

RESUMEN EJECUTIVO

Fase Final de mejoramiento y pavimentación de la Ruta Nacional 7E, la Ruta RDAV-05 El Rosario -Senahú y la rehabilitación de caminos rurales asociados a la RN7E en el área del Polochic. Tramo 4: El Estor-Puente Sumache, Izabal.

1. Introducción: La Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción (CoST – por sus siglas en inglés), es una iniciativa multi sectorial diseñada para promover la transparencia y la rendición de cuentas de los proyectos de infraestructura pública. CoST busca promover la transparencia por medio de la divulgación de 31 ítems ó indicadores llamado Estándar de Datos CoST para Infraestructura Pública -IDS- (por sus siglas en inglés) del proyecto. Un equipo de aseguramiento complementa la difusión, al verificar la información y resaltar hallazgos en un lenguaje fácil de comprender.

2. Proyecto: El proyecto según las Bases de Licitación, consistía en la colocación de la carpeta de Concreto Hidráulico de 18 cms. de espesor, con lo que se concretaría una Sección Típica “D” modificada con dos carriles de 3.00 metros cada uno y un ancho de hombros de cada lado de 1.30 metros y cuneta de concreto hidráulico simple Tipo “L”, de 1.25 metros de ancho como máximo y 0.10 m. de espesor. Además, estaba contemplada la construcción de un puente sobre el Río Sumache. Los trabajos incluyen la señalización respectiva del tramo y la construcción de diversas obras conexas con el mejoramiento y pavimentación del tramo, tales como, casetas para la espera de bus, señalización e implementación y cumplimiento de las disposiciones técnicas ambientales y medidas de mitigación ambiental. El proyecto se inicia en la entrada a la cabecera municipal de El Estor, donde inicia el Boulevard, sobre la Carretera RN7E, y terminaba originalmente en el Puente Sumache, El Estor, Izabal. Posteriormente se hicieron dos ampliaciones, la primera hasta el Puente Máquina y la segunda ampliación hasta el Puente Tebernal, sobre la misma Ruta Nacional 7E, en dirección hacia Río Dulce. Al momento de la visita al proyecto en había llegado a un avance físico de 95% del total de la ejecución en el Tramo IV incluyendo las dos ampliaciones.

3. Nivel de divulgación: Al 29 de octubre de 2015, el proyecto tenía un nivel de divulgación del Estándar de Datos CoST de un 52%, el que fue revisado nuevamente el 28 de noviembre de 2016, encontrándose que no había divulgación de más documentación, por lo que permanece en el mismo nivel de divulgación, lo cual se considera inadecuado, ya que por el tiempo transcurrido de un año, el proyecto podría haber finalizado su ejecución física.

4. Contratación: Para el proceso de contratación de la obra no existió publicación del llamado a concurso, según Resolución 080-2012 del 8 de junio de 2012 del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, y publicada en Guatecompras el 10 de julio de 2012, en donde se recomienda contratar el proyecto de forma directa. El 9 de agosto de 2012 se publicó en Guatecompras el Contrato No. 036-2012-DGC-C, con la Empresa Constructora CODICO S. A. de fecha 02 de agosto de 2012 por un monto de Q.121,480,470.08, para la ejecución de la Fase Final de los trabajos de Mejoramiento de la Carretera RN7E Tramo IV El Estor-Puente Sumache, Izabal (Pavimentación).

5. Ejecución y supervisión: A la fecha de la inspección de campo realizada el 14 de mayo de 2015, el proyecto estaba con un 95% de avance físico y su avance financiero también era del 95%. Por lo que a esta fecha, el proyecto podría estar totalmente concluido, lo cual no se evidencia en el Portal de Guatecompras. La supervisión estaba a cargo de la empresa Kathira & Engineers International (KEI).

