

NOMBRE DEL PROYECTO:
Proyecto Vial denominado Franja Transversal del Norte
Tramo 1: Modesto Méndez (Izabal)-Raxruha (Alta Verapaz)

Dirección General de Caminos (MCIV)

NOG de Obra: 257346 SOLEL BONEH FTN, S.A.
NOG de Supervisión: 751944 OFICINA DE INGENIERIA RAUL MEZA
DUARTE

Julio 2014

Informe del Equipo de Aseguramiento



Proyecto Vial denominado Franja Transversal del Norte. Tramo 1: Modesto Méndez (Izabal)-Raxruha (Alta Verapaz)

Descripción del Proyecto y su Estado Actual

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-Raxruhá con una longitud de 102 kms. (En otros documentos se indica que la longitud es de 98.00 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.

Planteamiento del Problema a Resolver con la Construcción del Proyecto:

El tramo conocido como la Franja Transversal del Norte, fue durante más de treinta años un camino de terracería, sin mantenimiento en pésimas condiciones para el tránsito vehicular, el principal problema a resolver la transitabilidad por las malas condiciones del terreno; se mantuvo el trazo original, salvo algunos ajustes necesarios, en función de las especificaciones técnicas establecidas para la ejecución.

Proceso de contratación de la obra y de la supervisión

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.

Proceso de ejecución de la obra y su estado actual.

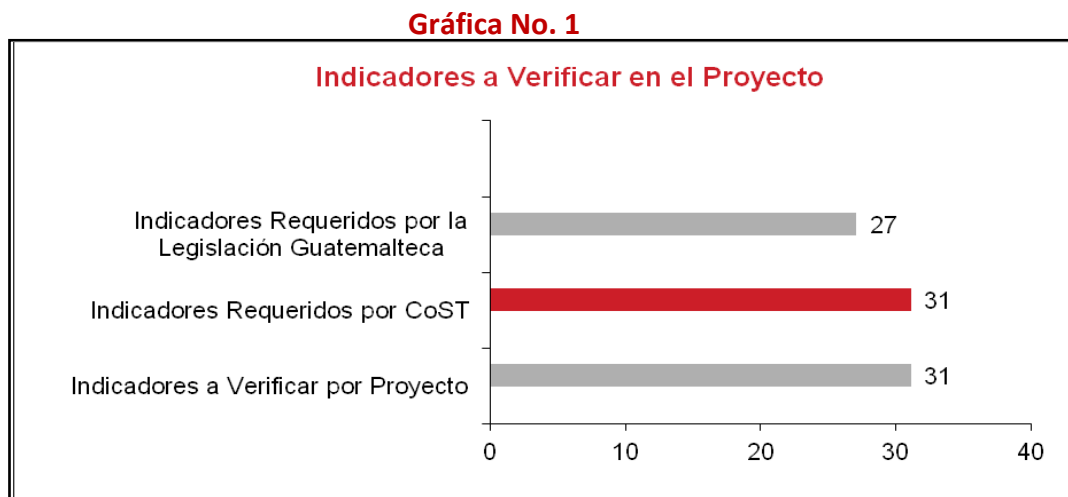
La visita de campo permitió verificar la existencia y ubicación física del tramo, el cual hace parte del Proyecto Franja Transversal del Norte, constituido por los componentes de: Diseño final, adquisición del derecho de vía a favor del Estado, construcción y conservación. En el informe de visita se detallan los aspectos de la ejecución que fue posible establecer.

Nivel de Divulgación de la Información Clave del Proyecto (ICP)

Al 12 de marzo de 2014 el nivel de divulgación de la ICP fue de 58% por parte de la DGC. Esta divulgación fue revisada nuevamente el 18 de julio de 2014 y se encontró un nivel mayor de cumplimiento adicional de indicadores, lo cual se explica como un resultado del trabajo conjunto entre la entidad de adquisiciones y el equipo de aseguramiento de CoST.

