CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA
COMITÉ DE AUDITORÍA DE OBRAS PÚBLICAS

OAF N° : 15.133/2015
DIR N° : 1.061/2015
REF N° : 225.284/2015
248.011/2015

REMITE INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN ESPECIAL QUE INDICA.

SANTIAGO, 27. JUL 16 * 055338

Adjunto, remito a Ud., para su conocimiento y fines pertinentes, Informe Final de Investigación Especial N°709, de 2015, debidamente aprobado, sobre investigación especial a la aprobación de las modificaciones N^{os}4, 5, 6 y 7 del contrato "Construcción Puente Cau - Cau y Accesos, Sector Las Ánimas – Isla Teja, tramo Av. España, M.H. Agüero y Los Lingues; Comuna de Valdivia, Provincia de Valdivia, Región de Los Ríos".

Saluda atentamente a Ud.,

Por orden del Contralor General de la República
VIRGINIA EUGENIA GODOY CORTÉS
Abogado
Subjefe División de Infraestructura y Regulación

ENTR. 16005
29.JUL 2016 09:31

RTE
ANTECED

AL SEÑOR
AUDITOR INTERNO
DIRECCIÓN DE VIALIDAD
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
PRESENTE

Dirección de Vialidad
Proceso N° 1008 5064

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
DIRECCIÓN DE VIALIDAD
29 JUL 2016
OFICINA DE PARTES

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA
COMITÉ DE AUDITORÍA DE OBRAS PÚBLICAS

OAF N° : 15.133/2015
DIR N° : 1.061/2015
REF N° : 225.284/2015
248.011/2015

REMITE INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN ESPECIAL QUE INDICA.

SANTIAGO, 27. JUL 16 *055335

Adjunto, remito a Ud., para su conocimiento y fines pertinentes, Informe Final de Investigación Especial N°709, de 2015, debidamente aprobado, sobre investigación especial a la aprobación de las modificaciones N^{os}4, 5, 6 y 7 del contrato "Construcción Puente Cau - Cau y Accesos, Sector Las Ánimas – Isla Teja, tramo Av. España, M.H. Agüero y Los Lingues; Comuna de Valdivia, Provincia de Valdivia, Región de Los Ríos".

Sobre el particular, corresponde que esa autoridad adopte las medidas pertinentes e implemente las acciones que se señalan, tendientes a evitar las situaciones observadas, aspectos que se verificarán en una próxima visita que practique en esa entidad este Organismo de Control.

Saluda atentamente a Ud.,

Contraloría General de la República
VIVIANA EUGENIA [illegible]
Abogada
Jefe(s) División de Infraestructura y Regulación

29 JUL 2016

RTE
ANTECED

AL SEÑOR
DIRECTOR NACIONAL DE VIALIDAD
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
PRESENTE

ENTR. 16006
29.JUL 2016 09:32

Dirección de Vialidad
Proceso Nº 10081308.

DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN ESPECIAL

Dirección de Vialidad

Número de Informe: 709/2015
26 de julio del 2016

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA
COMITÉ DE AUDITORÍA DE OBRAS PÚBLICAS

Resumen Ejecutivo Informe Final N° 709, de 2015
Dirección de Vialidad

Objetivo: La investigación tuvo por objeto verificar si la Dirección de Vialidad se ajustó a los procedimientos y exigencias establecidas en los antecedentes que rigieron la contratación, para aprobar las modificaciones N^{os}4, 5, 6 y 7 del contrato "Construcción Puente Cau - Cau y Accesos Las Ánimas-Isla Teja, Tramo Av. España, M. H. Agüero y Los Lingues, Comuna de Valdivia, Región de Los Ríos".

Pregunta de la Investigación:

- ¿Las modificaciones N^{os}4, 5, 6 y 7, fueron otorgadas por la Dirección de Vialidad de acuerdo a las disposiciones establecidas en el pliego de condiciones que rigen la contratación?

Principales Resultados:

- La Dirección de Vialidad autorizó la modificación N°5, aumentando el plazo en 25 días, aun cuando esta no procedía, puesto que era de conocimiento del contratista las eventuales restricciones a la navegabilidad en el río Cau – Cau impuestas por la autoridad competente, tal como lo estipula el numeral 2, del literal b) del punto N°1, Propuesta técnica, del artículo 76 del decreto N°75, de 2004, del Ministerio de Obras Públicas.
- No correspondía que la entidad examinada aprobara la modificación N°6, aumentando el plazo de ejecución de las obras en 84 días, dado que la solicitud del contratista para extender dicho plazo fue tardía, por lo que no se ajustó al artículo 161, inciso tercero, del citado decreto N°75, de 2004.
- La Dirección de Vialidad otorgó en la modificación N°7 un aumento de plazo de 90 días por el diseño y confección del pestillo de enclavamiento central, término que no resultaba procedente, en tanto dicho elemento formaba parte de la partida 5.2.3 "Sistema Mecánico", la que según las aclaraciones dadas en el proceso de licitación del contrato, era una partida global a suma alzada, siendo el contratista quien proponía las marcas y modelos según los proveedores que contratara para los suministros de los equipos y elementos que cumplieran con las aludidas especificaciones técnicas mínimas del proyecto.

  En relación a las observaciones formuladas por el aumento de plazo improcedente otorgado en las modificaciones N^{os}5, 6 y 7, este Organismo de Control concluyó iniciar un procedimiento disciplinario destinado a determinar las eventuales responsabilidades administrativas de los funcionarios involucrados en la visación y autorización de las mismas.

OAF N° : 15.133/2015
DIR N° : 1.061/2015

INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN ESPECIAL N°709, DE 2015, SOBRE APROBACIÓN, DE LAS MODIFICACIONES DE OBRA N^{os}4, 5, 6 Y 7, DEL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN "PUENTE CAU-CAU Y ACCESOS, SECTOR LAS ÁNIMAS ISLA TEJA, TRAMO AV. ESPAÑA M.H. AGÜERO Y LOS LINGUES; COMUNA DE VALDIVIA, REGIÓN DE LOS RÍOS", DE LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD, DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.

SANTIAGO, 2 JUL. 2016

JUSTIFICACIÓN

En atención a las denuncias efectuadas por parlamentarios y la autoridad comunal a esta Contraloría General, respecto de deficiencias en la ejecución de las obras y eventuales irregularidades en la aprobación de modificaciones al contrato "Construcción Puente Cau - Cau y Accesos Las Ánimas-Isla Teja, Tramo Av. España, M. H. Agüero y Los Lingues, Comuna de Valdivia, Región de Los Ríos", es que este Organismo de Control ha estimado realizar una fiscalización complementaria a las investigaciones especiales N^{os}22, de 2014 y 876, de 2015, tendiente a revisar las modificaciones N^{os}4, 5, 6 y 7 de dicho contrato, cuyos resultados constan en el presente documento.

ANTECEDENTES

A través de la resolución N°208, de 2011, la Dirección General de Obras Públicas, DGOP, aceptó la oferta presentada por la empresa AZVI Chile S.A. y adjudicó la obra "Construcción Puente Cau - Cau y Accesos Las Ánimas-Isla Teja, Tramo Av. España, M. H. Agüero y Los Lingues, Comuna de Valdivia, Región de Los Ríos", por un monto total de $15.767.932.483, con un plazo de ejecución de 900 días corridos. Dicha contratación fue a serie de precios unitarios, a excepción de la partida "Sistema Mecánico" la cual fue convenida como global a suma alzada.

