

Proyecto de pavimentación de las rutas departamentales RD SCH-5 y RD SCH-9 Tramo intersección RD SCH-5 - SCH-8 Aldea Canales

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 indicadores de información clave en todo el ciclo del proyecto. Un equipo de aseguramiento complementa la difusión, al verificar la información y resaltar hallazgos en un lenguaje fácil de comprender.
2. **Proyecto:** : pavimentación de las rutas departamentales RD SCH-5 y RD SCH-9 Tramo intersección RD SCH-5-SCH-8 Aldea Canales, Santa Rosa, fue seleccionado aleatoriamente como uno de los proyectos para el proceso de aseguramiento. Este proyecto busca resolver los inconvenientes que han persistido por años en la mencionada ruta.
3. **Antecedentes de Divulgación:** el proyecto fue evaluado inicialmente en 31 de agosto del 2013 y se reportó un 74% en publicación de los ICP. En septiembre de 2013 se hizo una visita de campo y una revisión de las publicaciones donde no se reportó variación en el nivel de divulgación de ICP de 74%..
4. **Nivel de divulgación:** Al 28 de julio de 2014, la DGC no había publicado Información Clave del Proyecto (ICP) adicional.
5. **Contratación:** El diseño del proyecto fue elaborado en la División de Planificación y Estudios de la Dirección General de Caminos. El 11 de noviembre de 2009 fue publicada la Escritura Pública No. 23, la cual contiene la cesión del Contrato Administrativo 519-2005-DGC, la cual realizó la empresa Dragado y Construcciones (DRACO) a favor de la empresa Compañía Constructora de Obras Civiles, Sociedad Anónima (COCISA). Tal cesión del derecho del contrato se llevó a cabo el 21 de abril de 2009.
6. **Ejecución y supervisión:** A la fecha de la visita 11 de septiembre de 2013, el avance físico era de 20%, mientras que el avance financiero es de 56%. La ejecución del proyecto estaba a cargo de la Empresa COCISA. Al cierre de este informe el avance físico no había sido publicado. La supervisión estuvo a cargo de personal de la DGC.
7. **Costo, tiempo, calidad y relevancia:** El costo por kilómetro es superior al Q.1,000,000.00, que comparado con otros proyectos similares, se considera alto para el tipo de construcción realizada en la ruta. Durante la visita de campo se pudo comprobar que el proyecto ha tenido un impacto negativo en la población, pues el largo tiempo transcurrido y los pocos avances logrados han desestimulado a sus habitantes.



8. **Hallazgos:** El avance financiero de la obra es superior al avance físico ejecutado. En la divulgación no se aprecia publicación de auditorías practicadas al proyecto y se percibe ausencia de actualización en reportes de avance físico. El nivel de divulgación de la ICP de 74 % de acuerdo con la etapa en la que se encontró el proyecto, se considera adecuado teniendo en cuenta que el proyecto aún no está finalizado.

Recomendaciones:

- La DGC debe dar acompañamiento en el cumplimiento de las leyes vigentes en Guatemala para que se publique el contrato que se originó como resultado del proceso de licitación y adjudicación respectivamente.
- Implementar mejoras en los procesos de seguimiento para el proceso de ejecución.
- Establecer como parte de su protocolo, la divulgación de indicadores para hacer más transparente los procesos en proyectos de inversión, propiciando más eficiencia en la rendición de cuentas.
- La DGC debe atender lo referente al plazo contractual, de acuerdo con las cantidades de trabajo pendientes de ejecutar.
- Se debe incrementar el nivel de divulgación, mediante la publicación de la ICP en Guatecompras y actualización de reportes de avance físico, especialmente lo relacionado con suspensiones temporales en la ejecución de proyectos de inversión.

9. 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

Ampliación y Mejoramiento de la Carretera RN-5 Tramo: Montufar-Concuá-Granados-El Chol

