

Ref. treinta y tres

Personal del contratista no utiliza equipos de protección personal

De acuerdo a lo estipulado en la cláusula veintiuno, numeral 21.11 del contrato, corresponde al contratista la prevención de accidentes y debe establecer las normas de seguridad para cada una de las actividades a desarrollar, imponer su cumplimiento para eliminar riesgos innecesarios y para proporcionar la máxima seguridad a todo el personal a su cargo.

Del recorrido realizado por el equipo de control, el día 24 de febrero de 2011, entre las 11:00 y las 13:00 horas, se evidenció que un número significativo de personal que labora en la construcción del puente, no utiliza el equipo de protección personal.

De igual manera en el recorrido realizado en el campamento "El Pedregal", el 25 de febrero de 2011, a las 11:00 horas, se comprobó que en número significativo, el personal no usa el equipo de protección personal que es indispensable en esta zona.

De las inspecciones realizadas por el equipo de control, se apreció, que tanto en el campamento como en los frentes de trabajo en Durán y La Puntilla, existen escombros que no han sido recolectados y retirados oportunamente.

Opinión del Apoderado General y Representante Legal de GUANXI ROAD & BRIDGE ENGINEERING CORPORATION al borrador del informe

Señala que es política de GRBC dotar a sus trabajadores del equipo necesario para brindar máxima seguridad al personal a su cargo y vigilar de manera permanente que todos sus trabajadores lo utilicen durante las jornadas laborales.

Adjunta copias simples de las facturas de compra de los equipos de protección entregados al personal, fotos del proceso constructivo, sobre las que indica que se observa el cumplimiento del uso de los equipos de seguridad y copias del Reglamento Interno de Trabajo, Reglamento Administrativo de la Obras y Reglamento Interno de Seguridad y Salud.

Señala que la inspección realizada por el equipo de control a las 13:00 horas corresponde a la hora de almuerzo de los trabajadores, que es entre las 12:00 y las 13:00 horas, por lo que no estaban con el equipo de seguridad.

Alfonso J. Castro

Opinión del Supervisor del Proyecto al borrador del informe

Manifiesta que se ha dispuesto a la fiscalización exigir el uso de los implementos de seguridad del personal que labora en el proyecto y su verificación permanente; y, que de acuerdo al avance de los trabajos se efectúa el retiro de los escombros de los diferentes frentes de trabajo.

Criterio del equipo de control

La evidencia detectada por el equipo de control, tiene que ver con la falta de utilización de los equipos de protección del personal de la contratista, en labores en que su uso es obligatorio, ya que los trabajadores, al momento de la inspección, se encontraban efectuando diversos trabajos de construcción de las dovelas del puente.

Conclusión

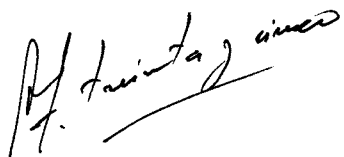
El contratista y la fiscalización, al no exigir la utilización obligatoria de los equipos completos de protección personal, incumplieron con lo establecido en el numeral 21.11 del contrato.

Recomendación al Subsecretario Regional 5

Instruirá a la supervisión y fiscalización, exijan a la contratista que su personal en obra, utilice obligatoriamente el equipo de protección personal; así también, dispondrán al contratista, retiren los escombros del área del proyecto, a fin de que los frentes de trabajo estén expeditos, debiendo verificar su cumplimiento el Subsecretario de Infraestructura del Transporte.

Errores en planillas de fiscalización ocasionan pagos injustificados

De la revisión de las planillas mensuales de fiscalización, el equipo de control verificó que desde la planilla N° 6 hasta la planilla N° 21, existen errores en la suma del valor mensual planillado del personal auxiliar, cancelándose injustificadamente un valor de 37 261,26 USD (Anexo N° 8).



Esta deficiencia fue puesta en conocimiento de la supervisión y fiscalización, a fin de que se realicen las correcciones pertinentes, efectuándose el descuento de dicho valor en la planilla 22 de octubre de 2010.

Conclusiones

El fiscalizador contratado ha presentado sus planillas con errores en la suma del valor mensual del personal auxiliar, sin verificar que sus costos correspondan a los valores incluidos en su oferta negociada.