6. Costo, tiempo, calidad y relevancia: De acuerdo a información de la empresa supervisora, el monto actualizado del contrato para el Tramo IV es de Q175,056,037.03. El proyecto inició su ejecución el 20 de agosto de 2012 y deberá terminar la construcción el 29 de junio de 2015, aunque la fecha original de terminación del plazo contractual de construcción era el 19 de agosto de 2013. Según lo indicado por la empresa supervisora, lo ejecutado a la fecha en la obra fue realizado acorde con los requisitos contemplados en las especificaciones técnicas. También se indicó que la empresa ejecutora contó con el equipo y materiales necesarios para la construcción de la carretera, se conoció los predios donde se encontraba

la maquinaria y el equipo utilizado, depósitos de combustible, trituradora y planta de concreto. La Ruta Nacional 7E es una carretera importante para la zona Sur del departamento de Alta Verapaz y Occidente del departamento de Izabal, ya que comunica una amplia zona geográfica muy poblada y productiva. El Tramo IV: El Estor-Puente Sumache-Aldea Fronteras (Río Dulce), se une a los Tramos I, II y III que están en proceso de construcción que comunican con la Ruta Nacional 14 en la Aldea San Julián que conduce al centro urbano más grande de la zona, que es la Ciudad de Cobán.



7. Hallazgos: El proyecto cuyo monto de contratación está en el régimen de licitación, no se encuentra publicada la convocatoria pública a través del Portal de Guatecompras, ni la información sobre la calificación de oferentes, ya que la contratación se indica mediante Resolución Ministerial 080-2012 del 8 de junio de 2012, divulgada en Guatecompras, se realizó bajo la modalidad de contratación directa, por lo que no queda suficientemente sustentada la base legal de su contratación a la luz de la Ley de Contrataciones vigente.

Debido a que el proyecto fue diseñado aproximadamente en 2005, cuando las condiciones de tránsito de vehículos no eran a las existentes actualmente, debido a las instalación reciente de industrias extractivas de níquel y otros minerales, plantaciones de caña de azúcar y de palma africana y de un ingenio, industrias que utilizan la carretera para transportar sus productos, hacen que las cargas a la que está siendo sometida la capa de rodadura exceden el límite permitido en el diseño original, por lo que la vida útil de la carretera en buen estado se verá reducida en un plazo no posible de determinar sin un estudio técnico específico.

Recomendaciones:

Que la Dirección General de Caminos, publique en el Portal de Guatecompras la documentación de sustento legal que aclare bajo que legislación general y ordinaria, se amparó realizar la contratación del proyecto en modalidad de selección directa.

De igual manera, debe realizar las publicaciones necesarias en el portal de Guatecompras sobre los indicadores faltantes en las etapas de precontrato, contrato y post contrato.

8. El informe completo de este proyecto está disponible en el sitio web de CoST Guatemala.

Para mayor información sobre CoST:
Sitio web: www.cost-guatemala.org

RESUMEN EJECUTIVO

Proyecto de Construcción del Tramo 1 de la Franja Transversal del Norte, entre Modesto Mendez-Raxruhá, a cargo de la DGC/MCIV

1. Introducción: La Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción (CoST – por sus siglas en inglés), es una iniciativa multi sectorial diseñada para promover la transparencia y la rendición de cuentas de los proyectos de infraestructura pública. CoST busca promover la transparencia por medio de la divulgación de 31 ítems ó indicadores llamado Estándar de Datos CoST para Infraestructura Pública -IDS- (por sus siglas en inglés) del proyecto. Un equipo de aseguramiento complementa la difusión, al verificar la información y resaltar hallazgos en un lenguaje fácil de comprender.

2. Proyecto: El Proyecto denominado Franja Transversal del Norte incluye el mejoramiento de 239.5 km y la construcción de 90 km de carretera, con dos carriles uno en cada sentido, que corresponde a una característica de una sección típica 'C' contando con un ancho mínimo de corte de terracería de 12 m, ancho mínimo de terracería en relleno de 11 m, ancho de rodadura de 6.50 m, ancho de hombros de 1.45 m a cada lado, ancho del derecho de vía de 25 m, radio mínimo de curva de 47.75 m y pendientes máximas entre 8 y 10%. La capa de sub-base tendrá 30 cm de espesor y la capa de base de 8 cm, capa de rodadura de carpeta asfáltica de 6 cm, además prevé la construcción de drenaje menor (tubería transversal), drenaje mayor (bóvedas y puentes), señalización vertical y horizontal, así como la aplicación de las medidas de mitigación ambiental necesarias dentro del derecho de vía. La solución al problema del tramo de Modesto Méndez-Raxruha con una longitud de 102 kms.. El tramo tiene un avance físico estimado del 86% en su ejecución, restan puentes, señalización vertical y horizontal, definir dos sub-tramos: a) en Fray Bartolomé de Las Casas y b) en Raxruha. De acuerdo con la supervisión y la coordinación general de la FTN por parte de la DGC, los sub-tramos terminados fueron construidos cumpliendo las normas de diseño y de construcción establecidas para el proyecto.

