

**NOMBRE DEL PROYECTO:
Reconstrucción de la Carretera RN-01 Tramo: Xepatán-Xeatzán
Bajo, Patzún, Chimaltenango.**

NOG de Obra: Constructora Jireh S.A. 1411012
Octubre 2015

Informe del Equipo de Aseguramiento



Reconstrucción de la Carretera RN-01 Tramo: Xepatán-Xeatzán Bajo, Patzún Chimaltenango

Descripción del Proyecto y su Estado Actual

El proyecto consistió en el diseño para la reconstrucción de tramo mediante ampliación y ejecución del mejoramiento de carpeta con pavimento de sección "F" de 5.10 de ancho a una sección Típica tipo "D" modificada, que tiene una carpeta de rodadura de 6.0 m con hombros de 1.0 m a cada lado de la vía, una cuneta tipo "L" de espesor de 0.07 m. proveyendo 2 carriles de 3m de ancho cada uno, cambios que cubrió una longitud total de 13.5 km de concreto Hidráulico con sello de juntas el tramo; esta obra existe y se localizó sobre la ruta de Xeatzan inicia en la estación 88+234 y finaliza en las estación 101+456, ubicada sobre la ruta CPR-CHM-10, la cual es la vía alterna entre los municipios de Patzun en Chimaltenango, y San Andrés Semetabaj en Sololá. Esta vía comunica las poblaciones de Patzun, Xepatan, Xeatzan, Chichoy, Los Robles y Godínez, las cuales han sufrido aislamientos por problemas de comunicación en la RN-01.

Su construcción fue iniciada el 29 de noviembre 2010, obra que fuera adjudicada y contratada por la Dirección General de Caminos; prevista para en 12 meses fijándose fecha para finalizar el 28 de noviembre de 2011, sin embargo se han efectuado modificaciones por suspensión de temporal y por operación de documentos de cambio mediante los cuales se ha otorgado ampliación al periodo contractual un total de 262 días fijando fecha de finalización al 30 de junio del 2015.

En visita efectuada el 9 de julio se observó que el proyecto se encontró en ejecución, estando pendiente de colocación capeta de la estación 96+820 a la estación 101+456, de acuerdo a lo comentado por personal de la contratista ha sido necesario ampliar algunas secciones y efectuar cambios de línea por las pendientes percibidas en el lugar, lo cual sugiere cambios sin que estos este presentados oficialmente. Se tiene campamento instalado sin embargo al momento de la visita equipo de laboratorio es mínimo por la baja ejecución.

La longitud total del mejoramiento es de una longitud de 13.5 km. El proyecto tiene una Típica tipo "D" modificada, para la sección en curva, contó con los radios de curvatura existentes para la definición de los sobre anchos, los corrimientos y los peraltes., para los cortes en talud utilizaron pendientes 1:3 y 1:4, además se construyeron bermas en los casos necesarios y en los casos de rellenos se manejó taludes 1:1/2 y 1:2 esto bajo la aprobación del supervisor. Y respecto a obras complementarias, se han construido Cunetas, bordillos, cabezales, disipadores y alcantarillas, Muros de contención, muros de gaviones, y señalización (líneas, delineadores, vialetas y rótulos) de acuerdo

con las especificaciones generales para construcción de carreteras y puentes, contenidas en el denominado Libro azul ¹¹ de la Dirección General de Caminos.

El proyecto Conto con un avance físico estimado de 70%, pues durante la visita de inspección se observó que se ya estaba pavimentada una sección de 9 km. En los 4.5 Km restantes aún se tiene ejecución pendiente, la cual consiste en la ampliación de la carretera con cortes, movimientos de tierra y la conformación de sub base y base respectivamente están listas para la colocación del pavimento con concreto hidráulico, en tal caso se observó mejoramiento de estructuras con cabezales y tubería transversales.

Al cierre del presente informe se contó con información acerca del avance financiero de la obra siendo de 79.67% de acuerdo con informe de avance físico y financiero publicado en fecha 8 de octubre de 2015.

