

CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
Regional de Atacama

Informe de Seguimiento Dirección de Vialidad



Fecha : 28 Septiembre de 2010
N° Informe : 87/2009



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE ATACAMA
Control Externo

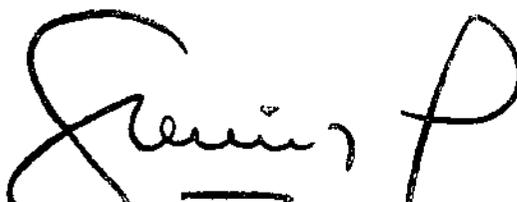
JBR/ktl.-

**REMITE INFORME SEGUIMIENTO DE
LAS OBSERVACIONES CONTENIDAS
EN INFORME FINAL N° 87 DE 2009, DE
LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD, REGIÓN
DE ATACAMA.-**

COPIAPÓ, 28.08.2010 002488

Cumplo con enviar a Ud. para su conocimiento y fines pertinentes, el resultado del Informe de Seguimiento en relación a las observaciones contenidas en Informe Final N° 87 de 2009, sobre "Auditoría de inversión de infraestructura del contrato de construcción obra "Mejoramiento Ruta C-386 Sector Bifurcación Ruta 5-Hacienda Toledo (By Pass Copiapó), Tramo Dm. 0.000,00 Dm. 33.130,00, Comuna de Copiapó, Provincia de Copiapó, Región de Atacama", practicado por funcionarios de esta Contraloría Regional, en la Dirección de Vialidad.

Saluda atentamente a Ud.,


Gloria Briones Neira
Contralora Regional de Atacama

AL SEÑOR
DIRECTOR REGIONAL
DE VIALIDAD - REGIÓN DE ATACAMA
P R E S E N T E

02)



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE ATACAMA
UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

OAF 3018

**INFORME DE SEGUIMIENTO DE LAS
OBSERVACIONES CONTENIDAS EN EL
INFORME FINAL N° 87, DE 2009, DE LA
CONTRALORÍA REGIONAL DE
ATACAMA.-**

COPIAPÓ, 28 SEP 2010

En cumplimiento del plan anual de fiscalización esta Contraloría Regional para el año 2010, se efectuó en la Dirección Regional de Vialidad de Atacama, un seguimiento a la efectividad de las medidas adoptadas por esa entidad respecto de las observaciones formuladas en el informe final N° 87 de 2009, remitido por oficio N° 3548, de 2009, sobre auditoría de inversión de infraestructura del contrato de construcción de obra "Mejoramiento Ruta C-386 Sector Bifurcación Ruta 5-Hacienda Toledo (By Pass Copiapó), Tramo Dm. 0.000,00-Dm. 33.130,00, Comuna de Copiapó, Provincia de Copiapó, Región de Atacama".

De la labor efectuada, se determinó lo siguiente en relación con las observaciones que en cada caso se indican:

I. SOBRE FISCALIZACION

1. Ítem 407-2, Tratamiento Superficial Doble.

1.1 Irregularidades constructivas en las bermas.

Se observó que las imprimaciones QL Prime aplicadas en la superficie de la berma derecha e izquierda, entre las Dm. 28.000 y Dm. 31.320, presentaron en forma generalizada protuberancias de fácil remoción, que diversos sectores de las franjas longitudinales de bermas se encontraron sin imprimación, en tanto, los tramos imprimados presentaron material fino suelto, contraviniendo lo indicado en el punto 5.407.3 del Manual de Carreteras Volumen N° 5. Por último, que algunos tramos de las bermas comprendidos entre la Dm. 5.400 y Dm. 28.000 aproximadamente, mostraron desprendimiento del material pétreo.

El servicio sostuvo que los sectores involucrados fueron reparados satisfactoriamente a través de una metodología de doble tratamiento superficial y que, en relación a los desprendimientos puntuales de material pétreo del tratamiento superficial, instruyó al contratista su reparación.