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 indicadores de información clave en todo el ciclo 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 de Ampliación y Mejoramiento de la Carretera RN-5 Tramo: Montufar-Concuá-Granados-El Chol, 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 TOPSA Construcciones, S. A., a un precio original de Q.138,792,143.54. La finalidad del proyecto es el mejoramiento y la pavimentación de 42.2 kilómetros con una sección típica “E”, además de acondicionar la sub-rasante, la sub-base, la base y la capa de rodadura.
- 3. Antecedentes de la Divulgación:** El Proyecto de Ampliación y Mejoramiento de la Carretera RN-5 Tramo: Montufar-Concuá-Granados-El Chol, fue incluido en el tercer informe de aseguramiento publicado en abril de 2013 en el cual se reportó un 87% de publicación de la ICP.
- 4. Nivel de divulgación:** Al 27 de julio de 2013, la Dirección General de Caminos ha divulgado el 87% de la Información Clave del Proyecto (ICP) requerida por CoST a la etapa de ejecución en la que se encontraba el proyecto.
- 5. Contratación:** Como resultado del concurso de licitación, la Dirección General de Caminos adjudicó el contrato de construcción a la empresa TOPSA Construcciones, S.A., siguiendo los procedimientos de adquisiciones de la Ley de Contrataciones del Estado. El financiamiento provino del presupuesto de ingresos y egresos del Estado.
- 6. Ejecución y supervisión:** A la fecha de la visita a este proyecto, el 22 de octubre de 2013, el avance físico era de 84%, mientras que el avance financiero es de 63%. La supervisión estaba a cargo de la Dirección General de Caminos.
- 7. Costo, tiempo, calidad y relevancia:** El costo por kilómetro es de Q3,288,913.34 el cual se considera adecuado por el tipo de trabajo a realizar, que incluye construcción de algunos puentes, movimiento de tierra, ampliación de un carril, cambios en el diseño geométrico de la carretera, incluyendo la utilización de explosivos para romper la montaña, creando trincheras a lo largo de la ruta, construcción de drenajes, sub drenajes, transversales, colocación del pavimento de concreto asfáltico de nueve centímetros de espesor, la señalización vertical y horizontal y la aplicación de medidas de mitigación ambiental. El proyecto inició su ejecución el 1 de agosto de 2007 y debió terminar el 5 de julio de 2014 de acuerdo con la última prórroga de tiempo otorgada. La calidad del trabajo realizado era técnicamente satisfactoria, el proceso de construcción ha sido ejecutado bajo los controles establecidos y lo ejecutado concordaba con los requisitos de las

bases de licitación. El proyecto impacta a los usuarios pues reduce el tiempo y el costo del tránsito de vehículos y personas, aumenta la seguridad vial debido a que se han mejorado las curvas verticales y horizontales, además al eliminarse el exceso de polvo y lodo se reducen los riesgos de padecimientos de enfermedades respiratorias.



- 8. Hallazgos:** El avance financiero de la obra está inferior al avance físico ejecutado, lo que significa que el proceso continuará siendo lento, creando desconfianza en la finalización del proyecto. El tiempo contractual ha sido prorrogado para julio de 2014, considerando que el proyecto inicio efectivamente en 2007. Lo anterior ha dado lugar a que se hayan tenido diversos atrasos respecto al programa inicial de la obra con incidencia en la calidad de los trabajos. Se tienen 22.5 Kms. de carretera finalizados que debieran contar con una recepción de trabajos ejecutados, para evitar deterioros. El nivel de divulgación de la ICP es aceptable considerando que el proyecto aún está en ejecución. Sin embargo hay 22.5 Kms. finalizados sin que se les provea mantenimiento. En la divulgación no se aprecia publicación de auditorías practicadas al proyecto.

Recomendaciones:

- La Dirección General de Caminos debe agilizar los pagos oportunamente, propiciando la finalización del proyecto.
- Dar acompañamiento a fin que el plazo contractual vigente sea acorde con los trabajos pendientes de ejecutar basado en el cumplimiento de cantidad y calidad en la ejecución de la obra. Poniendo especial atención en velar por que en las secciones que se han presentado deterioros por su uso prematuro, sean recuperadas previo a continuar con el proceso constructivo.
- Efectuar gestiones para que se propicie la recepción parcial de los tramos concluidos, para que se inicie con el mantenimiento respectivo de dichos trabajos, evitando de esta manera daños posteriores a las secciones finalizadas.
- Se debe publicar documentos de fiscalización efectuados al proyecto y auditorías, lo cual hace más transparente el proceso del proyecto.