Planteamiento del Problema a Resolver con la Construcción del Proyecto:

El proyecto surgió por los inconvenientes presentados por lluvias que bloquearon varias rutas en el año 2010 en las áreas de Patzun en Chimaltenango, y San Andrés Semetabaj en Sololá hasta llegar a Godínez en tal caso en el año 2010, la RN-01 que comunica a Patzun con Godínez, Panajachel colapso al paso de la tormenta AGATHA, donde se ubicó el puente Sabalpop que fue destruido y que hasta la fecha obliga a los usuarios cruzar el lecho del río. En el 2010 quedaron incomunicadas alrededor de 8 caseríos y 5 aldeas de Chimaltenango, y totalmente incomunicadas la ruta hacia Panajachel, Sololá y Godínez.

Buscando como resolver el problema nacional se planteó la reconstrucción de tramo CPR-CHM-10 y proveer comunicación entre Patzun en Chimaltenango, y San Andrés Semetabaj en Sololá hasta llegar a Godínez, pasando por Patzun, Xepatan, Xeatzan, Chichoy y Los Robles. Esta ruta anteriormente era de una vía de un solo carril, sumado a la formación de lodo en época lluviosa y exceso de polvo en época seca, lo que ocasionaba pérdidas económicas.

Proceso de Contratación de la Obra

La obra fue contratada mediante proceso de compra por Casos de Excepción dado que su ejecución surgió a raíz de la emergencias por los eventos del año 2010 del Volcán Pacaya y la Tormenta Agatha, este proceso que se ampara en la publicación de los Decreto Gubernativo 14-2010 de fecha 27 de mayo de 2010 y Decreto Gubernativo 15-2010 de fecha 29 de mayo del 2010, publicados en el diario

¹¹ Dirección General de Caminos. *Especificaciones generales para construcción de carreteras y puentes*. Guatemala: Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, 2001.

de Centro América en fecha 31 de mayo del 2010 donde se declaró “Estado de Calamidad Pública” en todo el territorio nacional.

En fecha 21 de diciembre de 2010 se publicó el evento identificado con el NOG 1411012, con base en Acuerdo ministerial 792.2010 emitido el 29 de noviembre del 2010 emitido por el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda y se adjuntó Certificación DMI 136.10 emitida por la Coordinadora Nacional para la Reducción de desastres –CONRED- de fecha 5 de noviembre de 2010 se dio paso a la contratación del proyecto, donde se solicita la contratación de 7 proyectos entre los cuales lista el tramo Patzun- Xeatzan Bajo. Al cierre de este informe no se contó con información del detalle de calificación y adjudicación del evento publicado. El financiamiento se respaldó en partida presupuestaria 97 01 002-001-331-0407-52-0401-0067 y al cierre del presente informe se contó con un reporte de 3 constancias presupuestarias de Q 28,632,819.00 de fecha 24 de febrero de 2011, Q15,350,000.00 de fecha 24 de octubre de 2014 y Q 12,924,704.80 de fecha 07 de octubre de 2015.

En fecha 23 de noviembre 2010 se suscribió contrato 114-2010-DGC-AGATHA-CONSTRUCCION a favor de la empresa Constructora Jireh S.A.por un monto de Q53,991,778.93 y plazo de 12 meses. Fijando la fecha de inicio para 15 días posterior a la publicación del acuerdo ministerial donde se aprobó el contrato, siendo esta fecha el 20 de diciembre del 2010.

Al cierre de este informe no se contó con datos que indicaran que la suspensión temporal aprobada en acta No 2-2015 de fecha 12 de mayo de 2015 que tomo vigencia a partir del 16 de enero del 2015.

Se han operado documentos de cambio por concepto de Ordenes de Cambio -OC-, Orden de trabajo Suplementario-OTS y Acuerdos de Trabajo Extra -ATE- cambios con los que en resumen se operó incremento llegando al monto ajustado de Q 63,568,070.99 y ampliación de tiempo por contractual en 262 días, estos datos se verificaron mediante documento de cambio emitido en Octubre del 2014.