Durante el proceso de ejecución de la obra consta la aprobación de siete modificaciones de contrato. En tanto una octava se encontraba en trámite al 30 de octubre de 2014 (según se detalla en el anexo). Cuatro de estas, individualizadas en la tabla N°1, se relacionan con la ejecución de la superestructura de esta obra, materia del presente examen. A saber:

AL SEÑOR
JORGE BERMÚDEZ SOTO
CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA
PRESENTE

Contralor General de la República

Tabla N°1

MODIFICACIÓN N°	RESOLUCIONES EXENTAS QUE APROBARON	EMITIDA POR	CON V°B° DE	PLAZO OTORGADO
4	DGOP N°3.334, de 5 de septiembre de 2014	Javier Osorio S. DGOP	Sergio Galilea O. Ministro OOPP (S)	105 días
5	DGOP N°3.738, de 3 de octubre de 2014	Javier Osorio S. DGOP	Sergio Galilea O. Ministro OOPP (S)	28 días
6	DGOP N°4.683, de 26 de noviembre de 2014	Javier Osorio S. DGOP	Sergio Galilea O. Ministro OOPP (S)	84 días
7	DGOP N°1.281, de 20 de marzo de 2015	Javier Osorio S. DGOP	Sergio Galilea O. Ministro OOPP (S)	90 días
	Total plazo otorgado			307 días

Fuente: Información extraída desde la documentación aportada por el servicio en el contexto de la presente investigación.

a) Modificación N°4:

En su virtud se aprobó y regularizó una extensión del plazo de ejecución de la obra por 105 días corridos, requerida por la empresa constructora mediante carta de 14 de mayo de 2014. Dicho lapso habría correspondido a la prórroga proporcional de tiempo originada en el aumento de obras autorizado por la modificación N°3, que incluyó la solicitud de ejecución inmediata de obras N°2, que incrementó el monto del contrato en $1.844.213:251.

Es del caso hacer presente que la reseñada orden de ejecución inmediata fue analizada en el Informe de Investigación Especial N°22, de 2014, de este origen, remitida al ministerio del ramo por oficio N°47.983, de 2015.

b) Modificación N°5:

Esta modificación tiene como antecedente la solicitud de la empresa contratista, mediante carta de 2 de septiembre de 2014, de un aumento de plazo por 157 días, en atención a que la Gobernación Marítima no le habría permitido en ningún momento suspender la navegación por el río Cau - Cau, a lo que sumó, el tráfico de grandes buques, desde y hacia el astillero de ASENAV, lo que habría perjudicado su proceso constructivo, el cual consideraba detener la navegación por una parte del río con al menos uno de los dos tableros basculantes sin elevar.

Expuso, que esta situación habría provocado un retraso de 28 días, por lo que no pudo utilizar el proceso de ejecución a que se hizo referencia en el proyecto, debiendo en su defecto montar la estructura en una ubicación provisional paralela al río y posteriormente realizar un giro de 90° para posicionar el tablero en su emplazamiento definitivo, circunstancia que habría disminuido el rendimiento de las operaciones, requiriendo un tiempo extra de 92 días por cada tablero basculante, lo que sumado a los 28 días iniciales implicaba una ampliación de 212 días. Sin embargo, expuso, que debido a que se pudieron ejecutar trabajos simultáneamente y avanzar en otras actividades, solo requería 157 días de aumento. Adjuntó fotografías de las modificaciones que debió realizar en su proceso de ejecución de obras.

En su respuesta a tal requerimiento, el inspector fiscal a través de la minuta de 2 de septiembre de 2014, hizo un resumen acerca de las coordinaciones que debían efectuarse con ocasión de esta obra, tanto

con la Gobernación Marítima, la Capitanía de Puerto de Valdivia y la comunidad fluvial de Valdivia, aspecto que, según expone, se encuentra también recogido en las bases técnicas del contrato. Se refirió, a que la obra contaba con una destinación marítima que cumplía con el protocolo de cesión de terrenos de playa y fondo de río para la construcción del puente, la cual en nada condicionaba o restringía la forma de ejecutar las faenas que se vinculaban con el puente.

Añadió que el proceso constructivo empleado, que implicó el giro de los tableros del puente, se adoptó para dejar siempre una vía de navegación liberada.

Manifestó, que dentro de las coordinaciones permanentes con los usuarios del Cau – Cau, la más importante ha sido con los astilleros existentes en la ciudad, lo que ha implicado que las obras se han debido adaptar a sus requerimientos. Reconoció que el caso más relevante correspondió a dos embarcaciones de mayor envergadura fabricados por el citado astillero ASENAV, que tenían que ser sacadas por la vía fluvial, debiendo la constructora incorporar dicha eventualidad en su programación de obras, lo que le habría significado postergar trabajos y reprogramarlos para continuar con sus avances.

A su turno, acotó que dichas situaciones habían ocurrido también para un importante número de embarcaciones que han entrado y salido de los astilleros, producto de que esa vía de navegación cuenta con la mayor profundidad para asegurar el calado para barcos mayores. De igual forma expresó que esa circunstancia no estaba contemplada en las bases del contrato, como tampoco se mencionaba en la destinación marítima, sino que el contrato en ejecución en coordinación con la autoridad marítima y la comunidad fluvial de Valdivia, habría dejado de manifiesto que independiente del método constructivo utilizado para posicionar los tableros basculantes, siempre se iba a tener que compatibilizar la construcción del puente con la libre navegación por el río en comento, lo que habría significado mayores tiempos para los trabajos de la empresa contratista, produciéndose atrasos por esta razón.

Por lo expuesto, manifestó que le resultaba coherente y proporcionado el plazo de 28 días y no los 157 días propuestos por el contratista, señalando expresamente que este no era de exclusiva responsabilidad de las restricciones impuestas por la autoridad marítima, si no que era producto de una coordinación necesaria con la comunidad fluvial de la ciudad.

En relación con la segunda consideración de la empresa constructora -el cambio del método de ejecución- la inspección fiscal reiteró que no dependería del método constructivo propuesto o practicado el que se hayan generado mayores plazos, ya que de cualquier modo el río Cau - Cau debía mantenerse como una vía libre para todas las embarcaciones.

c) Modificación N°6:

Consta entre los antecedentes de la modificación del rubro que, mediante carta de 26 de septiembre de 2014, la empresa

contratista requirió 84 días de aumento de plazo, para lo cual argumentó primeramente que según lo dispuesto por la Gobernación Marítima, no se habría permitido en ningún momento la completa suspensión de la navegación por el río, lo que, sumado al tráfico de grandes buques, habría afectado la ejecución de las obras, ya que esa vía sería la única posibilidad para el tránsito fluvial.

Seguidamente, expuso que entre el 16 y el 26 de septiembre de 2014, se encontraba programado el cruce de un barco (AHTS MAERSK) procedente de ASENAV, lo que habría afectado las operaciones de montaje de los laterales de los contrapesos, que no se pudieron montar antes del giro por problemas de peso extra que se añadía a la estructura y debido a que una vez que se colocan dichas chapas se necesita terminar de soldarlas en su totalidad, antes de mover la estructura. Por lo que la paralización de los trabajos con ocasión del referido cruce habría producido un atraso de 26 días.