La supervisión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, incumplió sus funciones de acuerdo a lo previsto en la Norma de Control Interno N° 500-04 "Gestión en la Ejecución", al aprobar las planillas de la Asociación Consultora, sin verificar su correcta elaboración.

Estas deficiencias han ocasionado pagos injustificados que suman un valor de 37 261,26 USD, que posteriormente fue descontado en la planilla N° 22.

Opinión del Representante Legal de la fiscalización a la comunicación de resultados provisionales y al borrador del informe

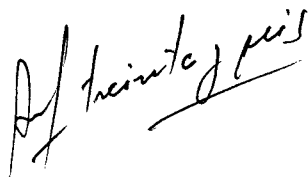
Señala que el valor observado ya se descontó, por lo que no debe ser parte del comentario.

Opinión del Supervisor del Proyecto a la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que hubo un error de buena fe, al no percatarse que tratándose de hojas electrónicas, podían deslizarse celdas ocultas que, como en el presente caso, corresponde a personal auxiliar que no laboró en los períodos observados.

Criterio del equipo de control

Al haberse cancelado valores sin justificación por errores en las planillas de fiscalización, se produjeron los incumplimientos descritos en el comentario.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Alfredo J. Pérez".

Recomendación al Subsecretario Regional 5

Dispondrá a la supervisión, realice un control interno previo a la aprobación de las planillas de la fiscalización contratada, a fin de que los valores incorporados en las mismas, correspondan a las actividades contractuales de control realmente ejecutadas.

Exigirá a la supervisión, implemente un mecanismo para verificar que la presencia diaria del personal de fiscalización en el proyecto, sea concordante con los porcentajes de participación que se incluye en las planillas, debiendo verificar su cumplimiento el Subsecretario de Infraestructura del Transporte.

Opinión del Supervisor del Proyecto al borrador del informe

Indica que se cuenta con un Asistente para verificar la asistencia diaria del personal de fiscalización y la revisión de las planillas.

Terreno en el que se instaló el campamento es propiedad de la contratista

El contrato para la construcción del puente segmental sobre el río Babahoyo se suscribió el 2 de julio de 2008.

La propiedad en la cual se implanta el campamento del proyecto, conforme consta en la copia de la escritura de adjudicación de 12 de agosto de 2008, pertenece a la contratista de la construcción del proyecto, la compañía Guangxi Road & Bridge Engineering Corporation. La propiedad adquirida corresponde a las instalaciones del exclub El Pedregal.

En este inmueble, la contratista con cargo al contrato ha realizado las adecuaciones para el funcionamiento de viviendas, oficinas, laboratorios y talleres con sus respectivas instalaciones, necesarias para la construcción de la obra. Adicionalmente, se han realizado obras importantes de mejoramiento del suelo y pilotaje para darle la estabilidad suficiente, a fin de soportar el peso de las dovelas de hormigón y de los equipos requeridos para su fabricación, especialmente en la denominada área industrial del campamento.

Por este concepto, en las planillas 1 a la 5 que corresponden al período comprendido entre el 17 de julio de 2008 y 31 de mayo de 2009, se ha cancelado el rubro 201-(1) Campamento y Obras Conexas, por un valor global de 8 406 360,00 USD, que consta en la tabla de cantidades y precios del contrato.

Por treinta y siete

El resumen de los trabajos ejecutados y cancelados de acuerdo al anexo de la planilla 5 es el siguiente:

Área administrativa y de servicios	985 687,90 USD
Área industrial	4 398 112,10 USD
Obras conexas	<u>1 456 200,00 USD</u>
Total	6 840 000,00 USD
Costos indirectos 22,90%	<u>1 566 360,00 USD</u>
Costo total	8 406 360,00 USD

El campamento del proyecto se ha construido con cargo al contrato, en una propiedad de la contratista de la obra, en la que se han realizado importantes trabajos de mejoramiento del suelo y adecuaciones para su funcionamiento.

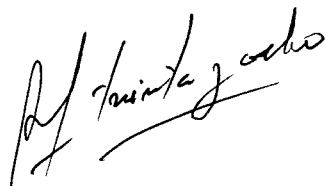
Opinión del Apoderado General y Representante Legal de GUANXI ROAD & BRIDGE ENGINEERING CORPORARTION a la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que en el contrato modificatorio celebrado el 20 de noviembre de 2009, se incluyó en la fórmula de reajuste de precios, el rubro campamento, así como su especificación especial, en la que se indica que si el inmueble es de propiedad de la contratista, no se observará lo previsto en su numeral 2 Procedimiento de trabajo, respecto al desmantelamiento y recuperación ambiental del campamento.