- 9.** 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

Rehabilitación del Tramo Barberena-El Molino-San Cristóbal Frontera y Accesos, a cargo de la DGC/MCIV

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 indicadores de información clave en todo el ciclo 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 de Rehabilitación del Tramo Barberena-El Molino-San Cristóbal Frontera y Accesos está ubicado en los departamentos de Jutiapa, Jalapa y Santa Rosa en los municipios de Oratorio, San José Acatempa, Quezada, Jutiapa, Asunción Mita, El Progreso, Jalpatagua, Yupiltepeque, Atescatempa, Monjas y Jalapa. Su construcción fue contratada el 26 de junio de 2009 por la Dirección General de Caminos. El proyecto consiste en la rehabilitación del tramo El Molino – San Cristóbal Frontera así como los sub-tramos siguientes:
 - a) Acceso El Progreso Jutiapa (CA-01) – Jalapa.
 - b) Acceso El Amatón (CA-01) – Intersección Los Mangos (CA-08).
 - c) Acceso Jutiapa (CA-01) – Yupiltepeque – Atescatempa – San Cristóbal Frontera.
 - d) Kilómetro 103 (CA-01) – acceso Quezada.
 - e) Construcción de dos carriles adicionales en el sub-tramo El Molino – Aldea Grande.
La longitud total de la rehabilitación es de 170 kms., con una sección típica 3 “E”, que corresponde a un ancho de calzada de 5.50 m y un derecho de vía de 25.00 metros. La carretera está diseñada para un tráfico promedio diario de 100 a 500 vehículos y el espesor del pavimento de concreto asfáltico es de 18 centímetros. Los trabajos se realizan de acuerdo con las especificaciones generales para construcción de carreteras y puentes, contenidas en el denominado Libro Azul 4 de la Dirección General de Caminos.
3. **Divulgación inicial:** Al 15 de abril de 2013, el proyecto mostró un nivel de divulgación de indicadores CoST de 68%, correspondiente a 21 de los 26, considerados.
4. **Nivel de divulgación:** Al 26 de julio de 2014, no hay información adicional publicada.
5. **Contratación:** La contratación del proyecto originalmente fue por Q.28,688,720.06 con la empresa SIGMA Constructores, S.A., al final de las publicaciones del 20 de diciembre de 2013 y 20 de julio de 2014 se registra un monto de Q.322,884,828.55 a nombre de HW Contractors, S.A. y Lanello Contratistas Generales, S.A., equivalente al 1,125% del monto original.
6. **Ejecución y supervisión:** A la fecha de la visita a este proyecto, los trabajos estaban suspendidos por haberse terminado el financiamiento y estar pendiente de la aprobación de préstamos.
7. **Costo, tiempo, calidad y relevancia:** El costo actual no es comprensible con relación a los trabajos pactados, sin embargo, se han autorizado una serie de cambios, cuyo seguimiento ha sido complicado pues se han emitido órdenes de cambio y de acuerdo con el ejecutor aún están pendientes de discutir con la EA varios trabajos realizados. Los trabajos de ejecución se iniciaron en 2010 luego de 22 años de estar pospuestos por diversas circunstancias, a la fecha no se han concluido y la población se ve afectada pues en los tramos en donde no se han realizado los trabajos contratados, la estructura del pavimento está totalmente dañada,

generando riesgos no solo de daños a los vehículos sino también de ser afectados por la delincuencia.



8. **Hallazgos:** Hubo incrementos muy drásticos en los alcances y montos del Contrato 127-88 respecto de los especificados en el Contrato 305-2007-DGC de construcción de obra y entre el Contrato 81-92 y el 396-2008-DGC de supervisión de obra, sin evidencia de que se haya realizado un concurso público para asignar al ejecutor y al supervisor. El tramo objeto del contrato 305-2007-DGC es de 153 kms. y está contenido en un proyecto supuestamente mayor, pero cuya longitud es de 40.96 km. Los tramos especificados en el contrato de supervisión, no coinciden con los estipulados en el contrato para la ejecución de la obra.

Recomendaciones:

- La Dirección General de Caminos debe dilucidar las grandes diferencias entre los montos de los contratos originales y los modificatorios, sin evidencia de la realización de concursos para asignar al ejecutor y al supervisor de la obra.
 - De igual manera debe clarificar las discrepancias entre el tamaño original del proyecto y el que estipula el contrato modificatorio, así como exponer las razones por las cuales los tramos especificados en el contrato de supervisión, no coinciden con el contrato para la ejecución de la obra.
 - Finalmente, debe revisar el plazo contractual de acuerdo con las cantidades de trabajo que están pendientes de realizar y realizar todos los pagos pendientes.
9. 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

Mejoramiento y Pavimentación de la Ruta Nacional 7E, Tramo 1: San Julián-Puente Chascó