Agregó, que entre el 29 de septiembre y el 3 de octubre de 2014, también se había programado el cruce de un barco, lo mismo para la fechas entre el 13 y 27 de octubre, circunstancia que quebrantaría el ritmo de trabajo, razón por la cual proyectó un nuevo atraso de 28 días.

Finalizó la empresa, la primera parte de su argumentación indicando que en forma consecutiva se estaban recibiendo solicitudes de la autoridad marítima para permitir el paso de sus embarcaciones, tanto para mantenciones en astilleros como para acciones de regulación interna, tales como, ejercicios de operación de dicha autoridad, circunstancia que la llevaría a estar siempre dispuesta a levantar uno o los dos tableros basculantes en ejecución, lo que implicaría desmovilizar recursos humanos generando interrupciones.

De otra parte, la empresa contratista justificó una ampliación de plazo por 30 días más, argumentando que no pudo contar con las chapas de acero -adquiridas en Europa- para la confección de los tableros debido a la paralización del puerto de San Vicente, el 9 de septiembre de 2013, a lo que sumó que los días 25, 26 y 27 de noviembre de 2013 la Agrupación Nacional de Empleados Fiscales había convocado a un paro -situación que habría demorado la descarga de los materiales. Adicionalmente se produjo otra jornada de movilizaciones, esta vez, de los estibadores, realizada entre el 3 y 31 de enero de 2014.

La ocurrencia de los tres eventos antes descritos, que habrían provocado 26, 28 y 30 días de atraso, a juicio del inspector fiscal justificaría la solicitud de aumento de 84 días en el plazo de ejecución de la obras, según lo anotó en su minuta técnica de 30 de septiembre de 2014.

En respuesta a dicha solicitud, la inspección fiscal, contenida en la aludida minuta técnica, complementada por su minuta ejecutiva de 19 de noviembre del mismo año, utilizó los mismos argumentos y redacción de la minuta técnica de 2 de septiembre de 2014, entregada para la modificación N°5, alterándose solamente la fecha y el plazo solicitado.

d) Modificación N°7:

Esta modificación se originó en la petición de la empresa constructora efectuada por misiva de 11 de diciembre de 2014, en la cual solicitó al servicio una ampliación de plazo por 90 días, argumentando que, en el mes de diciembre de 2013, encargó a una maestranza la fabricación de las piezas principales para la elaboración del pestillo de cierre del puente, tales como, cilindros de acero y las camisas, los discos guías, faltando definir los rodillos de apoyo del mencionado sistema de cierre.

Acotó el contratista que, durante el mes de febrero de 2014, tomó contacto con la empresa proyectista del puente a objeto de solicitar la orientación y el desarrollo de las partes de este sistema, a su juicio, faltantes de definición, la cual le habría comunicado que los planos del proyecto eran tentativos dado que ellos no desarrollaron, ni calcularon ese sistema. Debido a dicha situación y en conocimiento del inspector fiscal, según expone, contrató a la empresa Apia XXI para que revisara los antecedentes y entregara una solución. El resultado de los cálculos entregados por esta última firma habría arrojado que las piezas superaban la dimensiones proyectadas y construidas para ese elemento de la estructura, antecedente del cual el contratista dedujo que el diseño del cerrojo no cumpliría con las dimensiones preestablecidas, surgiendo, a su entender, la necesidad de realizar un nuevo diseño, lo que implicaba el cambio de la geometría de las piezas para conseguir una mayor superficie de contacto para la transferencia de las cargas.

Luego, el contratista expuso que dicho elemento -pestillo de cierre- era fundamental para la puesta en marcha del puente y en atención a que se trataría de un cambio estructural, solicitó su aprobación al Departamento de Ingeniería de la División de Vialidad, requiriendo un aumento de plazo por 90 días, por el atraso que implicaba la situación expresada.

En su análisis, la inspección fiscal indicó -en minuta técnica de 16 de diciembre y minuta ejecutiva de 30 de diciembre, ambas de 2014- que "(...) resultaría ser parte de la realidad del contrato que lo definido en los planos de proyecto con respecto al sistema de pestillos de enclavamiento del puente basculante no contaba con todos los antecedentes a nivel de detalles de dimensionamientos, especificaciones de las piezas que lo componen y a la vez que se solicitaba que se realizaran ajustes de los elementos metálicos a instalar dependiendo de las dimensiones reales de los elementos de fijación". Continuó señalando que el consultor contratado por la empresa contratista, al realizar el análisis de lo definido en los planos y al efectuar las correspondientes verificaciones estructurales, con el dimensionamiento real para los rodillos, pudo detectar que el sistema propuesto no era posible de posicionar ya que tales elementos quedaban fuera de la zona de apoyos, lo cual era ocasionado por el diámetro real de ellos.

A su turno, la inspección explicó que producto del análisis precedente, habría surgido la necesidad de presentar una solución alternativa al sistema de pestillos de enclavamiento, el cual como todo proceso de

revisión de proyecto fue presentado al Departamento de Proyectos de Estructuras de la División de Ingeniería, por el cual se habría logrado obtener la aprobación de la solución propuesta. Luego, dicho inspector fiscal concluyó que era aceptable un aumento de plazo por 90 días.

e) Modificación inconclusa

Finalmente, se debe anotar que se identificó la existencia de una octava modificación, en trámite al momento de realizarse la presente investigación, cuya génesis sería una carta de 30 de marzo de 2015, presentada por la empresa constructora, en la que solicitó un aumento de plazo de 180 días, por la falla que sufrió el mecanismo de levante de los brazos de los tableros basculantes del puente el 24 de febrero de 2015.

Esta petición fue corregida por el contratista, mediante los folios N^{os}40, 41 y 42, todos de 4 de mayo de 2015, del libro de comunicaciones N°15, solicitando un aumento de plazo de 58 días.

Luego, la empresa en carta de 12 de mayo de 2015, solicitó a la Dirección de Vialidad -sosteniendo similar argumentación respecto a la falla del 24 de febrero 2015- ordenar la paralización de la obra, por un período de 6 meses, invocando lo prescrito en el artículo 148 del decreto N°75, de 2004, del Ministerio de Obras Públicas, Reglamento para Contratos de Obras Públicas, que establece en lo que interesa que "(...) En caso de paralización de faenas ordenadas por la dirección, se indemnizará al contratista en la forma establecida en el artículo anterior (...)".

Cabe mencionar que, con carácter confidencial, fue puesto en conocimiento del Director Nacional de Vialidad el preinforme de observaciones N°709, de 2015, con la finalidad que formulara los alcances y precisiones que, a su juicio, procedieran, lo que se concretó mediante el oficio ordinario N°9.511, de 4 de septiembre de 2015, el que fue complementado con el oficio ordinario N°13.573, de 17 de diciembre de la citada anualidad.

METODOLOGÍA

El examen se practicó de acuerdo a las normas que regulan las auditorías efectuadas por este Organismo Superior de Control, las cuales están contenidas en la resolución N°20 de 2015, que Fija Normas que Regulan las Auditorías efectuadas por la Contraloría General de la República y la resolución exenta N°1.485 de 1996, que Aprueba Normas de Control Interno de la Contraloría General, ambas de este origen, considerando la realización de pruebas de auditoría en la medida que se estimaron necesarias.