Señala que en la especificación especial, se permite implantar el campamento del proyecto en un inmueble de propiedad del contratista, como en efecto ocurrió, ya que el Ministerio no disponía de un terreno en el sitio de la obra.

Recomendación a la Ministra de Transporte y Obras Públicas

En razón de las importantes inversiones realizadas en el campamento, canceladas aplicando el correspondiente rubro contractual, dispondrá al Subsecretario de Infraestructura del Transporte y al Director de Asesoramiento Legal, que ceñidos al marco legal vigente, efectúen los trámites necesarios, a fin de que el terreno en donde se implanta el campamento se declare de utilidad pública y pase a poder del Ministerio.



Rendimiento de producción de elementos en el puente segmental

Mediante Orden de Cambio N° 3 suscrita el 24 de diciembre de 2010, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, amplía el plazo del contrato de construcción hasta el 6 de agosto de 2011.

A fin de verificar el rendimiento en los procesos de producción y colocación de las dovelas o segmentos en el puente segmental, actividades que constituyen la ruta crítica del proyecto, el equipo de control realizó una evaluación, desde el 24 de noviembre de 2010 hasta el 10 de enero de 2011 (47 días), del rendimiento de la colocación de los elementos del puente, estableciéndose lo siguiente:

Datos Generales del puente

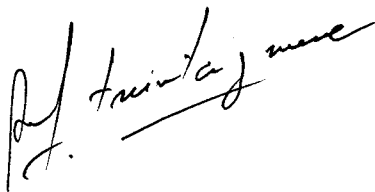
Número de pilas	26
Número de segmentos sobre pila (segmento cero)	26
Número de segmentos en cada pila (sin segmentos cero)	22
Número de segmentos en accesos	6
Total de segmentos del puente	604

Proceso constructivo

Segmentos colocados	191
Segmentos que faltan colocar	413
Segmentos colocados en 47 días (incluidos 2 segmentos sobre pila)	74
Promedio diario (segmentos por día)	1,57

Desde la fecha de montaje del primer segmento el 25 de julio de 2010, hasta el 24 de noviembre de 2010 (122 días), se colocaron 117 segmentos, es decir tenía un rendimiento promedio de 0,96 segmentos por día.

De acuerdo a los reportes de la fiscalización, se encuentran fabricados todos los segmentos cero (26), de los cuales 9 están instalados, 5 en el sector Aquamarina y 4 en el sector Durán.



Además se encuentran en stock 105 segmentos, que incluyen 17 segmentos cero (segmentos sobre pila).

Según información de la fiscalización, el rendimiento promedio de fabricación de los segmentos con ocho encofrados, es de aproximadamente 48 por mes.

Con el promedio de instalación de 1,57 dovelas por día, se requerirían 263 días (8,77 meses) para instalar las 413 dovelas faltantes, a lo que se debería añadir el tiempo necesario para realizar los trabajos misceláneos de terminación del puente, por lo que es posible advertir que si la constructora no acelera los trabajos de colocación de dovelas en el puente, no se logrará cumplir con el plazo contractual.

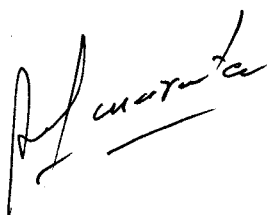
Es importante indicar que la contratista tiene liberados 2 encofrados que se utilizaban en la fabricación de los segmentos cero que están concluidos y además se encuentra en la fase final de construcción de una viga de lanzamiento para los segmentos cero, con lo que se puede optimizar el avance de la obra.

Opinión del Apoderado General y Representante Legal de GUANXI ROAD & BRIDGE ENGINEERING CORPORARTION a la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que la decisión de la contratista es concluir los trabajos dentro del plazo contractual y que se han adoptado varias acciones orientadas a acelerar los trabajos.

Que se han fabricado 348 de un total de 606 segmentos y aspiran fabricar entre 15 y 16 segmentos semanales, que con un promedio prudente de 14 segmentos por semana, se podría concluir su fabricación aproximadamente el 18 de junio de 2011.