Visitadas nuevamente las obras en el seguimiento, se verificó que se realizaron las reparaciones pertinentes y que el procedimiento, de acuerdo a lo informado por la Dirección de Vialidad, fue validado y aplicado a entera satisfacción de la Asesoría e Inspección, sin que a la fecha se hayan producido desprendimientos o fallas relacionadas con este ítem, por lo que corresponde levantar lo observado.

A LA SEÑORA
GLORIA BRIONES NEIRA
CONTRALORA REGIONAL DE ATACAMA
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

P R E S E N T E

CFC/cfc





CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE ATACAMA
UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

1.2 Diferencia de obras pagadas en ítem 407-2.

En materias administrativas y financieras de la partida tratamiento superficial doble, ejecutada en el tramo comprendido entre la Dm. 2.039,60 - Dm. 3.021,65, se objetó que según las cubicaciones indicadas en el cuadro N°6, antecedente que sirvió de respaldo para el estado de pago N° 18, se pago un ancho de berma distinto al contemplado en las cubicaciones establecidos en las bases.

En su respuesta, el Director Regional de Vialidad hizo mención sobre la existencia de la orden de ejecución inmediata, donde se autoriza la ampliación de obras en el enlace travesía a doble calzada en el eje principal, lo que, a su entender, justificaría las variaciones a las cubicaciones objetadas.

Cabe señalar, que las validaciones de seguimiento dan cuenta de la aprobación de la orden de ejecución inmediata de obras N° 1, a través de la resolución DGOP N° 5680, de 2008, referida a la compatibilización del diseño geográfico del contrato con la futura Concesión Vallenar-Caldera. A fin de acreditar los actos administrativos, el servicio adjuntó copia de los citados documentos, por lo que se da por subsana la observación formulada.

2. Ítem 210-1, Apertura, Uso y Abandono de Empréstitos.

2.1 Plan de manejo para empréstitos.

Se advirtió la falta del plan de manejo para empréstitos, debidamente aprobado por el inspector fiscal y, las entidades públicas y privadas que correspondían, incluyendo todos los permisos legales pagados y presentados por escrito, aspecto que transgrede lo estipulado en el punto 5.210.1 del Manual de Carreteras Volumen 5.

Con respecto a lo anterior, la Dirección Regional expuso que el contratista entregó el plan de manejo correspondiente, precisando que los cobros asociados al uso y explotación de pozos de empréstitos de carácter fiscal, quedan sujetos a los procedimientos del Ministerio de Bienes Nacionales.

En esta etapa de seguimiento, el servicio proporcionó antecedentes que acreditan que los cobros generados por estos conceptos, se encuentran en actual tramitación en la Secretaría Regional de Bienes Nacionales, organismo que cuenta con las atribuciones para exigirlos. En estas circunstancias, se da por superada la observación.

3. Ítem 408-1, Concreto Asfáltico de Rodadura.

3.1 Deficiencias constructivas.

Se observó, en forma general, la existencia de derrames de aceites y de material ligante proveniente, este último, del tratamiento superficial doble de la carpeta asfáltica, asimismo, en la proximidad del Km. 26.700, sector de acceso a Toledo, se constató que las juntas longitudinales de pistas presentaron una terminación irregular, no cumpliendo con las especificaciones del punto 5.408.303 (2) del Manual de Carreteras Volumen 5.





CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE ATACAMA
UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

Por otro lado, se observaron variaciones en el ancho de la carpeta asfáltica, toda vez que en sectores aproximados al km. 23.180 se traslapó el tratamiento superficial con la plataforma del pavimento, provocando una reducción del ancho útil de las pistas. Además, se verificó que en puntos cercanos al km. 22.280, el ancho de la carpeta no era equidistante en cuanto a la distancia del borde al eje central de la plataforma.

Por último, se constató en diversos sectores del tramo revisado una terminación irregular del pavimento, con presencia de baches y juntas de trabajos con diferencias en su superficie, producto de la defectuosa terminación de los procesos constructivos.

Al respecto, la Dirección dispuso que la empresa contratista efectuaría las correcciones necesarias, las cuales serían abordadas con la remoción de asfaltos o neutralización de los derrames, una metodología de reparación con lechada asfáltica y con el barrido del doble tratamiento superficial sobrepuesto en la carpeta.