Es del caso indicar que de acuerdo con lo previsto en el artículo 52 de la mencionada resolución N°20, de 2015, conforme a su nivel de complejidad el informe final calificará las observaciones como Altamente complejas (AC) o complejas (C), si de acuerdo a su magnitud, reiteración, detrimento patrimonial, eventuales responsabilidades funcionarias, son consideradas de especial

relevancia por la Contraloría General; y como Medianamente complejas (MC) o Levemente complejas (LC), aquellas que causen un menor impacto en tales criterios.

En consideración a todos los antecedentes registrados anteriormente y como resultado del análisis realizado durante esta indagación, se determinó lo siguiente:

ANÁLISIS

Sobre la aprobación de las modificaciones de contrato.

Respecto de las modificaciones de contrato antes señaladas, que según se expresó bajo el epígrafe "Antecedentes", tuvieron su origen en las solicitudes presentadas por el contratista, argumentaciones que a su turno fueron ponderadas por la inspección fiscal del contrato, para luego ser analizadas -según se desprende de las firmas que obran en las visaciones de los respectivos actos- por la Subdivisión de Infraestructura Vial Urbana, el Departamento de Obras Viales Urbanas, el Sub-departamento de Administración de Contratos, el Departamento de Administración y Gestión de Contratos, la División Jurídica, la Subdirección de Presupuesto y Finanzas, y el Director Nacional, todos de la Dirección de Vialidad, el Departamento de Fiscalización de Contratos y Consultorías de la Dirección General de Obras Públicas, además de los funcionarios que se individualizan en la tabla N°1, es del caso observar lo siguiente:

A. En relación a la modificación N°4 -que otorgó un incremento de plazo proporcional al aumento del valor del contrato, originado en la aprobación de la solicitud de ejecución inmediata de obras N°2-, y en consideración a lo consignado en el Informe de Investigación Especial N°22, de 2014, de este origen, el otorgamiento del plazo proporcional asociado a dicho aumento no es procedente toda vez que dicha modificación tampoco resultó serlo en todas sus partes.

Como ejemplo, la aprobación de las obras extraordinarias consistentes en la incorporación del ítem 82A Sistema de anclaje rótula cilindro principal, resultó ser improcedente.

En consecuencia, el aumento de plazo entregado por el servicio debió ser proporcional al aumento de obras no objetado y, por ende, menor a aquel finalmente autorizado.

En su respuesta la Dirección de Vialidad indicó que mediante oficio ordinario N°8.669, de fecha 21 de agosto de 2015, envió a este Organismo de Control el documento denominado "Minuta Informe Investigación Especial N°22 de 2014 de la Contraloría General de la República", que procura la reconsideración, de las conclusiones contenidas en dicho informe, a través de una descripción argumentada de los criterios técnicos y administrativos contemplados por el servicio para la aprobación de las partidas incorporadas en la orden de ejecución inmediata N°2.

Sobre lo expuesto, realizado un nuevo análisis de los antecedentes correspondientes a la modificación que se analiza y habida consideración de lo establecido en el inciso tercero, del artículo 102 del citado decreto N° 75, de 2004 -que en lo que importa señala que en los contratos a precios unitarios, el Ministerio podrá aumentar el valor de dichos acuerdos, teniendo el contratista derecho a un aumento del plazo proporcional al aumento que haya tenido el contrato inicial-, corresponde tener en consideración que tal como quedó demostrado en el Informe de Investigación Especial N° 22, de 2014, la administración no advirtió en su oportunidad la improcedencia de aprobar algunas de las obras extraordinarias que contempla la aludida modificación, sino hasta que dicha situación le fue comunicada en el mencionado informe de data 17 de junio de 2015.

En tal contexto, debe reconocerse el hecho de que el aumento de plazo que contempla la modificación N°4 -sancionada por la resolución DGOP N°3.334, de 5 de septiembre de 2014-, fue aprobado de conformidad a lo dispuesto en el artículo 105 del citado reglamento, que en lo pertinente, dispone que la autoridad correspondiente podrá ordenar dentro de los límites permitidos y con el fin de llevar a un mejor término la obra contratada, la modificación de obras previstas, la ejecución de obras nuevas o extraordinarias, debiendo convenir, además, los precios y los plazos.

En virtud de lo expuesto, esta observación se levanta, solo en cuanto al otorgamiento del plazo mediante la modificación analizada, sin que ello implique un cambio de lo dicho en el numeral 2 del acápite "Análisis", del Informe de Investigación Especial N° 22, de 2014, sobre recontratación improcedente de las rótulas y piezas complementarias del puente basculante.

B. Respecto a la modificación N°5, los argumentos entregados por la empresa constructora se fundamentaron en las restricciones para mantener la navegabilidad impuesta por la Gobernación Marítima, como también, en la circulación de embarcaciones por el río Cau - Cau, lo que habría obligado a readecuar su proceso constructivo, originándose atrasos en sus operaciones.

Sobre el particular, debe tenerse presente que el contratista debía conocer y aceptar las condiciones del terreno, y el entorno en que desarrollaría la obra contratada. Esto, en atención a lo consignado en el numeral 2, del literal b) del punto N°1, Propuesta técnica, del artículo 76 del decreto N°75, de 2004, del Ministerio de Obras Públicas, Reglamento para Contratos de Obras Públicas, que establece, en lo pertinente que, en su propuesta técnica el oferente deberá incorporar una declaración que consigne "Haber visitado y conocido la topografía del terreno y demás características que incidan directamente en la ejecución de la obra (...)".

Además, como se desprende de la solicitud de aumento de plazo entregada, la empresa procedió a ejecutar obras para solucionar el problema que señala, sin que conste que haya considerado lo expuesto en el numeral 7.5, Coordinación con terceros, de las bases administrativas, el cual prescribe que "Si de la ejecución de los trabajos, surge la necesidad de ocupar espacios que estén siendo utilizados por terceros ajenos a la obra, cerrar vías o modificar su accionar cotidiano, la

empresa contratista no podrá actuar en forma unilateral y deberá coordinar con la inspección fiscal, la mejor solución para ejecutar los trabajos propios de la obra y no afectar excesivamente la cotidianeidad de las actividades del lugar. Los costos por efecto de la coordinación serán de cargo de la empresa contratista".

A mayor abundamiento, y tal como lo expresó el inspector fiscal en su análisis, los mayores plazos involucrados no dependen del método constructivo propuesto o practicado, ya que de cualquier modo el río Cau - Cau debía mantenerse como una vía libre para todas las embarcaciones.

Por los antecedentes expuestos, la aprobación de un mayor plazo -según lo indicado en la citada modificación N°5- no resultó procedente, debiendo el servicio haber ponderado la responsabilidad que le concernía a la empresa constructora sobre la realización de su programa de trabajo, dadas las restricciones propias del sitio en que se emplazaba la obra contratada y a las actividades de navegación a las que alude, ya que estas son previsibles y no inesperadas, razón por la cual debieron ser incluidas en un ajuste al citado programa de trabajo.

En su contestación, la entidad comenzó su exposición manifestando que el artículo 76, letra b), número 2 del aludido Reglamento para Contratos de Obras Públicas, RCOP, contempla una declaración de parte del contratista que tendría por objeto expresar que conoce las condiciones del terreno en que deberá ejecutar la obra y demás situaciones generales que se pueden evaluar y prever de la inspección personal in situ, antes de la ejecución de la misma y que en cambio, el numeral 7.5 de las bases administrativas, regula y condiciona el actuar de la empresa constructora en una situación particular durante el desarrollo de las faenas, como sería la necesidad de ocupar espacios que estén siendo utilizados por terceros.