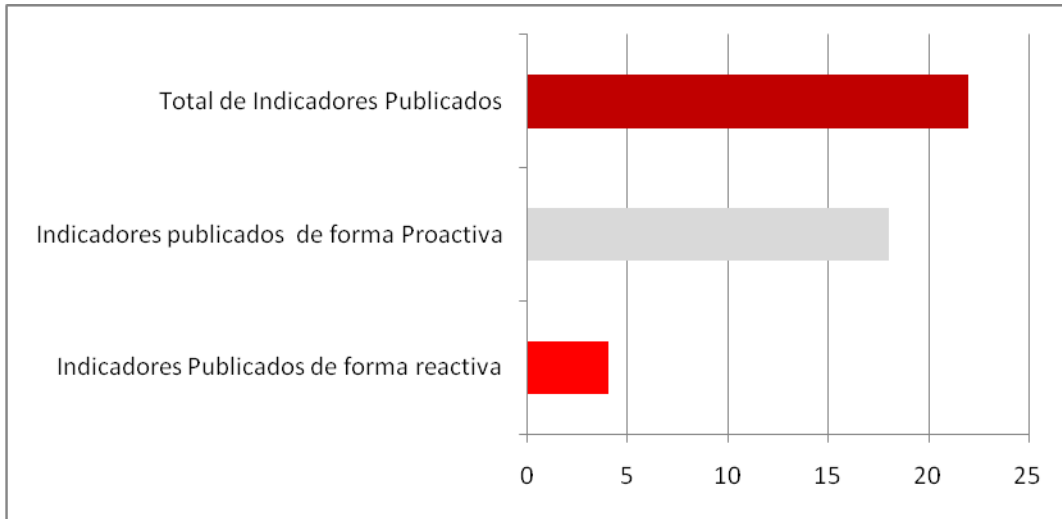
El proyecto aún no ha sido concluido, por lo que no pueden aplicarse los 5 indicadores de la etapa de post-contrato, al hacer el ajuste en función del avance físico sobre 25 indicadores el porcentaje de divulgación alcanza un 88%.

La gráfica número 1 muestra la cantidad de indicadores que CoST requiere que sean publicados para verificar al final del proyecto, la cual es de 31. La legislación guatemalteca requiere el cumplimiento de 27 solamente.



De los 22 indicadores publicados por la DGC, 18 fueron divulgados en forma proactiva y 4 en forma reactiva, gracias al trabajo y a la intervención del Equipo CoST. Estos resultados pueden observarse en la gráfica 2.

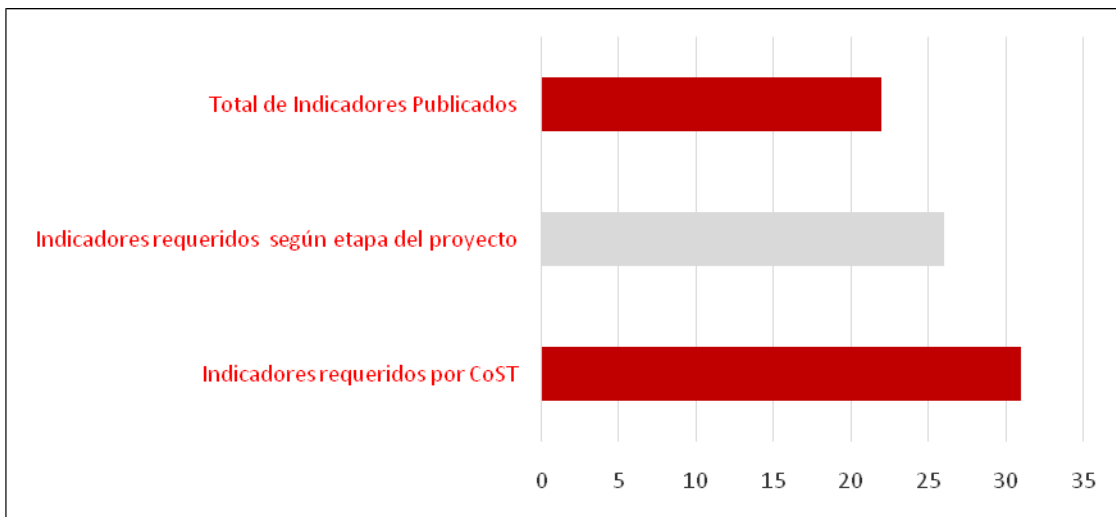
Gráfica No. 2



Fuente: Cuadro de seguimiento de ICP.