Proceso de Ejecución y Supervisión de la Obra

- En el caso de la contratación de los servicios de supervisión se indicó verbalmente que estuvo a cargo de personal de división de construcciones la Dirección General de Caminos. Sin embargo no se publicó la información referente a la supervisión del proyecto. Al cierre de este informe no se contó con información del supervisor nombrado.
- El Diseño del proyecto estuvo a cargo de la empresa Jireh S.A, misma que está ejecutando la obra, debido a que el proyecto incluyó diseño y construcción. En cuanto al diseño este consistió en dos partes, la primera consistió en el desarrollo de estudios de campo y diseño geométrico de la carretera, el cual estuvo avalado por el Ingeniero. Carlo H Valdizón Col 1913 y la segunda consistió en el diseño de la estructura del pavimento, la cual fue efectuada por Cementos PROGRESO. En ambos caso se hace referencia al cumplimiento de las especificaciones generales para construcción de carreteras y puentes, contenidas en el denominado Libro azul

- En cuanto a la construcción de este proyecto está a cargo de la empresa Jireh S.A iniciando el 29 de noviembre del 2010. Los trabajos de la ejecución consisten en movimientos de tierra, conformación de la sub-base, base, superficie de rodadura de concreto hidráulico, obras de drenaje menor, construcción de estructuras de drenajes (tuberías transversales, cajas, cunetas y sub-drenajes. Asimismo incluirá la señalización (vertical y horizontal), medidas de mitigación ambiental y trabajos complementarios para que la obra quede habilitada y en total funcionamiento. Al cierre del presente informe el proyecto está suspendido, y no ha finalizado su ejecución.

Movimiento de tierras: En el caso de las excavaciones que se han efectuado han producido un considerable volumen de material de desperdicio el cual se ha depositado en áreas específicas a lo largo del tramo, tomando en cuenta que ha sido necesario efectuar movimientos de tierras por cortes efectuados en la ejecución del proyecto principalmente las relacionadas con los la ampliación de la carretera a dos vías, respetando la línea central de la carretera existente, además se hizo necesario efectuara cortes para la construcción de cunetas y prevención de derrumbes.

En el caso de la excavación ha sido necesaria inclusive para la construcción de hombros, cunetas, contra-cunetas, canales de entrada y salida de las alcantarillas y conductos abiertos para la canalización del agua de lluvia. En algunos casos en particular incluso ha sido necesaria la excavación para efectuar la remoción del material inadecuado que se encontraba en las áreas inestables y con ello proveer protección para la prevención de derrumbes. En la construcción de la carretera se han incluido la construcción de hombros y cunetas revestidas, se han colocado Transversales con diámetros de mayor capacidad que las existentes, con el objeto de evacuar las aguas superficiales y profundas.

Colocación de pavimento concreto Hidráulico: Este trabajo consistió en la colocaciones concreto hidráulico premezclado de 4,000 psi con espesor de 0.15 metro y con corte para formar planchas las cuales fueron provistas de un sello de juntas. Este trabajo inició con la conformación de rasarte, sub-base y la base. Posteriormente se colocó el pavimento de concreto hidráulico de acuerdo con el diseño de mezcla previamente aprobado por la DGC, para este proyecto. Para el control de calidad se tomaron diversas muestras para efectuar ensayo de ruptura de 14 y 28 días.

Señalización vertical y horizontal: La señalización pretende incluir, monumentos de kilometraje, delineadores, líneas, marcas y marcadores de tráfico, señales de tráfico. Sin embargo la empresa contratista indica que lo ejecutara hasta finalizar los trabajos en el tramo completo para evitar robos y daños a estas estructuras durante la construcción del último tramo.