Seguidamente, señaló que si bien los antecedentes de la licitación contemplaron la intervención de la hidrovía para la materialización de la obra, las opciones que se proponían no eran viables pues contemplaban suspender la navegación por el río o alterar su condición original, lo que vulneraba la orden impartida por la Gobernación Marítima y la exigencia impuesta por la consulta de pertinencia aprobada por el Servicio de Evaluación Ambiental, respectivamente.

Arguyó que si bien, implícitamente, los métodos constructivos propuestos implicaban una ocupación del cauce del río, era el contratista -de acuerdo con lo señalado en la respuesta 141, de la circular aclaratoria N°4, del proceso de licitación- el responsable de estudiar la mejor alternativa para la construcción de la obra, la cual debía ser presentada a la inspección fiscal para su aprobación.

Con todo, la repartición argumentó que lo prescrito en el aludido numeral 7.5, "Coordinación con terceros" de las bases administrativas permitiría implícitamente al contratista la alteración de la navegación fluvial, dado que en caso de ser necesario, se podrían ocupar espacios utilizados por terceros, aún a costa del cierre de vías o la modificación del accionar cotidiano.

A su turno, respecto a lo establecido en el mencionado artículo 76, letra b), número 2 del RCOP, planteó que este reconocimiento estaría condicionado a lo que es dable apreciar en una inspección visual cuidadosa; sin embargo, en su oportunidad, explicó, había considerado que no sería factible por una simple observación que se efectuó durante el proceso de licitación, anticipar las consecuencias para la ejecución de las obras sujetas a trámites y acciones administrativas que deberían efectuarse tras el inicio del contrato, y que lo propio ocurriría con el movimiento de embarcaciones por el aludido río Cau - Cau, pues aunque es posible apreciar el paso de las embarcaciones, no ocurre lo mismo cuando se trata de anticipar sus características, envergaduras y frecuencias, las cuales no obedecerían a patrones regulares.

Finalmente, afirmó que las limitaciones que habrían surgido a propósito de las coordinaciones con terceros, dejarían de manifiesto que el contratista habría quedado imposibilitado de asumir los procedimientos constructivos señalados en el proyecto, debiendo adoptar una metodología distinta que mantuviera la vía fluvial abierta permanentemente para la navegación, conforme con el anexo al documento C.P VLD. Ord N°12.600/181, de 12 de julio de 2010, de la Capitanía de Puerto de Valdivia, que en relación al tránsito fluvial establece que se debería permitir una navegación segura y expedita, lo cual habría hecho impracticable la posibilidad de cerrar la navegación, según lo consignado en el numeral 7.5 de las bases administrativas. Agregó, que lo expuesto no resultaba previsible para el contratista durante la etapa de evaluación de la oferta, lo que se tradujo en la reprogramación incluida por el servicio en el convenio Ad Referéndum N°5.

Seguidamente, la Dirección de Vialidad en una presentación de 17 de diciembre de 2015, complementó su respuesta argumentando que durante la etapa de estudio de la oferta, los contratistas podían considerar la interrupción del flujo fluvial durante un período de tiempo para las operaciones de colocación de los tableros, esto dado a que en los antecedentes de licitación se habrían sugerido metodologías para eso, y que en la práctica, durante la ejecución de las obras, dicha interrupción se había visto limitada ya que la Capitanía de Puerto de Valdivia habría indicado que se debía permitir una navegación segura y expedita.

Concluyó su exposición consignando que no resultaba previsible, en la etapa de estudio de ofertas, determinar la frecuencia del referido tráfico, lo que en definitiva había interrumpido las faenas de colocación de los tableros. Además, expresó que se sostuvieron reuniones permanentes con ASENAV, para planificar el paso de embarcaciones, siendo dichas coordinaciones dables desde el momento que se tenía certeza de la fecha en que se realizaría la rotación de tableros, operación que comprendía dejar el tablero basculante en posición horizontal y transversal al río, hasta que se hicieran las conexiones con el sistema mecánico, lo que demoraba al menos 45 días, circunstancia que no habría sido aceptada por la autoridad marítima. Adjuntó fotografías, actas de reunión y oficios relacionados

Al tenor de lo manifestado por la entidad en su respuesta, es dable precisar, primeramente, que lo consignado en el anexo del aludido documento C.P.VLD. Ord N°12.600/181, de 2010, dice relación con la señalización que

se hace necesaria instalar en el río para permitir el tránsito seguro de las embarcaciones, considerando la opción de estratificar el tipo de tráfico e incluso el cierre al mismo, según se desprende del numeral 3, "Señalética de Control de Acceso" del anexo B, luego, resulta contradictorio lo expresado por el servicio en torno a que "(...) habría hecho impracticable la posibilidad de cerrar la navegación (...)", toda vez que el documento en examen no establece lo argumentado por la repartición.

Con todo, es del caso señalar que lo objetado por esta Entidad de Control apunta a que pese a ser conocidas las condiciones generales de utilización de la vía fluvial por el contratista, las que pudo constatar desde antes del inicio de las obras -18 de octubre de 2011- recién el 2 septiembre de 2014, esto es, aproximadamente 3 años después, procedió a solicitar un aumento de plazo invocando las restricciones que le había impuesto la respectiva Gobernación Marítima. Además, es del caso tener presente que el servicio tampoco acreditó que se hayan dado situaciones excepcionales respecto al paso de embarcaciones en el referido curso de agua distintas a lo previsto por el contratista al momento de formular su programación de trabajo para la intervención del río.

A mayor abundamiento, en las respuestas N^{os}50 y 21, de las circulares aclaratorias N^{os}3 y 6, respectivamente, del proceso de licitación, el servicio señaló que el contratista debía programar una reunión con la autoridad marítima local a objeto de coordinar las acciones que evitaran o minimizaran posibles interferencias entre la construcción del puente y el paso de las naves. En consecuencia, el uso del río por parte de embarcaciones de distinto calado no era una circunstancia desconocida, al tenor de lo ya expuesto y de lo prescrito en el citado artículo 76, letra b), número 2 del RCOP, por cuanto el contratista, previamente a la ejecución de las obras, tuvo la instancia de conocer el sector e informarse de dicho uso, habida consideración además, de la cercanía de los astilleros respecto de la zona de las faenas.

Ahora bien, como parte del análisis de la respuesta y de los antecedentes remitidos por la entidad en el complemento a su primera presentación, se advirtió que en el transcurso de la ejecución de las faenas y previamente a la elaboración del precitado convenio Ad Referéndum N°5, de 30 de septiembre de 2014, existió una solicitud de autorización a la Capitanía de Puerto de Valdivia para realizar la rotación del tramo basculante norte y sur a contar del 3 de marzo de 2014, según consta en oficio ordinario N°2.102, de 21 de febrero de 2014, del inspector fiscal, en que comunica la fecha de inicio de dicho giro, que a su turno le habría sido informada por el contratista. Luego, dicha Capitanía, mediante oficio C.P. VLD. Ord N°12.600/42, de 26 de febrero del citado año, indicó a todos los organismos usuarios del río que se daría inicio a los aludidos trabajos de rotación en el puente Cau - Cau, proceso que duraría hasta el 17 de mayo de 2014, según la calendarización que se presenta en la tabla N°2. En tal circunstancia instruyó que "(...) Durante la ejecución se deberá restringir el tránsito de embarcaciones, principalmente mayores, por el río Cau - Cau (...)".