En el presente seguimiento, se efectuó la visita a terreno, constatando que las reparaciones a los defectos y observaciones indicadas fueron ejecutadas, según lo informado por la Dirección de Vialidad, a entera conformidad tanto de la inspección técnica de obra como de la comisión de recepción provisoria, correspondiendo levantar las observaciones formuladas.

4. Ítem 804-1, Apertura, Uso y Abandono de Botadero.

4.1 Depósito de desechos.

Se hizo presente que no correspondía depositar material de carpeta asfáltica en los pozos N°s 20, 21 y 28, destinados al depósito de desechos, como asimismo, que la empresa acopiara restos de asfalto a un costado del camino del acceso a la instalación de faenas del sector Travesía, por cuanto se transgredía lo estipulado en el punto 9.702.302 del Manual de Carreteras Volumen N° 9, sobre tratamiento y disposición final de este tipo de material de desecho.

Sobre la materia, la Dirección Regional señaló que, conforme al procedimiento para el manejo de residuos asfálticos propuesto a la Secretaría Regional Ministerial de Salud por la empresa contratista, los residuos objetados se clasifican como no peligrosos. No obstante, indica que el almacenamiento de los asfaltos sería de carácter provisorio, por lo que de no tramitarse su autorización por la autoridad sanitaria, el contratista debe retirar los residuos almacenados.

En el seguimiento efectuado, el servicio proporciona antecedentes donde la autoridad sanitaria indica que estos residuos no presentan características de toxicidad extrínseca, por lo que su disposición final puede ser realizada como un residuo industrial no peligroso. Atendido el citado pronunciamiento y considerando que los desechos objetados, acopiados aledaño a la instalación de faenas, fueron utilizados como material de estabilizado en un sector del camino con el fin de mejorar su plataforma y transitabilidad, se estima superada la materia objetada.





CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE ATACAMA
UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

5. Obras de Infraestructura.

5.1 Deficiencias en estructuras.

En el Paso Inferior Travesía se objetó que en la sección superior del estribo nororiente, las enfierraduras se encontraban a la vista, los moldajes permanecían incorporados a la estructura y que bajo la estructura existía basura. Asimismo, se constataron fisuras transversales en las defensas tipo F; instalación de pernos de anclajes cortos en las barandas metálicas del paso de peatones y tacha de señalización quebrada en la plataforma del puente.

Además, en el Paso Superior FFCC Travesía, se observaron desprendimientos de hormigón y fisuras en las superficies de las barreras tipo F, juntas de dilatación con poliestireno expandido sin retirar y la reparación de elemento estructural con grietas.

Por último, en el Puente Río Copiapó, se constataron fisuras en la superficie del coronamiento de la barrera de hormigón armado y variaciones en los taludes de los terraplenes debido al ensanche de berna incorporada en el sector.

Sobre dichas materias, el servicio procedería a evaluar el comportamiento de las fisuras y grietas aparecidas en la estructura, como asimismo exigiría al contratista la corrección de las restantes observaciones.

Al respecto, se procedió a efectuar las acciones de seguimiento, verificándose la realización de las correcciones pertinentes, según lo informado por esa Dirección, a entera conformidad de la inspección técnica, en tanto que, en relación a las fisuras en barreras de hormigón de la estructura, encargó un informe de evaluación al Laboratorio Nacional de Vialidad para que la Comisión de Recepción Definitiva evalúe el comportamiento de las soluciones implementadas, acciones que permiten superar la observación, sin perjuicio que deberán remitirse a esta Entidad de Control los antecedentes de la recepción definitiva de la obra, una vez que se verifique su total tramitación.

CONCLUSIONES

En mérito de lo expuesto en el presente informe de seguimiento, cabe concluir que las observaciones contenidas en el informe final N° 87 de 2009, de esta Entidad Fiscalizadora, en lo sustancial, han sido subsanadas por la Dirección de Vialidad.

SALUDA ATENTAMENTE A UD.,

JORGE BRAVO ROJAS
JEFE DE CONTROL EXTERNO (S)



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Contraloría Regional de Atacama