De acuerdo al avance del proyecto, el cual se encontró en un 86% de avance físico, este debió tener publicados 25 de los 31 indicadores requeridos por CoST, mediante la evaluación realizada se cuantificó un 88 % de cumplimiento en divulgación de indicadores. Esto se observa en la gráfica 3.

Gráfica No. 3



Fuente: Cuadro de seguimiento de ICP

Procedimiento de verificación de la información.

Entre los meses de noviembre de 2013 y Julio de 2014, se han revisado las publicaciones en el portal de Guatecompras, en la revisión inicial de información clave del proyecto (ICP) publicada en forma pro-activa por la EA, se detalló la documentación requerida para validar el cumplimiento de los indicadores CoST, de igual manera, luego de la revisión de información que la EA ha publicado en forma reactiva, se lista la que no ha sido publicada. Los pasos realizados para el efecto, se describen a continuación:

1. Con base en los NOG de construcción de obra y de supervisión proporcionados por la Dirección General de Caminos, se realizó la investigación preliminar de la ICP del proyecto en el portal de Guatecompras.
2. Con los resultados de la investigación preliminar, se preparó y envió al funcionario de enlace la solicitud de publicación de la ICP que se identificó como no divulgada.
3. Con la respuesta obtenida de parte del funcionario de enlace, se verificó la publicación en Guatecompras de la nueva ICP y se solicitó la participación del ejecutor y del supervisor de la obra en la visita de inspección que se realizaría al proyecto.
4. Se realizó la visita de inspección al proyecto el día 14 de junio de 2012 y se elaboró el informe respectivo. La visita le permitió al Equipo CoST identificar el estado de la obra a esa fecha.
5. Como resultado de la visita y de la identificación de la falta de cumplimiento de algunos indicadores, se preparó y envió a la Dirección General de Caminos la segunda solicitud de publicación de la ICP complementaria.
6. Como parte del proceso de verificación de la información, se realizaron varias reuniones de trabajo con los funcionarios de la Dirección General de Caminos, así como una serie de intercambios de correos electrónicos y llamadas telefónicas que sirvieron de apoyo para la publicación y verificación de la ICP.
7. Con la recepción de la información de parte de la Dirección General de Caminos y su verificación por parte del Equipo CoST, se dio inicio a la elaboración del presente informe.

Análisis del proyecto e información divulgada: Costo, Tiempo, Calidad y Relevancia

- **Costo:** 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 I 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.

- **Tiempo:** El proceso de contratación se realizó en 2009, a la fecha aparecen dos datos como fecha de finalización octubre de 2014 según DGC, el ejecutor y el supervisor; por su parte SIGES indica abril de 2023, sin embargo debe tenerse presente que se refiere a todo el proyecto, es decir, la planificación y diseño, la ejecución, la gestión del derecho de vía y el mantenimiento por 10 años, por lo que efectivamente, existe un retraso considerable en la ejecución y el los trámites del derecho de vía.
- **Calidad:** La calidad en la ejecución del proyecto, se considera adecuada a los requerimientos establecidos por la DGC en las especificaciones técnicas tanto para el diseño, como para la construcción de la vía. Si bien se han presentado problemas en la ejecución por decisiones de la empresa contratista, la supervisión y la DGC sostienen que no se recibirán trabajos que no cumplan con los aspectos antes mencionados.
- **Relevancia:** El proyecto contempla en este sub tramo a 427,814 beneficiarios de los municipios de Chisec, Cobán, Fray Bartolomé, 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.