TABLA N°2

TAREA	FECHA DE INICIO	FECHA DE TÉRMINO
Rotación tablero norte	3 de marzo de 2014	9 de abril de 2014
Rotación tablero sur	10 de abril de 2014	16 de mayo de 2014

Fuente: Tabla confeccionada por este Organismo de Control en base a los antecedentes remitidos por el servicio en respuesta al Preinforme de Observaciones N°709, de 2015.

En consecuencia, lo argumentado por la inspección fiscal en su minuta técnica de 2 de septiembre de 2014, en la que justifica parte de la solicitud de la constructora señalando que "(...) siempre se iba a tener que compatibilizar la construcción del puente con la libre navegación por el río Cau - Cau, lo que ha significado mayores tiempos para los trabajos de la empresa contratista, siendo preciso que se le hayan producido atrasos por esta razón (...)", pierde sustento toda vez que existió disposición de la autoridad marítima para la ejecución de las faenas en las fechas que originalmente fueron programadas, esto es, marzo a mayo de 2014, no obstante dicha situación, el contratista no cumplió con la referida calendarización que se autoimpuso.

En efecto, los antecedentes tenidos a la vista llevan a concluir que en las fechas precitadas no fueron realizados los trabajos señalados, toda vez que, según lo explicado por la constructora en su carta de solicitud de aumento de plazo, de 2 de septiembre de 2014, las maniobras se ejecutarían a partir del 14 de julio de 2014.

Finalmente, y en los términos señalados, la aprobación de un mayor plazo -según lo indicado en la citada modificación N°5- fundamentada principalmente en la imposibilidad de intervenir el cauce del río no era procedente, debiendo el servicio haber ponderado la eventual responsabilidad que le concernía a la empresa constructora sobre el incumplimiento de su programa de trabajo -fechas avisadas para la rotación de los tramos del puente- y que además, tal como lo ha manifestado la propia dirección en su contestación, era el contratista -de acuerdo con lo señalado en la respuesta 141, de la circular aclaratoria N°4, del proceso de licitación- el responsable de estudiar la mejor alternativa para el proceso constructivo el cual debía ser propuesto a la inspección técnica para su aprobación, según lo anotado en el mencionado numeral 7.5, "Coordinación con terceros", de las bases administrativas, lo que no ocurrió en la especie.

Por lo expuesto precedentemente, corresponde mantener la observación formulada. Este hecho se incluirá en el procedimiento disciplinario a desarrollar por este Organismo de Control.

C. En lo tocante a la modificación N°6, consta en los antecedentes examinados que la aprobación por parte de la Dirección de Vialidad se fundó en la solicitud presentada por el contratista, en la cual manifestó que en atención al requerimiento de la Gobernación Marítima -entidad que le restringió suspender por completo la navegación por el río en comento- tuvo que modificar su procedimiento de trabajo, lo que le causó un menor rendimiento en la ejecución de las obras -aspecto analizado en el literal anterior-, así como que una huelga de trabajadores

portuarios le habría impedido la oportuna provisión del acero necesario para la ejecución de su trabajo.

No obstante, y según lo consignado en el oficio N°4.908, de la Fiscalía Nacional del Ministerio de Obras Públicas, la representación de dichas circunstancias por el contratista fue tardía, toda vez que según lo prescrito en el inciso tercero del artículo 161 del ya mencionado decreto N°75, de 2004, Reglamento para Contratos de Obras Públicas, si durante la ejecución de la obra se produjeran atrasos parciales ocasionados por fuerza mayor o por caso fortuito, el contratista deberá presentar a la inspección fiscal su justificación por escrito antes de que transcurran 30 días desde que se haya producido; período tras el cual no se aceptará justificación alguna.

Ahora bien, en la especie la empresa hizo ver hechos acaecidos entre el 9 de septiembre de 2013 y el 31 de enero de 2014 -en su carta de septiembre de 2014-, esto es, encontrándose latamente vencido el plazo autorizado por la precitada norma.

Luego, atendidos los expuestos términos de la citada norma no debió otorgarse el aumento de plazo en comento.

En su respuesta al preinforme de observaciones, la Dirección de Vialidad indicó que efectivamente, mediante oficio N°4.908, de 4 de diciembre de 2014, la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas representó la petición de aumento de plazo, por haber sido ingresada tardíamente por parte del contratista. No obstante precisó, que la observación de la referida Fiscalía es respecto de 30 de los 84 días concedidos para extender el plazo de ejecución, señalando que para el otorgamiento de los aludidos 30 días, la dirección no habría invocado el inciso tercero del mentado artículo 161 del RCOP, ya que estimó que para la situación en cuestión no concurrían todos los requisitos tipificados en el ordenamiento jurídico para calificarla como fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que la eventualidad producida no comprometía el debido término del contrato. Agregó que, en cambio, procedió en virtud de la aplicación del inciso segundo del artículo 160 del aludido reglamento, razón por la cual la repartición ratificó la petición de prórroga de plazo de la empresa contratista como válida en forma y fondo, ya que esta fue entregada durante la vigencia del plazo contractual.

De lo expresado por el servicio en su argumentación, cabe precisar que el artículo 160 del decreto N°75 de 2004, del Ministerio de Obras Públicas, establece una regla general, en cuanto a que el plazo podrá ser prorrogado en los casos contemplados en tal reglamento, pero dicha prórroga no podrá otorgarse ante una petición formulada después de transcurrido el plazo del contrato.

Ahora bien, uno de los casos a que se refiere el mencionado reglamento, es el contemplado en su artículo 161, referido al caso fortuito o fuerza mayor, el cual establece requisitos de plazo particulares para solicitar su procedencia.

Al respecto, cabe anotar que el concepto de caso fortuito o fuerza mayor, aparece definido en el artículo 45 del Código Civil, como aquel imprevisto a que no es posible resistir, concepto que coincide con la situación de hecho en cuestión, toda vez que la huelga de los trabajadores portuarios cumple con las características de imprevisión e imposibilidad de resistencia a que se refiere tal norma.

Por su parte, respecto a que la objeción de la precitada fiscalía consideraría 30 de los 84 días otorgados, es dable precisar que los 54 días restantes fundados en los eventuales problemas que habría tenido la empresa contratista con el tráfico de embarcaciones a través del río Cau - Cau, fue abordado en la letra anterior del presente informe de investigación especial, concluyéndose que la constructora no dio cumplimiento a la programación de obras que ella se impuso para la rotación de los tableros basculantes, entre los meses de marzo y mayo de 2014, ocasión en que la Capitanía de Puerto de Valdivia, ante la gestión de la inspección fiscal, demostró su colaboración. Luego, no resulta atendible la justificación de los 54 días restantes ya que no consta el motivo por la cual la empresa incumplió su obligación de respetar su programa de trabajo ni consta la existencia de una readecuación del mismo aprobado por el inspector fiscal.

Finalmente, solo es posible concluir que el otorgamiento del aumento de plazo en examen resultó improcedente tanto por el incumplimiento de la citada norma como por la falta de sustento de su fundamento, razón por la cual, se mantiene la observación.