Aplicación de medidas de mitigación ambiental: En la ejecución de este proyecto se han aplicado las medidas para el control de la erosión del suelo, con la colocación de capa vegetal, siembra de césped, plantas, árboles, arbustos y enredaderas en su mayoría de la región para la fácil adaptación de estas al

medio, esto para proveer una adecuada recuperación de los suelos y rehabilitar las áreas con mayor impacto por efecto de la construcción de muros de contención, cortes de taludes y bermas, etc.

Además se construyeron algunos muros de protección para taludes en riego como parte de las medidas de mitigación ambiental con tal de proteger la estructura del pavimento y algunas áreas en riego de derrumbe por consecuencia de los cortes efectuados durante la ampliación de la ruta. La empresa ejecutora fue provista de maquinaria pesada, equipo de laboratorio de suelos y control de calidad los materiales aplicados, de igual manera de la entrega de sub tramos de acuerdo a las especificaciones técnicas.

Impacto del proyecto en la población: la percepción de los usuarios ha sido buena dada que se ha conseguido reducir el tiempo empleado y los costos de tránsito de los vehículos que circulan por esta carretera, favoreciendo las actividades comerciales favoreciendo así la economía regional. Una de los beneficios de mayor relevancia es la interconexión que se da ahora entre Chimaltenango y Sololá. En cuanto al tránsito vehicular se observó que en la ruta actualmente es más constante la movilización de transporte colectivo y especialmente en el transporte de mercadería, especialmente se ha aumentado la seguridad de los usuarios debido a que se han mejorado las condiciones de la ruta evitando de esta manera los riesgos que se prestaban anteriormente.

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

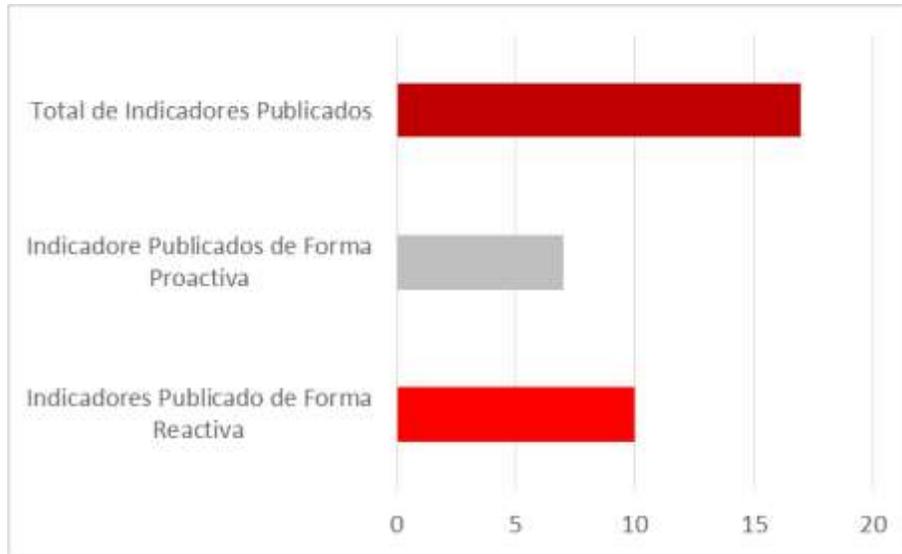
Al 20 de abril de 2015 se verificó nivel de divulgación de la ICP fue de 31 % por parte de la DGC. Esta divulgación fue revisada nuevamente el 28 de Octubre de 2015 y se encontró un cumplimiento adicional de diez (10) indicadores, lo cual explica la razón por la cual el proyecto a la fecha de este informe reporta el 77 % en divulgación de acuerdo con su etapa de ejecución, tal como se puede observar en la gráfica 2 del presente informe.

Para las tres etapas de seguimiento, el nivel de divulgación es el siguiente:

En la etapa de precontrato, se divulgaron seis (6) de los ocho (8) indicadores requeridos, cuyo cumplimiento se basa principalmente en la publicación de las bases de licitación. En la etapa de contrato, se publicaron nueve (9) de los dieciocho (18) indicadores requeridos. El cumplimiento de éstos corresponde fundamentalmente a la publicación del contrato de la obra del proyecto. En la etapa de post contrato no se publicaron los cinco (5) indicadores debido a que la obra aún se contó con ejecución.