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 indicadores de información clave en todo el ciclo 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 de Mejoramiento y Pavimentación de la Ruta Nacional 7E, Tramo 1: San Julián-Puente Chascó, 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 TOKURA CORPORATION, a un precio original de Q.208,724,297.73. La finalidad del proyecto es la ampliación, el mejoramiento y la pavimentación de 48.95 kilómetros con una sección típica “D”, además de acondicionar la sub-rasante, la sub-base, la base y la capa de rodadura.
3. **Nivel de divulgación:** Al 25 de julio de 2014, la Dirección General de Caminos había divulgado el 84% de la Información Clave del Proyecto (ICP) requerida por CoST, a la etapa de ejecución en la que se encontraba el proyecto (equivalente al 96% de la información requerida bajo la legislación guatemalteca).
4. **Contratación:** Como resultado del concurso, la Dirección General de Caminos adjudicó el contrato de construcción a la empresa TOKURA CORPORATION, siguiendo los procedimientos de adquisiciones de la Ley de Contrataciones del Estado. El financiamiento provino del Banco de Cooperación Internacional del Japón (JBIC).
5. **Ejecución y supervisión:** A la fecha de la visita a este proyecto, el día 12 de noviembre de 2013, el avance físico era de 70%, mientras que el avance financiero era de 67%, pero se encontró que el proyecto se encuentra en estado de suspensión total temporal. La supervisión estaba a cargo de la empresa KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL "KEI".
6. **Costo, tiempo, calidad y relevancia:** El costo por kilómetro a la fecha de la visita era de Q.5,850,543.37, el cual se considera adecuado por el tipo de trabajo que se ha realizado, que ha incluido bastante movimiento de tierra, ampliación de un carril, cambios en el alineamiento de la carretera y utilización de explosivos para romper la montaña, construcción de drenajes y la aplicación de medidas de mitigación. De acuerdo con información del Número Electrónico de Contrato (NEC) el Monto Modificado Ajustado de Q.540,632,756.70, lo que implica que el costo por kilómetro del proyecto sería aproximadamente de Q.11,044,591.56, lo cual representa un incremento del 159% sobre el monto original del contrato. El proyecto inició su ejecución el 19 de marzo de 2009 y debió terminar el 23 de septiembre de 2013, por lo que es evidente que éste ha sido demasiado corto para las cantidades de trabajo a realizar, lo cual se ha visto agravado por los atrasos en los pagos. La calidad del trabajo realizado era satisfactoria, el proceso de construcción ha sido limpio y ordenado y lo ejecutado concordaba con los requisitos de las bases de licitación.



7. **Hallazgos:** A la fecha de la visita el nivel de divulgación no ha variado de acuerdo al nivel de divulgación presentado en el tercer informe de aseguramiento. No obstante a lo anterior, se dio una mejora en la calidad de documentación de indicadores, al publicar más documentación en los indicadores 13 y 23. Se reportó que la suspensión total temporal se debe a la falta de financiamiento para el proyecto. Debido a la publicación del Acuerdo Ministerial No. 183-2013 de fecha 5 de marzo de 2013 que se refiere a la aprobación del Contrato Modificatorio No. 008-2013-DGC-C, de fecha 21 de febrero de 2013, actualmente el nombre de la empresa constructora es Tokura Corporation, anteriormente denominada Tokura Construcción CO. LTDA. Al momento de la visita no se tenía información del nuevo tiempo contractual para el proyecto y la ampliación del financiamiento, lo que pone en riesgo el mantenimiento de conservación de los trabajos que se tienen actualmente.

Recomendaciones:

- La Dirección General de Caminos debe agilizar las gestiones para continuar el proyecto y asegurar su ampliación contractual y financiera para lograr la finalización del mismo y no poner en riesgo lo alcanzado a la fecha y a la vez no seguir elevando el costo del proyecto.
- La Dirección General de Caminos en coordinación con la Empresa Supervisora debe realizar una revisión del Monto Modificado Ajustado del contrato, con el fin de lograr el mínimo sobrecosto posible de acuerdo a la cantidad, calidad y tiempo de los trabajos que están aún pendientes de realizar.
- Realizar la publicación del estado actual legal del proyecto y órdenes de cambio aprobadas en el portal de GUATECOMPRAS y continuar con los indicadores faltantes en la etapa de post-contrato cuando el proyecto finalice su ejecución.