Señala que con la fabricación de una doble barcaza con puente grúa incorporado, que ya se encuentra en operación, se puede montar los segmentos cero anticipadamente a la llegada de la viga de lanzamiento y con la eliminación de la necesidad de colocar una pila de apoyo provisional para el paso de la viga lanzadora de una pila a otra, mediante un reforzamiento en determinados segmentos en la parte superior, podría estimarse, con un promedio de colocación de 2,5 segmentos por día, que el montaje de los 380 segmentos faltantes, se podría concluir el 11 de julio de 2011.



Finalmente señala que con las mejoras implementadas a los procesos constructivos, se garantiza el cumplimiento de los programas de trabajo aprobados por el Ministerio.

Opinión del equipo de control

De los 604 segmentos que constituyen el puente, el número de segmentos que falta colocar al 24 de febrero de 2011, es de 332 y no 380 que indica la contratista, con lo que la posible fecha de terminación del montaje de segmentos, con el rendimiento previsto de 2,5 segmentos por día, sería el 22 de junio de 2011.

Recomendación al Subsecretario de Infraestructura del Transporte

Dispondrá a la supervisión que verifique y evalúe las medidas adoptadas por la contratista y fiscalización en los procesos de fabricación y montaje de los segmentos, a fin de que los trabajos se terminen dentro del plazo previsto, debiendo verificar su cumplimiento.

El Ministerio y la fiscalización determinaron que las pruebas de perfilaje sónico de los pilotes son responsabilidad del contratista

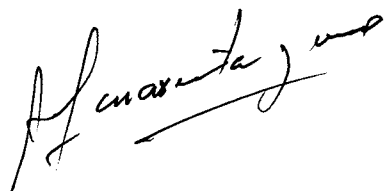
Mediante varios oficios, la contratista ha solicitado a la fiscalización y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que en razón de que en su oferta no están incluidos los costos para realizar las pruebas de perfilaje sónico, se le reconozca el pago respectivo.

Mencionan como antecedente el Alcance N° 3 a las bases, relacionado con la pregunta N° 17 y la respuesta emitida por el Comité de Contrataciones en sesión de 7 de febrero de 2008.

La pregunta y respuesta mencionadas expresan lo siguiente:

"17. PERFILAJE SÓNICO

Sírvase indicar si será necesario realizar ensayos y presentar resultados de pruebas de perfilaje sónico en los pilotes; de ser así, sírvase indicar en cuántos y cuáles de ellos, y si el oferente deberá considerar este costo dentro de los precios unitarios de los rubros correspondientes.



RESPUESTA: La Fiscalización ordenará la ejecución de estos ensayos, de ser necesario”

El Superintendente de la contratista mediante oficio N° GRBC-343 de 26 de mayo de 2009, informó a la fiscalización que la constructora no tiene contractualmente la obligación de realizar el perfilaje en los pilotes de 2,50 m de diámetro, por lo que solicita su reconocimiento, ante lo cual el Procurador Común y Representante Legal de la fiscalización, le comunica que: “...tenga por entendido taxativamente que este trabajo forma parte del Rubro 501-(16): PILOTE PREBARRENADO D=2,50 m FUNDIDO IN SITU tal como consta en el Análisis de Precios Unitarios incluido en la página 000533 de su propuesta, con sujeción estricta a las especificaciones particulares del proyecto...”

El Director de Fiscalización, con oficio N° MTOP/FIS/BAB/09/449 de 31 de julio de 2009, sobre el tema en mención, informó al Director de Construcción del Transporte (E), a fin de que sea analizado por las autoridades del Ministerio, que en la especificación técnica del rubro 501-(16) que transcribe, se incluye la especificación para la ejecución del perfilaje sónico y efectúa los siguientes comentarios:

- Con la contestación realizada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el Alcance N° 3, causó un cambio en la especificación del contrato, que indica que las pruebas de perfilaje sónico deben realizarse en todos los pilotes y que su costo debe incluirse en el costo unitario del metro de pilote, por control de calidad de la obra ejecutada y transcribe las partes pertinentes al Procedimiento de Trabajo; y, Medición y Pago de la especificación técnica del rubro en análisis:

“PROCEDIMIENTO DE TRABAJO

Para comprobar la continuidad del pilote construido se realizarán pruebas de perfilaje sónico en todos los pilotes barrenados construidos.