Información Clave del Proyecto (ICP)

Nombre del proyecto:	Franja Transversal del Norte Tramo 1,
Ubicación del proyecto:	Modesto Méndez (Izabal)-Raxruhá (Alta Verapaz)
Entidad contratante:	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Dirección General de Caminos
Contratista:	SOLEL BONEH FTN, S.A.
NOG	257346
Supervisión:	Oficina de Ingeniería Raúl Meza Duarte
NOG	751944

ETAPA DE PRE-CONTRATO

Fase del proyecto	Indicador	Documentación soporte requerida	Fecha de publicación	Comentarios
-------------------	-----------	---------------------------------	----------------------	-------------

	<p>2. Propósito</p>	<p>Publicación del estudio de factibilidad <input type="checkbox"/></p> <p>Publicación bases de licitación <input checked="" type="checkbox"/></p>	<ul style="list-style-type: none"> Ficha SNIP Código No.60132 Resumen Ejecutivo del Proyecto publicación reactiva en el portal Guatecompras con fecha: 11-03-2011 <p>ACEPTADO</p>	<p>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.</p>
	<p>3. Localización</p>	<p>Publicación del estudio de factibilidad <input type="checkbox"/></p> <p>Publicación bases de licitación <input checked="" type="checkbox"/></p>	<ul style="list-style-type: none"> Ficha SNIP Código No.60132 <p>ACEPTADO</p>	<ul style="list-style-type: none"> La solución al problema del tramo de Modesto Méndez-Raxruha con una longitud de 102 kms.
	<p>4. Beneficiarios</p>	<p>Publicación del estudio de factibilidad <input checked="" type="checkbox"/></p>	<ul style="list-style-type: none"> Resumen ejecutivo del proyecto publicación del 11-03-2011 <p>ACEPTADO</p>	<ul style="list-style-type: none"> 427,814 beneficiarios de los municipios de Chisec, Cobán, Fray Bartolome, Chahál, Livingston

	<p>5. Estudio de viabilidad</p>	<p>Publicación del perfil del proyecto y <input checked="" type="checkbox"/> de la información general de la iniciativa de inversión en el SNIP de Segeplan <input checked="" type="checkbox"/></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ficha SNIP Código No.60132 • Resumen ejecutivo del proyecto publicación del 11-03-2011 <p>ACEPTADO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La ficha fue elaborada para todo el proyecto desde Modesto Méndez (Izabal) hasta Nentón (Huehuetenango). Según la misma, la fecha de inicio del proyecto o de la fase o tramo es el 2 de enero de 2013 y se estima concluir el 31 de enero de 2014. ▪ Cabe mencionar que la modalidad utilizada permite que el ejecutor proponga las soluciones que estime conveniente, el supervisor recomienda y la EA aprueba.
<p>2. Fondos para el proyecto</p>	<p>6. Acuerdo de financiamiento</p>	<p>Documento de no objeción del banco correspondiente al proyecto o número del préstamo si es financiamiento externo <input type="checkbox"/> <input type="radio"/> Partida presupuestaria si es financiamiento de fondos propios <input type="checkbox"/></p>	<ul style="list-style-type: none"> • El 17 de enero de 2014, se publica en forma reactiva, el acuerdo de financiamiento <p>ACEPTADO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aparece publicado el acuerdo de financiamiento, con el contrato de préstamo con el BCIE para la ejecución del proyecto.
	<p>7. Presupuesto</p>	<p>Publicación del estudio de factibilidad <input checked="" type="checkbox"/></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ficha SNIP Código No.60132 • Resumen ejecutivo del proyecto publicación reactiva del 11-03-2011 <p>• PENDIENTE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En la ficha de SNIP consultada aparece información del proyecto en su conjunto, es decir, los 4 tramos considerados. Los valores son estimados ya que no se contó con una planificación previa, únicamente se fijaron las especificaciones para el diseño, mismo que se incluyó como parte del concurso público. El 17 de enero se publicó de nuevo la ficha SNIP y un cuadro sin membrete ni nombre, firma y sello de responsable, sin embargo no aportan información que satisfaga el indicador.