3. Nivel de divulgación: Al 7 de julio de 2014, el proyecto tenía un nivel de divulgación del Estándar de Datos CoST de un 71%, el que fue revisado nuevamente el 28 de noviembre de 2016, encontrándose que no había divulgación de más documentación, por lo que permanece en el mismo nivel de divulgación, lo cual se considera inadecuado, ya que por el tiempo transcurrido de más de dos años, el proyecto podría haber finalizado su ejecución física.

4. Contratación: A partir de la emisión de la Ley de la Franja Transversal del Norte, se generan las condiciones para promover la construcción de una carretera que facilitara la comunicación entre las comunidades beneficiadas y contribuyera de esa forma al desarrollo de la región. La convocatoria Licitación Pública Internacional No. DGC-01-2006-FTN Para la ejecución del proyecto vial denominado Franja Transversal del Norte, constituido por los componentes de: Diseño Final, Adquisición del derecho de vía a favor del Estado, Construcción y Conservación. Los contratos acreditan la adjudicación a la empresa SOLEL BONEH, de todos los componentes del proyecto. La Supervisión fue adjudicada a Oficina de Ingeniería Raúl Meza Duarte.

5. Ejecución y supervisión: A la fecha de la visita a este proyecto, de los días 11 al 13 de marzo de 2014, el avance físico era de 86% y el financiero de 53%. El proceso de ejecución avanzaba con normalidad.

6. Costo, tiempo, calidad y relevancia: Los contratos acreditan la adjudicación a la empresa SOLEL BONEH, de todos los componentes del proyecto por un monto de \$ 209, 672,473.06, según el Plan de Trabajo aprobado que especifica un costo de \$ 57,440,156.03 para el tramo 1 con una longitud de 98.60 kms. En el SIGES se registra la siguiente información: Costo inicial Q.1,748,423,939.32; costo actualizado Q.2,417,330,063.75 registrando un avance financiero a la fecha del 53%. La Supervisión a Oficina de Ingeniería Raúl Meza Duarte. El monto del contrato de supervisión asciende a la cantidad de Q.26,892,263.67 originalmente. El contrato fue ampliado por medio del contrato 18-2013 en tiempo y monto siendo el nuevo monto según el SIGES de Q.41,095,360.77 que incluye el reconocimiento de sobrecostos como lo

establece la Ley de Contrataciones del Estado. El proyecto contempla en este sub-tramo a 427,814 beneficiarios de los municipios de Chisec, Coban, Fray Bartolome, Chahal, Livingston; de acuerdo con entrevistas realizadas con los usuarios de la ruta, consideran que el impacto a la fecha es positivo, dando como referencia que el recorrido se hacía antes en más de 7 horas y esto se ha reducido considerablemente, facilitando el transporte, el comercio y los servicios.



7. Hallazgos: La Dirección de Planificación de la EA ha realizado gestiones a fin de que se mejore la publicación de información que satisfaga el cumplimiento de Estándar de Datos CoST para este proyecto, sin embargo, la respuesta de las dependencias responsables, es mínima. El modelo de contratación (llave en mano), el hecho de que exista el mejoramiento de tramos y la construcción de nuevos kilómetros en el contrato global, así como la supervisión contratada por separado para cada tramo, no permiten integrar un costo por kilómetro para el caso del tramo 1, estimando el mismo en poco más de Q,5 millones, sin incluir los costos o gastos que la EA relacionados con el proyecto desde que el mismo surgió, implicando intervenciones de las unidades de: planificación, asesoría jurídica, derechos de vía, coordinación, zonas viales involucradas, entre otros. El tiempo de ejecución presenta retrasos, así como las gestiones para el derecho de vía en algunas partes del Tramo 1.