Asimismo, se incluirá este hecho en el procedimiento disciplinario a desarrollar.

D. En relación a la modificación N°7, cuya aprobación por parte de la Dirección de Vialidad se basó en la petición de la empresa adjudicataria que daba cuenta de la eventual indefinición en el proyecto del pestillo de enclavamiento de los tableros basculantes, se debe señalar que contrariamente al argumento presentado para otorgar el aumento de plazo, obra entre los antecedentes de la licitación la circular aclaratoria N°3, comunicada por oficio ordinario N°6.671 de 13 de junio de 2011, en que se incluyó una especificación técnica especial del ítem N°4, Cilindro Hidráulico Toe -de enclavamiento central del puente- del proyecto mecánico, en la cual se entregaron datos técnicos, características generales, tamaño nominal, y tipo de elemento, entre otras especificaciones. Luego, no se identifica la necesidad de realizar un nuevo proyecto, como el que ejecutó la empresa Apia XXI, toda vez que correspondía, si fuera el caso, completar el existente.

Ahora bien, es del caso consignar, que pese a lo indicado por el inspector fiscal en las minutas que avalaron el aumento de plazo analizado en este punto, el nuevo proyecto no fue aprobado por el Departamento de Proyectos de Estructuras de la División de Ingeniería de la Dirección de Vialidad. Al respecto, en declaración aportada por el jefe de la citada sección a este Organismo de Control el 1 de junio de 2015, se aclaró que la negativa a acceder al cambio presentado, obedeció a que no se demostró por parte del contratista, el buen funcionamiento de la

nueva solución, ni tampoco que se hubiese consultado al consorcio CYGSA-DDQ, diseñador del proyecto. Además, tampoco se habrían presentado documentos técnicos, desde el punto de vista oleo-hidráulico, firmados por el revisor externo que respaldaran la necesidad de realizar el cambio de pestillo.

A su turno, los antecedentes requeridos por ese departamento de proyectos para aclarar los diferentes aspectos de la modificación en comento, no fueron oportunamente presentados por la inspección fiscal, a pesar de reiterarse su petición en tres oportunidades, a través de los oficios N°s 475, de 26 de noviembre y 488 de 5 de diciembre, ambos de 2014, y oficio N°58, de fecha 12 de febrero de 2015, en que le comunicó que "(...) se emitirán comentarios una vez que se dé respuesta a todas las observaciones emitidas en oficio ordinario N°488 del 5 de diciembre de 2014".

Al respecto, el inciso segundo del artículo 105 del Reglamento para Contratos de Obras Públicas, aprobado por el decreto N°75, de 2004, del Ministerio de Obras Públicas dispone que en la evaluación de posibles modificaciones al proyecto durante la etapa de construcción, deberá participar personal perteneciente al área que intervino en la etapa de ingeniería o de arquitectura según corresponda, u otro personal debidamente calificado, según disponga el Director correspondiente.

No obstante, en el caso de la especie consta que se introdujo una modificación al diseño del proyecto, basada en la opinión de la empresa consultora Apia XXI, ajena al contrato, que únicamente contó con la aprobación del inspector fiscal, sin considerar la opinión del Departamento de Proyectos de Estructuras de la División de Ingeniería de la Dirección de Vialidad, al cual no se le proporcionaron los antecedentes suficientes para pronunciarse sobre el asunto en tres oportunidades y sin que se vislumbre el acatamiento del procedimiento descrito en el referido artículo 105.

Por lo expuesto precedentemente, se estima que el aumento de plazo otorgado por la entidad a través de la modificación N°7, no resultó procedente.

En su contestación, el servicio consignó que el cambio del pestillo de enclavamiento se debió, por una parte, a que no correspondía a un proyecto completo ya que debía ser ajustado conforme a los equipos a disponer, como estaba establecido en los planos y por otra, a que al realizar la verificación del dimensionamiento del diámetro para los rodillos, estos superaban el alma de la viga metálica del tablero basculante, por lo que el contratista propuso un nuevo diseño para dicho enclavamiento.

A su turno, indicó que el inspector fiscal solicitó al Departamento de Proyectos de Estructuras la aprobación de la nueva solución presentada por la empresa constructora, para lo cual el aludido departamento -mediante el oficio ordinario N°488, de 5 de diciembre de 2014- dispuso la realización de una prueba de carga en la implementación del sistema de cerrojo alternativo, operación que

se habría efectuado con el nuevo pestillo instalado en el puente, condición previa para que la unidad de proyectos de estructuras aprobara la medida propuesta.

En otro orden de consideraciones, la repartición señaló que el aumento de plazo de 90 días cuantificado por el inspector fiscal, corresponde al lapso transcurrido entre la detección de lo identificado en los planos de proyecto y la fecha de instalación del citado pestillo de enclavamiento y su puesta en funcionamiento, que como se dijo, era condición necesaria para su aprobación.

Además, el servicio expresó que se confirmaría la procedencia de la modificación de plazo autorizada, sin perjuicio de la plena observancia a los requisitos indicados en el inciso segundo del artículo 105 del reglamento de contratos.

Seguidamente, en la complementación de su respuesta de 17 de diciembre de 2015, la entidad entregó un documento denominado "Minuta Aclaratoria N°2", y desarrolló un relato de acontecimientos y una secuencia de actividades para la puesta de la nueva solución desarrollada por la empresa Apia XXI.

Acerca de lo argumentado por la Dirección de Vialidad, se debe hacer presente que el pestillo de enclavamiento se encontraba inicialmente en el itemizado de la licitación, individualizado con el N°4 "Cilindros Toe", de la partida 5.2.3 "Sistema Mecánico" del Proyecto Puente. Posteriormente, en la circular aclaratoria N°3, comunicada por oficio ordinario N°6.671 de 13 de junio de 2011, se incluyó una especificación técnica especial del aludido ítem N°4 del proyecto mecánico, en la cual se entregaron datos técnicos tales como: características generales, tamaño nominal, y tipo de elemento, entre otras especificaciones.

Luego a través de la circular aclaratoria N°7, informada a los oferentes mediante oficio ordinario N°7.515, de 4 de julio de 2011, se acompañó una tabla con los componentes del aludido sistema mecánico -cuantificado en unidad global-, el que incluye la mencionada partida N°4 contenida en un itemizado informativo de carácter referencial, lo que fue formalizado en el numeral 9 de la circular explicativa N°8, comunicada por oficio ordinario N°7.754, de 8 de julio de igual anualidad, que precisa que para efectos del itemizado final el proyecto mecánico corresponderá a una única partida a suma alzada denominada con el ítem 5.2.3 y designación "Sistema Mecánico", cuya unidad de medida y pago será global, y que para los efectos de su cotización y ejecución se fijó que dicho desglose era de carácter informativo y referencial. No obstante, sus respectivas especificaciones técnicas especiales formaban parte integrante y constituyen la especificación técnica especial del referido ítem 5.2.3, que contiene los estándares y requerimientos mínimos que se deben contemplar conforme a las láminas y planos de diseño. Esa última aclaración, agregó que era el contratista quien proponía las marcas y modelos según los proveedores que contratara para los suministros de los equipos y elementos que cumplieran con las aludidas especificaciones técnicas mínimas del proyecto.