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

Para mayor información sobre CoST:
Sitio web: www.costguatemala.org
Email: info@costguatemala.org

Proyecto de Rehabilitación de Tramos San Marcos i) Tejutla a San Miguel Ixtahuacan, ii) Desvío Concepción Tutuapa a Concepción Tutuapa, iii) Tejutla a Comitancillo, iv) Río Blanco a Santa Irene, a cargo de la DGC/MCIV

- 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 indicadores de información clave en todo el ciclo del proyecto. Un equipo de aseguramiento complementa la difusión, al verificar la información y resaltar hallazgos en un lenguaje fácil de comprender.
- Proyecto:** El Proyecto denominado Rehabilitación de Tramos San Marcos, consiste en una extensión en el ancho y la pavimentación de las rutas consideradas, colocación de una estructura de pavimento mediante la ampliación de la Sección Típica a una “Sección típica E modificada”, que conlleva las operaciones de reacondicionamiento de la sub-rasante existente, a una profundidad igual a 20 cm., la colocación de una capa de sub base de 15 cm. de espesor, la colocación de una capa de base de grava de piedra triturada de 15 cm. de espesor y como superficie de rodadura Doble Tratamiento Superficial (D.T.S.) en los tramos cuya pendiente sea menor o igual a 12% y Pavimento de Concreto de Cemento Hidráulico Sisado (clase 3,500 PSI; planchas de 1.5 por 1.5 metros con espesor de 19 cm. con un texturizado superficial que garantice ser antideslizante en las pendientes mayores a 12% y en las curvas cuyo radio interno sea como mínimo igual a 13 metros. Las obras incluirán: la reparación, ampliación y colocación de estructuras de drenaje menor, señalización vertical y horizontal y los trabajos de mitigación ambiental. Son aproximadamente 45 km. de trabajos de Doble Tratamiento Superficial y 4 km. de Pavimento se Concretó Hidráulico; en el cual, previo a la fundición del concreto se hará el trabajo de reacondicionamiento de la sub-rasante, para luego colocar una base de material granular de 15 cm. de espesor.
- Divulgación inicial:** Al 31 de agosto de 2011, el proyecto mostró un nivel de divulgación de indicadores CoST de 61%, correspondiente a 18 de los 26, considerados.
- Nivel de divulgación:** Al 26 de julio de 2014, se ha alcanzado un nivel de divulgación del 92%, considerando que el proyecto, aún está en ejecución.
- Contratación:** La contratación del proyecto fue realizada mediante un concurso público. La DGC realizó un llamado a licitación en agosto de 2007 (490350); como resultado de este proceso en julio de 2008 se contrató a la empresa Solel Boneh International Holdings AG como ejecutora de la obra, por un monto de Q34,466,060.73. Paralelamente, la DGC realizó también un llamado a licitación para la supervisión de la obra en agosto de 2007 que dio como resultado la contratación de CM Ingenieros, por un monto de Q5,529,512.16. Para este proyecto existen 2 NOG con un monto de Q.60,111,414.27.
- Ejecución y supervisión:** A la fecha de la visita a este proyecto, los trabajos estaban suspendidos por haberse terminado el financiamiento por parte del Banco Mundial, al consultar a la EA, se indicó que actualmente el trabajo está en la fase final de ejecución con recursos nacionales.
- Costo, tiempo, calidad y relevancia:** El monto original del contrato para la Rehabilitación de Tramos de San Marcos (incluyendo los NOG 49350 y 49369) es de Q.94,577,474.00,

que consideró la aplicación de tecnologías adecuadas para la rehabilitación de los tramos. Este monto fue definido en base a una consultoría que se contrató específicamente para el efecto, por lo cual se considera adecuado para el tipo de obra a realizar. Hay que hacer notar que, debido al cambio en el contrato en cuanto al tipo de capa de rodadura a utilizar, el monto del contrato se incrementó en más de dos veces el valor del contrato original. Dado que no fue posible para CoST obtener información sobre el costo revisado para las nuevas especificaciones técnicas, no es posible opinar sobre el nuevo monto del contrato. El hecho de contar con 2 NOG no permite tener claridad sobre los montos aprobados por la EA. En una publicación con datos del contratista, se muestra que el monto actual es de Q.291,913,720.32 para los tramos objeto de aseguramiento, en un cuadro en donde se muestran, también, los montos correspondientes a otro tramo. El avance físico no fue posible establecerlo, sin embargo, el plazo de ejecución ha rebasado cualquier expectativa por haberse iniciado los trabajos en 2011. Las mejoras alcanzadas a la fecha, aún con los problemas de falta de mantenimiento indicados en el 2do. Informe de Aseguramiento, ha traído considerables beneficios para los habitantes de las zonas favorecidas con el proyecto.