De los diecisiete (17) indicadores publicados, siete (7) fueron divulgados en forma proactiva y diez (10) en forma reactiva, estos últimos gracias a la intervención del Equipo CoST. Estos resultados pueden observarse en la gráfica 1.

Gráfica 1: Tipo de Publicación de los Indicadores



Fuente: cuadro de seguimiento de ICP

De acuerdo al avance del proyecto, el cual se encontró finalizado, este debió cumplir con la publicación de treinta y uno (31) de los treinta y uno (31) indicadores requeridos por CoST (100%), mediante la evaluación realizada se cuantifico un 80 % de cumplimiento en divulgación de indicadores. Estos resultados pueden observarse en la gráfica 3.

Gráfica 2: Publicación de Indicadores de acuerdo a la etapa del proyecto



Fuente: cuadro de seguimiento de ICP.

Procedimiento de Verificación de Información

1. Con base en el NOG de construcción de obra proporcionado por la DGC, se realizó la investigación preliminar de la ICP del proyecto en el portal de Guatecompras.
2. Se realizó la visita de inspección al proyecto el día 9 de julio del 2015, para la cual se solicitó la participación del ejecutor y del supervisor de la obra en la visita de inspección que se realizaría al proyecto. La visita le permitió al Equipo CoST identificar el estado de la obra a esa fecha.
3. Posteriormente se elaboró el informe respectivo.
4. 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.
5. Posteriormente se verificó la publicación en Guatecompras de la nueva ICP.
6. Como parte del proceso de verificación de la información, se realizaron coordinaciones de trabajo con el funcionario enlace de la DGC, que sirvió de apoyo para la publicación y verificación de la ICP.
7. Con la recepción de la información de parte de la municipalidad de Guatemala y su verificación por parte del Equipo CoST en el portal de Guatecompras, se dio inicio a la elaboración del presente informe

Análisis de Proyecto e Información Divulgada: Costo, Tiempo, Calidad y Relevancia

- **Costo:** el costo por kilómetro del proyecto es de aproximadamente Q. 5,535,000.00, lo que incluye diseño de la obra, y ejecución; costo considerado adecuado para el tipo de trabajos realizados tomando en cuenta que se efectuó ampliación de sección.
- **Tiempo:** el proyecto inició su ejecución 29 de noviembre y aún no ha finalizado; debió terminar el 30 de junio de 2015. En este caso el atraso se debe a suspensión de la ejecución afectando el tiempo de ejecución del proyecto y operación de Documentos de Cambio por 262 días.
- **Calidad:** al momento de la visita de campo, lo que se iba ejecutado de la obra concordaba con los requisitos de las especificaciones técnicas, su calidad era satisfactoria y su proceso de construcción era limpio y ordenado.
- **Relevancia:** luego de la visita de campo y conocer el objetivo del proyecto, se puede afirmar que la decisión de realizarlo fue acertada y que beneficia a 56,849 habitantes. Esto porque el volumen de tránsito de vehículos es importante. Situación que ha beneficiado a la población bajando los costos de transporte, mejorando la calidad del transporte público y favoreciendo las actividades comerciales y agrícolas.

Información Clave del Proyecto (ICP)

Nombre del proyecto:	Reconstrucción de la Carretera RN-01 Tramo: Xepatán-Xeatzán Bajo, Patzún Chimaltenango
Ubicación del proyecto:	Xepatán-Xeatzán Bajo, Patzún Chimaltenango
Entidad contratante:	Dirección General de Caminos –DGC-
NOG:	1411012
Contratista:	Constructora Jireh S.A.
Supervisora:	Construcciones DGC