8. Costo estimado del proyecto

Publicación del estudio de factibilidad

- Ficha SNIP Código No.60132
- Resumen ejecutivo del proyecto publicación reactiva del 11-03-2011
- **PENDIENTE**

- En los documentos publicados en forma proactiva no se establece el costo del Tramo 1, ni el costo promedio por kilómetro, como se indicó por la forma en que se procedió a ejecutar el contrato. El 17 de enero se publicó de nuevo la ficha SNIP y un cuadro sin membrete ni nombre, firma y sello de responsable, sin embargo no aportan información que satisfaga el indicador.

Nota importante:

Se ha aceptado como válido para el cumplimiento de los indicadores CoST un resumen ejecutivo del proyecto, publicado como parte del concurso, sin embargo, cabe hacer notar que el mismo no está elaborado en papel membretado de la EA, no tiene nombre, firma ni sello de la persona responsable, aspecto que debe ser corregido mediante una nota aclaratoria sobre la responsabilidad del estudio de factibilidad del proyecto.

ETAPA DE CONTRATO

Fase del proyecto	Indicador	Documentación soporte requerida		
3. Proceso de contratación del diseño del proyecto	9. Proceso de ofertas	Publicación del llamado del concurso incluyendo el número de NOG. <input checked="" type="checkbox"/> Selección en base a contratación directa o ejecución por administración indicar esto en las especificaciones generales. <input type="checkbox"/>	Convocatoria publicación proactiva en el portal Guatecompras el 15 de mayo de 2006 ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 para un estimado de 329.50 kms
	10. Nombre del consultor principal del diseño	Publicación del acta de adjudicación del contrato de diseño y <input checked="" type="checkbox"/> Número de contrato <input checked="" type="checkbox"/>	Contratos 166-2009, modificado por el contrato 256-2009 ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los contratos acreditan la adjudicación a la empresa SOLEL BONEH, de todos los componentes del proyecto.
4. Proceso de contratación de la supervisión del proyecto	11. Proceso de ofertas	Publicación del llamado del concurso incluyendo el NOG. <input checked="" type="checkbox"/> Si la selección fue en base a contratación directa o ejecución por administración indicar esto en las especificaciones generales. <input type="checkbox"/>	Anuncio de contratación de supervisión para los 4 tramos de la FTN, publicado el 31-09-13 ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El anuncio fue publicado en la fecha indicada, posteriormente fue modificado separando los tramos, fueron emitidos y divulgados varios apéndices y boletines para aclarar aspectos incluidos en los términos de referencia, la recepción de ofertas se dio el 24-06-2009.

	12. Nombre del consultor principal de la supervisión	Publicación del acta de adjudicación del contrato de supervisión y <input checked="" type="checkbox"/> Número de contrato <input checked="" type="checkbox"/>	Acta de adjudicación de la Supervisión a Oficina de Ingeniería Raúl Meza Duarte Fecha 06-10-09 ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> Adicionalmente, fue publicada la resolución del MCIV en donde se hace constar la no objeción del BCIE para el financiamiento de la supervisión y la no objeción a lo actuado por la Comisión calificadora de ofertas.
5. Proceso de contratación de las obras de construcción	13. Proceso de ofertas	Publicación del llamado del concurso y la publicación en medios escritos <input checked="" type="checkbox"/> Planos en formato PDF <input checked="" type="checkbox"/> EIA. <input type="checkbox"/>	Convocatoria publicación proactiva en el portal Guatecompras el 15 de mayo de 2006 ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> 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 para un estimado de 329.50 kms. En las especificaciones para el diseño se norma lo relativo a la sección típica y obras complementarias. El 17 de enero de 2014, aparece divulgada información relativa al EIA y su respectiva aprobación por parte del MARN.
	14. Lista de oferentes	Publicación del acta de recepción de ofertas <input checked="" type="checkbox"/>	Acta de recepción de ofertas publicada el 20-05-2011. ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> Aparece la publicación de la recepción de ofertas, en donde se indica que únicamente se presentó la empresa SOLEL BONEH.
	15. Informes de la evaluación de las ofertas	Publicación del acta de adjudicación del contrato <input checked="" type="checkbox"/>	Acta de evaluación de ofertas publicada el 20-05-2011. ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> Aparece el acta que contiene el proceso de evaluación de la oferta presentada por SOLEL BONEH.

6. Detalles del contrato de supervisión	16. Precio del contrato	Publicación del contrato de supervisión de la obra <input checked="" type="checkbox"/>	Contrato 122-2009 Publicado en fecha: 19-11-09 ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> Adicionalmente, fue publicada la resolución del MCIV en donde se hace constar la no objeción del BCIE para el financiamiento de la supervisión y la no objeción a lo actuado por la Comisión calificadora de ofertas. 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.
	17. Trabajos y alcance de las obras	Publicación del contrato de supervisión de la obra <input checked="" type="checkbox"/>	Contrato 122-2009 Publicado en fecha: 19-11-09 ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> En el contrato se especifica la obligación de cumplir a cabalidad lo establecido en los términos de referencia y todas los compromisos, obligaciones, similares y conexos a la tarea de supervisión del tramo 1 de la FTN.
	18. Programa de trabajo	Publicación del contrato de supervisión de la obra <input checked="" type="checkbox"/>	ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> En el contrato se especifica la obligación de cumplir a cabalidad lo establecido en los términos de referencia y todas los compromisos, obligaciones, similares y conexos a la tarea de supervisión del Tramo I de la FTN.

7. Detalles del contrato de las obras	19. Nombre del contratista	Publicación del contrato de construcción de la obra <input checked="" type="checkbox"/>	Publicados Contratos 166-2009, modificado por el contrato 256-2009 Fecha 28-10-2009 ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> El adjudicatario fue la empresa SOLEL BONEH para todo el 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. Se publicó el contrato y su modificación correspondiente así como los decretos que les amparan. Los cuales según nota publicada tienen fechas de aprobación el 04-08-09 y 02-10-09, respectivamente, sin embargo, fueron publicados hasta el 20-05-11.
	20. Precio del contrato	Publicación del contrato de construcción de la obra <input checked="" type="checkbox"/>	Publicados Contratos 166-2009, modificado por el contrato 256-2009 Fecha 28-10-2009 ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> El adjudicatario fue la empresa SOLEL BONEH para todo el 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%.
	21. Trabajos y alcance de las obras	Publicación del contrato de construcción de la obra <input checked="" type="checkbox"/>	Publicados Contratos 166-2009, modificado por el contrato 256-2009 Fecha 28-10-2009 ACEPTADO	<ul style="list-style-type: none"> El contrato y la modificación plasman el compromiso del ejecutor por el cumplimiento de las bases de la licitación y con base en ellas se elaboró el Plan de trabajo correspondiente.

	<p>22. Programa de trabajo</p>	<p>Publicación del contrato de construcción de la obra <input checked="" type="checkbox"/> Constancia de entrega de anticipo y del sitio de la obra por parte del supervisor. <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Publicado Programa de trabajo Fecha 20-05-2011 ACEPTADO</p>	<ul style="list-style-type: none"> El programa detalla los principales renglones de cada tramo, sus costos y el programa de ejecución. El costo del kilómetro en el tramo es de \$582,557.36. Llama la atención la información contenida en el portal SIGES, ya que se consigna como fecha de inicio 05-10-2009 y fecha final 11-04-2023.
<p>8. Ejecución del contrato de supervisión</p>	<p>23. Cambios significativos al precio del contrato, el programa, su alcance y su justificación</p>	<p>Publicación de extensiones del contrato de supervisión <input type="checkbox"/></p>	<p>ACEPTADO</p>	<ul style="list-style-type: none"> En el portal SIGES aparece asociado al NEC una ampliación al tiempo del contrato de la ejecución, cuya fecha final era el 03-04-2013, se amplía al 04-02-2014, lo cual contrasta con las fechas del contrato de ejecución dado que este último corresponde a todos los tramos que conforman la FTN. Por otra parte SIGES reporta incrementos al monto contractual por Q.7,223,465.70 y sobrecostos por Q.6,979,631.40 siendo el nuevo monto ajustado Q.41,095,360.77. El 2 julio de 2014 aparece la publicación del contrato modificadorio de la supervisión.
<p>9. Ejecución del contrato de las obras</p>	<p>24. Cambios individuales que afectan el precio y razón de los cambios</p>	<p>Publicaciones de órdenes de trabajo extra, trabajo suplementario o decremento. <input type="checkbox"/></p>	<p>ACEPTADO</p>	<ul style="list-style-type: none"> A la fecha no hay evidencia divulgada en el portal de cambios significativos en el precio del contrato, el programa, su alcance y su justificación. Por tratarse un proyecto llave en mano no se autorizan cambios al monto contractual por estas condiciones.

	25. Cambios individuales que afectan el programa y razón de los cambios	Publicación de extensiones del tiempo contractual <input type="checkbox"/>	PENDIENTE	<ul style="list-style-type: none"> A la fecha no hay evidencia divulgada en el portal de cambios en el programa de trabajo, su alcance y su justificación, aun cuando en SIGES se consigna una fecha de finalización para el 11-04-2023, no concuerda con lo indicado por DGC.
	26. Detalles de cualquier recompensa al contratista	Publicación de pago de los sobrecostos del contrato, extensiones de tiempo, intereses pagados por atraso en pagos y el valor ajustado del contrato <input type="checkbox"/>	PENDIENTE	<ul style="list-style-type: none"> A la fecha no hay evidencia divulgada en el portal de cambios significativos en el precio del contrato, el programa, su alcance y su justificación. En el portal SIGES se publica el monto correspondiente a los ajustes por sobrecostos autorizados en el contrato de mérito y que a la fecha ascienden a Q. 678,830,908.85

ETAPA DE POST-CONTRATO

Fase del proyecto	Indicador	Documentación soporte requerida	Fecha de publicación	Comentarios
10. Post- contrato de las obras	27. Precio actualizado del contrato	Publicación del acta de recepción <input type="checkbox"/> y del acta de liquidación del contrato de obra <input type="checkbox"/>	PENDIENTE	<ul style="list-style-type: none"> El adjudicatario fue la empresa SOLEL BONEH para todo el 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%

	28. Total de pagos hechos	Publicación del acta de recepción <input type="checkbox"/> Y del acta de liquidación del contrato de obra o copia de la última estimación de trabajo pagada. <input type="checkbox"/>	PENDIENTE	<ul style="list-style-type: none"> El SIGES registra únicamente el consolidado por año de pagos efectuados el cual asciende a Q.1,287,401,005.59 entre 2010 y 2013.
	29. Alcance real de los trabajos	Publicación del acta de recepción <input type="checkbox"/> y del acta de liquidación del contrato de obra <input type="checkbox"/>	PENDIENTE	<ul style="list-style-type: none"> No hay información para verificar este indicador
	30. Programa actualizado	Publicación del acta de recepción <input type="checkbox"/> y del acta de liquidación del contrato de obra <input type="checkbox"/>	PENDIENTE	<ul style="list-style-type: none"> El proyecto aún no ha sido recibido, ni liquidado
	31. Reportes de evaluaciones y auditoría	Publicación de auditorías técnicas y financieras de la ejecución de la obra <input type="checkbox"/> informes de supervisión y de avance físico y financiero de la obra. <input checked="" type="checkbox"/>	PENDIENTE	<ul style="list-style-type: none"> No hay publicaciones relacionadas con este indicador

Divulgación de la ICP

Etapa	Divulgación proactiva		Divulgación reactiva		Divulgación total	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Precontrato	5	5/8 = 62.5%	1	1/8 = 12.5%	6	6/8 = 75%
Contrato	13	13/18 = 72%	3	3/18 = 16%	16	16/18 = 88%
Post-contrato	0	0/5 = 0%	0	0/5 = 0%	0	0/5 = 0%
Total	18	18/31 = 58%	4	4/31 = 13%	22	22/31 = 71%

- Al hacer el ajuste sobre 25 indicadores que deberían de publicar por el avance físico de la obra, el porcentaje de cumplimiento alcanza un 88%.
- Publicación proactiva es aquella que la EA divulgó sin la solicitud del Equipo CoST.

Indicadores pendientes de satisfacer cumplimiento.

ETAPA PRE-CONTRATO

- Fondos para el proyecto (información oficial con membrete, nombre, firma y sello respectivo)
 - Presupuesto del proyecto.
 - Costo estimado del proyecto.

ETAPA DE CONTRATO

- Detalles del contrato de supervisión (La empresa supervisora proporcionó esta información, más no fue publicada)
 - Programa de trabajo del supervisor.
- Ejecución del contrato de supervisión
 - Cambios significativos al precio del contrato, el programa, su alcance y su justificación.
- Ejecución del contrato de las obras
 - Cambios individuales que afectan el programa y razón de los cambios.
 - Detalles de cualquier pago adicional al contratista.

ETAPA DE POST-CONTRATO

- Detalles post-contrato (El proyecto aún está en ejecución, por lo que estos indicadores no serán considerados)
 - Precio actualizado del contrato
 - Total de pagos realizados
 - Alcance real de la obra
 - Programa actualizado
 - Reportes de evaluaciones y auditoría

Hallazgos

- El proyecto existe y se ubica en donde la documentación publicada lo indica.
- La parte de ejecución se hace siguiendo las normas establecidas.
- El ejecutor ha provisto de la tecnología adecuada para el diseño, la ejecución y mantenimiento del proyecto, teniendo una aceptable capacidad instalada en la zona de obra.
- El proyecto se encuentra en suspensión temporal parcial.
- Los riesgos de tránsito en la ruta han disminuido, por la ampliación de la vía y la construcción de la carretera.
- El nivel de divulgación es del 81% entre las etapas de pre-contrato y contrato.
- 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 los Indicadores 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.
- El proyecto ha dinamizado la economía de la región y con ello el desarrollo, durante el periodo de ejecución del mismo, se ha dado categoría de municipio a Raxruhá.
- Se estableció que existen atrasos en las gestiones de derecho de vía y mantenimiento de los tramos ya terminados.
- Se observó que la modalidad del contrato “llave en mano” tiene muchas ventajas, sin embargo, también tiene desventajas, tanto en lo que se refiere a la ejecución propia del proyecto, como a los otros componentes, diseño, derecho de vía y mantenimiento. La supervisión manifestó algunas dificultades para sugerir y recomendar mejoras en cada uno de los aspectos indicados, ya que el trámite debe ser aprobado por la DGC, lo cual es correcto, sin embargo las gestiones son lentas para obtener las aprobaciones, incidiendo en la ejecución del proyecto.

Recomendaciones

- La EA debe verificar la posibilidad de complementar el proyecto para darle la funcionalidad apropiada así como agilizar los trámites de pago al ejecutor.
- El control de costos por parte de la DGC debe incluir los egresos de la entidad relacionados con el proyecto, lo cual permitirá establecer comparativamente con otras modalidades de contratación el costo unitario por kilómetro y global, efectivamente es favorable al país. Por tratarse de un préstamo deben incluirse los costos financieros del mismo y su impacto en la economía nacional a lo largo del periodo establecido para el pago del crédito.
- En la medida de lo posible, cuantificar los costos por retrasos imputables a la empresa contratista, causados por trabajos no realizados adecuadamente.