Recomendaciones:

Que la Dirección General de Caminos, publique en el Portal de Guatecompras la documentación sobre los indicadores faltantes en las etapas de precontrato, contrato y post contrato.

8. El informe completo de este proyecto está disponible en el sitio web de CoST Guatemala.

Para mayor información sobre CoST:
Sitio web: www.cost-guatemala.org

Proyecto Vial denominado Franja Transversal del Norte.

Tramo II: "Final Puente sobre el Río San Ramón en la entrada a Raxruhá - Final Puente sobre el Río Chixoy (Playa Grande)"

Resumen Ejecutivo del Reporte de Aseguramiento

- 1. Introducción:** La Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción (CoST – por sus siglas en inglés), es una iniciativa multi sectorial diseñada para promover la transparencia y la rendición de cuentas de los proyectos de infraestructura pública. CoST busca promover la transparencia por medio de la divulgación de 31 ítems ó indicadores llamado Estándar de Datos CoST para Infraestructura Pública -IDS- (por sus siglas en inglés) del proyecto. Un equipo de aseguramiento complementa la difusión, al verificar la información y resaltar hallazgos en un lenguaje fácil de comprender.
- 2. Proyecto:** El proyecto denominado Franja Transversal del Norte Tramo II: "Final Puente sobre el Río San Ramón en la entrada a Raxruhá - Final Puente sobre el Río Chixoy (Playa Grande)", fue seleccionado aleatoriamente como uno de los proyectos para el proceso de aseguramiento. Este proyecto fue contratado por la Dirección General de Caminos con la empresa SOLEL BONEH FTN S. A. a un precio original de US\$56.071,279.28. La finalidad del proyecto es la ampliación, el mejoramiento y la pavimentación de la ruta, que tiene una longitud total en cuatro tramos de 329.5 Kms. y el Tramo II tiene una longitud de 98.6 Kms. con una sección típica "C", además de acondicionar la sub rasante, la sub base, la base y la capa de rodadura.
- 3. Nivel de divulgación:** Al 17 de julio de 2014, el proyecto tenía un nivel de divulgación del Estándar de Datos CoST de 71%, el que fue revisado nuevamente el 28 de noviembre de 2016, encontrándose que no había divulgación de más documentación, por lo que permanece en el mismo nivel de divulgación, lo cual se considera inadecuado, ya que por el tiempo transcurrido de más de dos años, el proyecto podría haber finalizado su ejecución física.
- 4. Contratación:** Como resultado del concurso, la Dirección General de Caminos adjudicó el contrato de construcción a la empresa SOLEL BONEH FTN S. A., siguiendo los procedimientos de adquisiciones de según el Decreto 88-2005, Ley para la Ejecución del Proyecto Vial Denominado Franja Transversal del Norte. El financiamiento proviene del Banco Centroamericano de Integración Económica – BCIE y de fondos nacionales.
- 5. Ejecución y supervisión:** A la fecha de la visita a este proyecto, el 12 de marzo de 2014, el avance físico era de 82%, mientras que el avance financiero era de 81.15%. La supervisión estaba a cargo de la empresa Euro Estudios, S. L. - Aquaingeniería S. A.
- 6. Costo, tiempo, calidad y relevancia:** El costo por kilómetro es de Q. aproximadamente Q4,547,771.00, el cual se considera adecuado por el tipo de trabajo a realizar, que incluye movimiento de tierra, ampliación, construcción de drenajes, colocación del pavimento de concreto asfáltico como capa de rodadura de 6 cm. de espesor, la señalización vertical y horizontal y la aplicación de medidas de

mitigación. El proyecto inició su ejecución el 24 de marzo de 2010 y deberá terminar el 1 de octubre de 2014. La calidad del trabajo realizado era satisfactoria, el proceso de construcción ejecutado concuerda con los requisitos de las bases de licitación. El proyecto reduce ostensiblemente el tiempo y el costo de circulación de vehículos y usuarios, aumenta la seguridad de transportación y reduce las enfermedades respiratorias así como las incomodidades por lodazales y el polvo.