En tales condiciones, cabe concluir que el referido pestillo de cierre se encontraba incluido en las exigencias mínimas a cumplir por el contratista para ejecutar el proyecto mecánico -como parte de una partida global a suma alzada-. Por dicha razón, la incorporación de ese elemento era de su exclusiva responsabilidad, y por ende, no resulta atendible la solicitud de ampliación de plazo para su ejecución, debiendo haberlo considerado oportunamente de forma tal de no retrasar la entrega de la obra. Por lo expuesto, corresponde mantener esta observación.

Esta situación se incluirá en el procedimiento disciplinario a incoar por parte de esta Entidad de Control.

CONCLUSIONES

1. De una nueva revisión de los antecedentes de la modificación N°4, se determinó que esta fue sancionada por el servicio en atención a que consideró como ajustados a la normativa los trabajos cuestionados en la observación -analizados en detalle, en el Informe de Investigación Especial N°22, de 2014, de este origen- y por ende, otorgó el aumento de plazo objetado en esta ocasión, de conformidad a lo dispuesto en el aludido artículo 105 del Reglamento para Contratos de Obras Públicas, por lo que se procede a levantar la observación solo en lo tocante al aludido incremento de plazo, tal como se detalló en la letra A del acápite "Análisis".

2. No obstante, atendidas las consideraciones expuestas en los demás puntos de este trabajo, este Organismo de Control procederá a incoar un procedimiento disciplinario tendiente a determinar las eventuales responsabilidades administrativas de los funcionarios involucrados en la visación y autorización de las modificaciones N°s5, 6 y 7 aludidas en esta investigación, puesto que se corroboró que estas se fundaban en justificaciones que carecían de sustento. Lo anterior, en consideración de las siguientes situaciones:

- Se aprobó la modificación N°5, que sancionó un incremento de 28 días en el plazo de ejecución de las obras, basada en las restricciones impuestas por la autoridad competente para mantener navegable el río Cau – Cau, aun cuando era responsabilidad del contratista conocer y aceptar las condiciones del terreno, y el entorno en que desarrollaría la obra contratada, conforme lo establecido en el Reglamento para Contratos de Obras Públicas. Lo anterior según lo consignado en el literal B, del acápite "Análisis" de este escrito. (C)

- Se aprobó igualmente la modificación N°6 que autorizó el aplazamiento para la entrega de las faenas en 84 días, fundándose en circunstancias que fueron expuestas tardíamente por el contratista a la Dirección de Vialidad, sin ajustarse a lo prescrito en el inciso tercero del artículo 161 del ya mencionado decreto N°75, de 2004, del Ministerio de Obras Públicas respecto de que el contratista deberá presentar a la inspección fiscal su justificación por escrito antes de que transcurran 30 días desde que se haya producido, tal como se describió en el literal C del acápite "Análisis" de este informe. (C)

- Del mismo modo, se aprobó la modificación N°7 que prolongó la duración de la construcción del puente en 90 días por la

incorporación de un nuevo pestillo de enclavamiento, comprobándose que no procedía tal aumento de plazo puesto que dicho elemento está incluido en el ítem 5.2.3 "Sistema Mecánico", el cual se encontraba contratado como una partida global a suma alzada, tal como se precisó en las circulares aclaratorias N^{os}3, 7 y 8 del proceso licitatorio, por lo que la incorporación de ese pestillo era de exclusiva responsabilidad del contratista. Esto, conforme se estudió en el literal D, del acápite "Análisis" precedente. (C)

3. Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, la entidad auditada deberá exigir a sus inspectores fiscales que ponderen adecuadamente las razones que conllevan a una modificación, evaluando exhaustivamente los antecedentes que sustenten dicho cambio y que los funcionarios a cargo del estudio, visación y/o aprobación de las modificaciones de obra o contrato, en sus distintos niveles, deben dar observancia a las reglas jurídicas y de reglamentación que regulan la materia que tienen a la vista, de acuerdo a lo consignado en los literales B, C y D del acápite "Análisis" de este informe, aspectos a tratar en futuras fiscalizaciones.

Saluda atentamente a Ud.,

PAULO ACUÑA VERRUGIO
Jefe Comité de Auditoría de Obras Públicas
Subdivisión de Auditoría
División de Infraestructura y Regulación

ANEXO

Antecedentes de las modificaciones de contrato.

MATERIA	ANTECEDENTE	
Monto inicial del contrato:	$15.767.932.483	
Plazo de ejecución:	900 días corridos	
Fecha de inicio:	18 de octubre de 2011	
Primera fecha de término:	4 de abril de 2014	
Modificación N°1 aprobada por resolución exenta DGOP N°1.372, de 3 de abril de 2013. (Corresponde a Convenio Ad Referéndum N°1)	Aumento efectivo	$387.791.540 (2.46%)
	Aumento de plazo	22 días corridos
	Nuevo presupuesto vigente	$16.155.724.023
	Nueva fecha de término	26 de abril de 2014.
Modificación N°2 aprobada por resolución exenta DGOP N°4.651, de 19 de noviembre de 2013. . (Corresponde a Convenio Ad Referéndum N°2 y SEIO N°1)	Aumento efectivo	$588.030.607 (3.72%)
	Aumento de plazo	3 días corridos
	Nuevo presupuesto vigente	$16.743.754.630
	Nueva fecha de término	29 de mayo de 2014.
Modificación N°3 aprobada por resolución exenta DGOP N°1.977, de 1 de septiembre de 2014. (Corresponde a Convenio Ad Referéndum N°3 y SEIO N°2)	Aumento efectivo	$1.844.213.251 (11.70%)
	Aumento de plazo	No hay aumento de plazo
	Nuevo presupuesto vigente	$18.587.967.881
	Nueva fecha de término	29 de mayo de 2014.
Modificación N°4 aprobada por resolución exenta DGOP N°3.334, de 5 de septiembre de 2014. (Corresponde a Convenio Ad Referéndum N°4)	Aumento efectivo	$ 0
	Aumento de plazo	105 días corridos
	Nuevo presupuesto vigente	$18.587.967.881
	Nueva fecha de término	11 de septiembre de 2014.
Modificación N°5 aprobada por resolución exenta DGOP N°3.738, de 3 de octubre de 2014. (Corresponde a Convenio Ad Referéndum N°5)	Aumento efectivo	$ 0
	Aumento de plazo	28 días corridos
	Nuevo presupuesto vigente	$18.587.967.881
	Nueva fecha de término	9 de octubre de 2014.
Modificación N°6 aprobada por resolución exenta DGOP N°4.683, de 26 de noviembre de 2014. (Corresponde a Convenio Ad Referéndum N°6)	Aumento efectivo	$ 0
	Aumento de plazo	84 días corridos
	Nuevo presupuesto vigente	$18.587.967.881
	Nueva fecha de término	1 de enero de 2015.
Modificación N°7 aprobada por resolución exenta DGOP N°1.281, de 20 de marzo de 2015. (Corresponde a Convenio Ad Referéndum N°7)	Aumento efectivo	$ 0
	Aumento de plazo	90 días corridos
	Nuevo presupuesto vigente	$18.587.967.881
	Nueva fecha de término	1 de abril de 2015.
Modificación N°8, en trámite	En trámite	Aumento plazo por 58 días
	En trámite	Término: 29 de mayo 2015.

Fuente: Información entregada por inspector fiscal en comunicación electrónica de 14 de mayo de 2015.