ETAPA DE PRE-CONTRATO

Fase del proyecto	Indicador	Documentación soporte requerida	Fecha de publicación	Comentarios
1. Identificación del proyecto	1. Especificaciones	Publicación del estudio de factibilidad <input checked="" type="radio"/> <input type="checkbox"/> Publicación de bases de licitación <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 5 junio 2015	<ul style="list-style-type: none"> Perfil técnico económico sección especificaciones técnicas
	2. Propósito	Publicación del estudio de factibilidad <input checked="" type="radio"/> <input type="checkbox"/> Publicación bases de licitación <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 21 diciembre 2010 8 septiembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> Se incluye dentro de acuerdo Ministerial 792-2010 Reporte técnico de Construcción de Tramo carretero de 13.3 km con sección típica “D” modificada (6 m de carpeta de rodadura y 1 mts hombro y cuneta cada lado)
	3. Localización	Publicación del estudio de factibilidad <input checked="" type="radio"/> <input type="checkbox"/> Publicación bases de licitación <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 21 diciembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> Se incluye dentro de acuerdo Ministerial 792-2010 “Tramo: Xepatán-Xeatzán Bajo, Patzún Chimaltenango” vía Carretera RN-01

	4. Beneficiarios	Publicación del estudio de factibilidad <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 5 junio 2015	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perfil técnico económico sección 56,849 habitantes
	5. Estudio de viabilidad	Publicación del perfil del proyecto y de la información general de la iniciativa de inversión en el SNIP de Segeplan <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 5 junio 2015	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perfil técnico económico sin estudio por tratarse de la emergencia AGATHA
2. Fondos para el proyecto	6. Acuerdo de Financiamiento	Documento de no objeción del banco correspondiente al proyecto o número del préstamo si es financiamiento externo <input type="checkbox"/> Partida presupuestaria si es financiamiento de fondos propios <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 21 diciembre 2010 8 octubre 2015	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se incluye dentro de acuerdo Ministerial 792-2010 97 01 002-001-331-0407-52-0401-0067
	7. Presupuesto	Publicación del estudio de factibilidad <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 5 junio 2015	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presupuesto asignado en ejercicio fiscal 2014 Q 3,750,000
	8. Costo estimado	Publicación del estudio de factibilidad <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 21 diciembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se incluye dentro de acuerdo Ministerial 792-2010 Q 53, 991,778.93

ETAPA DE CONTRATO

Fase del proyecto	Indicador	Documentación soporte requerida	Fecha de publicación	comentarios
3. Proceso de contratación del diseño del proyecto	9. Proceso de ofertas de diseño	Publicación del llamado del concurso incluyendo el número de NOG. Selección en base a contratación directa o ejecución por administración indicar esto en las especificaciones generales. <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 8 septiembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Providencia No DPE-005-2011 de fecha 6 de enero 2011 refiere a que el Proceso de contratación incluye diseño y construcción estando a cargo de la empresa JIREH
	10. Nombre del consultor principal del diseño	Publicación del acta de adjudicación del contrato de diseño y Número de contrato <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 8 septiembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ing. Carlo H Valdizón Col 1913 firma y sella planos de construcción se evidencia responsable de diseño de la construcción de carretera
4. Proceso de contratación de la supervisión del proyecto	11. Proceso de ofertas de supervisión	Publicación del llamado del concurso incluyendo el NOG. <input type="checkbox"/> Si la selección fue en base a contratación directa o ejecución por administración indicar esto en las especificaciones generales. <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 8 octubre 2015	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Carta sin Numero de fecha 30 de septiembre 2015 Proceso administrativo cargo de personal de la división de supervisión de construcciones de la DGC
	12. Nombre del consultor principal de la supervisión	Publicación del acta de adjudicación del contrato de supervisión y <input type="checkbox"/> Número de contrato <input type="checkbox"/>	(No ACEPTADO) 8 septiembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Personal de la DGC sin embargo no se publicó nombramiento de Supervisor de la DGC