- 7. Hallazgos:** El tiempo entre la convocatoria al concurso público y la fecha para presentar las ofertas fue adecuado, de acuerdo con lo especificado en el artículo 23 de la Ley de Contrataciones del Estado. El plazo entre la fecha de presentación de las ofertas y su calificación y adjudicación resultó mayor que el establecido por el Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado. El avance físico de la obra era de 82%. El nivel de divulgación del Estándar de Datos CoST está por debajo de lo esperado según el avance de la obra actualmente.

Recomendaciones:

Que la Dirección General de Caminos, publique en el Portal de Guatecompras la documentación sobre los indicadores faltantes en las etapas de precontrato, contrato y post contrato.

- 8.** El informe completo de este proyecto está disponible en el sitio web de CoST Guatemala.

Para mayor información sobre CoST:

Sitio web: www.cost-guatemala.org

Información Clave del Proyecto

Fase del ciclo del proyecto	Lista de ICP a ser divulgada	Nombre del Proyecto: Mejoramiento y Pavimentación de la Ruta Nacional 7E, Tramo 1: San Julián-Puente Chascó. Entidad de Adquisición: Dirección General de Caminos.
Identificación del Proyecto	1. Especificaciones	Divulgadas.
	2. Propósito	Ampliación, mejoramiento y pavimentación de 48.95 km con sección típica "D".
	3. Localización	Departamentos de Alta Verapaz.
	4. Beneficiarios	102,740 habitantes beneficiados.
	5. Estudio de viabilidad	Pendiente.
Fondos para el Proyecto	6. Acuerdo de Financiamiento	Banco de Cooperación Internacional del Japón (JBIC).
	7. Presupuesto	Divulgado por medio del perfil de ruta nacional 7E tramo San Julián puente Sumanch.
	8. Costo estimado del proyecto (Precio base)	Q. 270,226,344.00
Proceso de contratación del Diseño del proyecto	9. Proceso de ofertas	Documento concurso RN7E GTP5 Final, solicitud de propuestas (SDP).
	10. Nombre del consultor principal del diseño	KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL "KEI".
Proceso de contratación de la Supervisión del proyecto	11. Proceso de ofertas	Documento concurso RN7E GTP5 Final, solicitud de propuestas (SDP).
	12. Nombre del consultor principal de la Supervisión	KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL "KEI".
Proceso de contratación de la obra	13. Proceso de licitación	Llamado a concurso en bases de licitación.
	14. Lista de oferentes	Pendiente.
	15. Informes de la Evaluación de las ofertas	Pendiente.
	a) Número de empresas en lista corta	Pendiente.
	b) Número de empresas que licitaron	Pendiente.
Detalles del Contrato de Supervisión	16. Precio del contrato	US \$ 9, 476,902.41.
	17. Trabajos y alcance de la obra	Asistencia técnica, diseño y supervisión técnica-administrativa y ambiental.
	18. Programa de trabajo	34 meses, sujetos a variaciones contractuales de la ejecución de la obra civil.
Detalles del Contrato de la Obra	19. Nombre del contratista	TOKURA CONSTRUCTION CO. LTD
	20. Precio del contrato	Q.208, 724, 297.73.
	21. Trabajos y alcance de la obra	En contrato aparecen las cantidades de trabajo a realizar.
	22. Programa de trabajo	360 días calendario.
Ejecución del Contrato de Supervisión	23. Cambios significativos al precio del Contrato, el programa, su alcance y su justificación	Ampliación plazo en 11 meses y monto en US \$ 972,724,88.
Ejecución del Contrato de las obras	24. Cambios individuales que afectan el precio y razón de los cambios	Pendiente.
	25. Cambios individuales que afectan el programa y razón de los cambios	Pendiente.
	26. Detalles de cualquier re-adjudicación al contratista	Pendiente.
Detalles Post-contrato de la obra	27. Precio actualizado del contrato	Pendiente.
	28. Total de pagos realizados	Pendiente.
	29. Alcance real de la obra	Pendiente.
	30. Programa actualizado	Pendiente.
	31. Reportes de evaluaciones y auditoria	Pendiente.
Documentos a ser divulgados		
Iniciativa de inversión en el SNIP de SEGEPLAN		Auditorías técnicas y financieras
Procesos de contratación de la construcción		Informes de supervisión y avance físico y financiero
Ejecución del contrato de la obra		