- 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 los Indicadores CoST para este proyecto, sin embargo la respuesta de las dependencias responsables, es mínima. El tiempo de ejecución presenta retrasos, no existe documentación publicada que muestre los avances y el estado actual de la obra y de la ejecución.

Recomendaciones:

La entidad de adquisiciones debe mejorar la calidad de las informaciones publicadas a fin de que muestren los avances tanto en la ejecución física como financiera del proyecto. Se debe clarificar la modalidad utilizada para poder ampliar el contrato más allá del 350% ya que no se encontró una base legal que respalde estas modificaciones y la información técnica publicada resulta insuficiente para comprender la situación del proyecto.

- 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

Rehabilitación y ampliación de la carretera CA-09 Norte. Tramo Guatemala-El Rancho, sub-tramo 2 Puente Agua Caliente-Sanarate (del km 30-100 al km 57+100)

Resumen Ejecutivo del Reporte de Aseguramiento

- 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 indicadores de información clave en todo el ciclo del proyecto. Un equipo de aseguramiento complementa la difusión, al verificar la información y resaltar hallazgos en un lenguaje fácil de comprender.
- Proyecto:** El Proyecto de rehabilitación y ampliación de la carretera CA-09 Norte, Tramo Guatemala-El Rancho, sub-tramo 2 Puente Agua Caliente-Sanarate (del km 30-100 al km 57+100), 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 Overseas Engineering & Construction Company LTD. (OECC), a un precio original de Q.613,013,000.00 y posteriormente según SIGES, a un Monto Modificado Ajustado de Q1,137,032,347.38. La finalidad del proyecto es la ampliación, el mejoramiento, la construcción y la pavimentación con concreto, con una sección típica “A”, la cual consiste en la construcción a 4 carriles con un ancho de rodadura de 14.40 metros, dichos carriles separados por un arriate central.
- Divulgación inicial:** Al 30 de abril de 2013, el proyecto mostró un nivel de divulgación de indicadores CoST de 84%, correspondiente a 26 de los 31 considerados.
- Nivel de divulgación:** Al 27 de julio de 2014, no hay información adicional publicada.
- Contratación:** Como resultado del concurso, la Dirección General de Caminos adjudicó el contrato de construcción a la empresa Overseas Engineering & Construction Company LTD. (OECC), siguiendo los procedimientos de adquisiciones de la Ley de Contrataciones del Estado. El financiamiento provino de fondos nacionales y de donación del Gobierno de la República de China (Taiwan).
- Ejecución y supervisión:** A la fecha de la visita a este proyecto el 14 de abril de 2011, se pudo constatar que los trabajos de rehabilitación y ampliación se encontraban finalizados de acuerdo con las bases de licitación. Además el sub-tramo había sido inaugurado y se encontraba en uso, únicamente estaba pendiente la recepción y liquidación. La supervisión estaba a cargo de la empresa IPLASA.
- Costo, tiempo, calidad y relevancia:** El costo por kilómetro del proyecto era originalmente de aproximadamente Q.22.7 millones, y el monto por kilómetro modificado ajustado se elevó a Q.41.9 millones, el cual deberá evaluarse con base en información relevante de la Cámara Guatemalteca de la Construcción y de la Dirección General de Caminos. El proyecto tuvo un tiempo contractual de tres años para la construcción de la obra. La calidad del trabajo realizado es satisfactoria, el proceso de construcción fue limpio y ordenado y lo ejecutado concordaba con los requisitos de las bases de licitación.



- Hallazgos:** A la fecha el nivel de divulgación no ha variado de acuerdo al nivel de divulgación presentado en el tercer informe de aseguramiento. Los trabajos de rehabilitación y ampliación se encontraban finalizados de acuerdo con las bases de licitación. Además el sub-tramo había sido inaugurado y se encontraba en uso, únicamente estaba pendiente la recepción y liquidación del proyecto a entera satisfacción por la Dirección General de Caminos, pues todavía estaban realizando varias obras finales tales como muros de protección de taludes y pavimentación de accesos a caminos secundarios. Al avance físico era de 100 por ciento y el avance financiero de 60 por ciento, los cuales no se consideraron adecuados, ya que el uso intensivo actual de la obra ponía en riesgo su recepción y liquidación final, sobre todo porque la señalización horizontal podría deteriorarse y estar en mal estado cuando los trabajos finalmente se recibieran.

Recomendaciones:

- Incrementar el nivel de divulgación, mediante la publicación de la ICP en Guatecompras

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

Para mayor información sobre CoST:
Sitio web: www.costguatemala.org
Email: info@costguatemala.org