Medición y Pago.

Medición-

No se medirán para el pago los empalmes de pilotes, ni las perforaciones, chorros de agua o cualquier otra provisión empleada para lograr la penetración exigida, ni la ejecución de la prueba de perfilaje sónico, considerándose que estos trabajos son compensados por los pagos efectuados por el rubro ejecutado y por el control de calidad que se debe llevar a los pilotes construidos.”

Al cuarenta y dos

- La especificación técnica menciona que la ejecución del ensayo de perfilaje sónico representa un control de calidad de la ejecución del pilote.
- En el análisis de precios unitarios del rubro Pilote Prebarrenado D=2,50 m se incluye *"...el control de calidad del pilote, descrito como elementos para el control de calidad del pilote, dentro de la ejecución del rubro, es decir que forma parte del rubro la ejecución del control de calidad."*

Concluye indicando que: *"...Considerando lo que se incluye en el Análisis de Precios Unitarios, la contratista no consideró dentro de su propuesta las aclaraciones realizadas en el proceso de licitación, por lo que el reclamo presentado no sería procedente..."*

Ante un reclamo de la contratista de que se reconozca el pago de las pruebas de perfilaje sónico realizado en los pilotes, el Subsecretario de Infraestructura del Transporte, con oficio N° SIT-09-338-OF de 31 de agosto de 2009, le remite al Superintendente del Proyecto (E), copia del oficio N° MTOP/FIS/BAB/09/449, *"...suscrito por el Director de Fiscalización...quien realiza un análisis detallado de lo solicitado y de las Especificaciones Técnicas que rigen el presente contrato..."*

Señala además que de acuerdo a la cláusula quinta del contrato de fiscalización, *"Alcance de los Trabajos"*, en la parte pertinente se indica que corresponde a la consultora *"Resolver las dudas que surgieren en la interpretación de los planos, especificaciones, detalles constructivos y sobre cualquier asunto técnico relativo al proyecto"*.

Sin embargo, el Superintendente del Proyecto mediante oficio N° GRBC-1030 de 8 de septiembre de 2010, nuevamente solicita al Subsecretario de Infraestructura del Transporte y con posterioridad a la fecha de corte del presente examen, 31 de diciembre de 2010, con oficio N° GRBC-1419 de 19 de enero de 2011 a la Ministra de Transporte y Obras Públicas, el análisis y la cancelación de las pruebas de perfilaje sónico realizadas.

Opinión del Apoderado General y Representante Legal de GUANXI ROAD & BRIDGE ENGINEERING CORPORATION a la comunicación de resultados provisionales

Manifiesta que en su oferta no están considerados en los análisis de precios unitarios el equipo y personal necesarios para realizar las pruebas de perfilaje sónico.

Pf. Cuarenta y dos

Señala que los “*elementos de control de calidad del pilote*” que consta en el análisis del precio unitario, corresponden conforme consta en la Metodología de construcción del puente, a los controles que la contratista realizará en la construcción de los pilotes prebarrenados y se refieren “...*a los ensayos para la obtención del diseño óptimo para los pilotes incluido los modelos matemáticos y físicos del hormigón masivo, verificación de la calidad del lodo de perforación, ensayos de hormigón fresco y endurecido, y sistemas de enfriamiento y control de temperatura, pruebas totalmente diferentes a los ensayos de perfilaje sónico...*”

Que por la modificación de los pliegos, los oferentes no debían incluir en la oferta los costos por ensayos de perfilaje sónico.

Conclusión

Sobre el pago de perfilaje sónico, la fiscalización, en concordancia con las disposiciones de la especificación técnica respectiva, determina que considerando el análisis del precio unitario de la oferta, la contratista no consideró dentro de su propuesta las aclaraciones realizadas en el proceso de licitación, por lo que el reclamo presentado no sería procedente, criterio que ha sido comunicado a la contratista por el Subsecretario de Infraestructura del Transporte el 31 de agosto de 2009.

Recomendación a la Ministra de Transporte y Obras Públicas

Instruirá al Subsecretario de Infraestructura del Transporte y al Director de Asesoría Jurídica, considerando los aspectos técnicos y contractuales, emitir el pronunciamiento institucional sobre los nuevos requerimientos presentados por la contratista.



Ing. Paúl Noboa León

DIRECTOR DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL