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"/>	(No ACEPTADO) 8 septiembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> No se evidencia cumplimiento de trámite ante el MARN no se ha publicado Resolución de aprobación de instrumento ambiental por ministerio de ambiente y licencia
	14. Lista de oferentes	Publicación del acta de recepción de ofertas <input checked="" type="checkbox"/>	ACEPTADO 8 septiembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> Compra por excepción estado de calamidad Según acuerdo gubernativo 14-2010 y 15-2010
	15. Informes de la evaluación de las ofertas	Publicación del acta de adjudicación del contrato <input checked="" type="checkbox"/>	ACEPTADO 8 septiembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> Compra por excepción estado de calamidad Según acuerdo gubernativo 14-2010 y 15-2010
6. Detalles del contrato de supervisión	16. Precio del contrato de supervisión	Publicación del contrato de supervisión de la obra <input type="checkbox"/>	(NO ACEPTADO) pendiente	<ul style="list-style-type: none"> Personal de la DGC sin embargo no se publicó información para este indicador
	17. Trabajos y alcance de la supervisión	Publicación del contrato de supervisión de la obra <input type="checkbox"/>	(NO ACEPTADO) pendiente	<ul style="list-style-type: none"> Personal de la DGC sin embargo no se publicó información para este indicador
	18. Programa de trabajo de la supervisión	Publicación del contrato de supervisión de la obra <input type="checkbox"/>	(NO ACEPTADO) pendiente	<ul style="list-style-type: none"> Personal de la DGC sin embargo no se publicó información para este indicador
7. Detalles del contrato de las obras	19. Nombre del contratista	Publicación del contrato de construcción de la obra <input checked="" type="checkbox"/>	ACEPTADO 21 diciembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> CONTRATO No. 114.2010-DGC-AGHATA-CONSTRUCCION EVIDENCIADO EN OFICIO SA-592-2010 Constructora Jireh (representante Zoila del Carmen Veliz)

	20. Precio del contrato	Publicación del contrato de construcción de la obra <input checked="" type="checkbox"/>	ACEPTADO 21 diciembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> CONTRATO No. 114.2010-DGC-AGHATA-CONSTRUCCION EVIDENCIADO EN OFICIO SA-592-2010 Constructora Jireh Q 53,991,778.93
	21. Trabajos y alcance de la obra	Publicación del contrato de construcción de la obra <input type="checkbox"/>	ACEPTADO 21 diciembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> CONTRATO No. 114.2010-DGC-AGHATA-CONSTRUCCION (Constructora Jireh)
	22. Programa de trabajo aprobado al ejecutor	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 type="checkbox"/>	(No ACEPTADO) 21 diciembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> CONTRATO No. 114.2010-DGC-AGHATA-CONSTRUCCION establece entrega de programa definitivo ocho días después del inicio de trabajos, esta información no ha sido publicada
8. Ejecución del contrato de supervisión	23. Cambios significativos al precio del contrato de supervisión, el programa, su alcance y su justificación	Publicación de extensiones del contrato de supervisión <input type="checkbox"/>	(Pendiente)	<ul style="list-style-type: none"> Aun no se ha publicado información de la supervisión, proyecto no ha finalizado
9.- Contrato de obra	24. Cambios individuales que afectan el precio y razón de los cambios	Publicaciones de órdenes de trabajo extra, suplementario o decremento. <input checked="" type="checkbox"/>	(Pendiente) 8 octubre 2015	<ul style="list-style-type: none"> Información Parcial, proyecto no ha finalizado Monto ajustado parcial a octubre 2014 por Q 63,568,070.99

	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"> ▪ Aun no se ha publicado información proyecto no ha finalizado ▪
	26. Detalle de pagos adicionales 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"> ▪ Aun no se ha publicado información proyecto no ha finalizado

ETAPA DE POST-CONTRATO

Fase del proyecto	Indicador	Documentación soporte requerida		
10. Post-contrato de las obras	27. Precio del contrato actualizado	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"> ▪ Aun no se ha publicado información proyecto está en ejecución
	28. Total de pagos realizados	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"> ▪ Aun no se ha publicado información proyecto está en ejecución

	29. Alcance real de la obra	Publicación del acta de recepción <input type="checkbox"/> y del acta de liquidación del contrato de obra <input type="checkbox"/>	(Pendiente)	▪ Aun no se ha publicado información proyecto está en ejecución
	30. Programa actualizado	Publicación del acta de recepción <input type="checkbox"/> y del acta de liquidación del contrato de obra	(Pendiente)	▪ Aun no se ha publicado información proyecto está en ejecución
	31. Reportes de evaluaciones y auditoria realizadas al proyecto	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 type="checkbox"/>	(Pendiente) 8 octubre 2015	▪ Aun publicación de informes con avance físico y financiero parcial, aun en ejecución

Divulgación de la ICP

Etapa	Divulgación proactiva		Divulgación reactiva		Divulgación total	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Precontrato	4	4/8 = 50%	4	4/8 = 50%	8	8/8 = 100%
Contrato	3	3/18 = 17%	6	6/18 = 33%	9	9/18 = 50%
Post-contrato	0	0/5 = 0%	0	0/5 = 0%	0	0/5 = 0%
Total	7	7/31 = 23%	10	10/31 = 32%	17	17/31 = 55 % 17/22= 77%

- Publicación proactiva es aquella que la EA divulgó sin la solicitud del Equipo CoST.
- Publicación reactiva es aquella que la EA divulgó a solicitud del Equipo CoST.
- Nivel de cumplimiento de 17/22= 77% de acuerdo con el avance físico de la obra (ejecución)

Documentos pendientes de publicar:

Etapa de Contrato

- **Proceso de contratación de las obras de construcción**
 - EIA (resolución, Licencia e instrumento ambiental presentado ante el MARN)
- **Detalles del contrato de supervisión**
 - Contrato de supervisión
- **Detalles del contrato de las obras**
 - Programa de trabajo aprobado al ejecutor
- **Ejecución del contrato de las obras**
 - Documentos de cambio
 - Sobrecostos

Etapa de Post Contrato

- Acta de recepción, Acta de Liquidación
- Auditorias efectuadas al proyecto
- Informes de supervisión e informes de avance físico

Conclusiones

- En general se observó aplicación de la Ley de Contrataciones del Estado, y el Reglamento de la Ley; considerando que se efectuó contratación por Caso de Excepción, razón por la que no se conoció detalles de las ofertas y su calificación.
- En cuanto a los incrementos operados al contrato de obra respecto al monto original, este ha sufrido ajuste mediante documentos que aún no son definitivos por encontrarse en ejecución.
- En cuanto al periodo contractual se tiene suspensión temporal sin que se conociera si ha sido levantada y su regularización refieren a proceso fuera de tiempo dado que acta de aprobación se emite 4 meses posteriores a la entrada en vigencia de la suspensión.
- El nivel de divulgación de la ICP de (77 %) es bajo, considerando que solo cumplió con 17 de 22 indicadores por estar en ejecución. Y en general contó con un nivel de divulgación de 55% respecto a los 31 indicadores.
- No se conoció información de la supervisión.

Recomendaciones

- Verificar los procesos administrativos para dar uso y cumplimiento a la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento.
- Establecer como parte de su protocolo, la divulgación de indicadores para hacer más transparente los procesos en proyectos de inversión, propiciando la divulgación para hacer más eficiente la Rendición de Cuentas.
- Implementar un plan de trabajo por parte de la Dirección General de Caminos que permita la gestión administrativa y oportuna, propiciando la finalización de proyectos sin necesidad de otorgar ampliaciones innecesarias a los plazos contractuales.
- Efectuar la regularización de tiempo y montos por concepto de ampliación en fechas acorde al proceso evitando hacer uso de instrumentos legales para regularizar proceso retroactivamente.
- Mejorar los procesos de seguimiento de la DGC y propiciar la publicación de documentos de para elevar los porcentajes de divulgación.