

**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**División de Infraestructura y Regulación**  
**Subdivisión Auditoría**

# **Informe Final Dirección de Aeropuertos**

---



Fecha: 09/12/09  
N° Informe: 66



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

DIR : 1.161/09  
REFS : 105.391/09

REMITE INFORME FINAL N° 66, DE  
2009, SOBRE AUDITORÍA DE  
TRANSACCIONES EN LA DIRECCIÓN  
DE AEROPUERTOS DEL MINISTERIO  
DE OBRAS PÚBLICAS.

SANTIAGO, 09.DIC.09\*068495

Cumplo con enviar a Ud., para su conocimiento y fines legales pertinentes, el informe final de la auditoría especificada en el rubro.

Sobre el particular, corresponde que ese servicio adopte las medidas respectivas con el objeto de superar las observaciones planteadas en los términos previstos en el citado informe final, cuya efectividad será verificada por esta Contraloría General en futuras fiscalizaciones.

Aeropuertos.

Transcribese al señor Director de

Saluda atentamente a Ud.,

POR ORDEN DEL CONTRALOR  
GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION  
SUBJEFE DIVISION

AL SEÑOR  
SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS  
PRESENTE

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

DIR : 1.161/09

PMET : 15.149/09

INFORME FINAL N° 66, DE 2009, SOBRE  
AUDITORÍA DE TRANSACCIONES EN LA  
DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS DEL  
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.

---

SANTIAGO, - 7 DIC 2009

En cumplimiento del plan de fiscalización de esta Contraloría General para el año 2009, se efectuó una auditoría de transacciones en la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, a los recursos aplicados en el desarrollo de los estudios "Diseño Mejoramiento Integral Aeropuerto Mataveri en Isla de Pascua, Región de Valparaíso" y "Diseño Conservación Mayor Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Año 2009-2010", correspondientes al período comprendido entre el 1 de diciembre de 2008 y 31 de agosto de 2009.

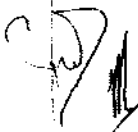
**Objetivo.**

La auditoría tuvo por finalidad examinar los antecedentes que respaldan los procesos de adjudicación y ejecución de ambos estudios, verificando el cumplimiento de las cláusulas contractuales que los rigen y de las disposiciones del decreto N° 48, de 1994, del Ministerio de Obras Públicas, "Reglamento para Contratación de Trabajos de Consultoría", y comprobar la autenticidad de la documentación de respaldo respecto de los pagos aprobados y cursados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 95 de la ley N° 10.336, en el artículo 55 del decreto ley N° 1.263 de 1975, Ley Orgánica de Administración Financiera del Estado y en la resolución N° 759 de 2003, de esta Entidad de Control.

**Metodología:**

El examen se practicó de acuerdo con la Metodología de Auditoría de esta Contraloría General e incluyó el análisis de los procesos de adjudicación y ejecución de las consultorías señaladas y la identificación de riesgos de la entidad, determinándose la realización de pruebas de auditoría en la medida que se estimaron necesarias, de acuerdo con dicha evaluación.

A LA SEÑORA  
MARÍA ISABEL CARRIL CABALLERO  
SUBJEFA DE DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA  
Y REGULACIÓN,  
PRESENTE  
NPC/CML/CDJ





CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

### Universo y Muestra

De acuerdo con los antecedentes recopilados, el valor de ambas consultorías, al 31 de agosto del presente año, sumaba \$ 740.000.000., y los gastos efectuados ascendían a un total de \$ 238.000.000. El examen realizado se efectuó sobre el 100 % del monto pagado.

La auditoría consultó la revisión de dos contratos, cuyo desglose es el siguiente:

- "Diseño Mejoramiento Integral Aeropuerto Mataverí en Isla de Pascua, Región de Valparaíso". Adjudicado por trato directo a las Consultoras Aeroports de Paris Ingenierie y Arcadis Geotécnica (ADPI-AG), mediante resolución N° 248, de 2008, de la Dirección de Aeropuertos, en la suma de \$ 595.000.000.

- "Diseño Conservación Mayor Aeropuerto Arturo Merino Benítez, año 2009-2010 Región Metropolitana". Adjudicado por licitación pública a la empresa Ferrer y Asociados Ingenieros Consultores Cia. Ltda., mediante resolución exenta N° 1.648, del año en curso, de la Dirección de Aeropuertos, por un monto de \$ 145.000.000.

### Antecedentes Generales

La Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas es la entidad encargada de dotar al país de servicios de infraestructura aeroportuaria con los más altos estándares de calidad, seguridad y eficiencia, para atender las necesidades de los diversos actores del sistema de transporte aéreo, contribuyendo a la conectividad e integración territorial, al desarrollo económico sustentable y a la calidad de vida de las personas.

Como servicio integrante del Ministerio de Obras Públicas, es regulada en el artículo 20 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio referido.

El examen practicado dio origen al preinforme de observaciones que fue puesto en conocimiento del Subsecretario de Obras Públicas, mediante oficio N° 59.469, del año en curso, de este Organismo Contralor.

Al respecto, el Subsecretario de Obras Públicas dio respuesta al preinforme de observaciones antes citado, mediante oficio Ord. N° 3.396, de 17 de noviembre del presente año, de cuyo análisis se concluye que las situaciones observadas son las siguientes:



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

I. SOBRE AUDITORÍA FINANCIERA

1. Omisiones en la formulación de garantías

La boleta de garantía de fiel cumplimiento del contrato del estudio "Diseño Mejoramiento Integral Aeropuerto Mataverí en Isla de Pascua", está suscrita por la empresa consultora Arcadis Geotécnica, lo que vulnera lo expresado en el punto sexto del convenio ad referendum, que aprueba dicho contrato, que señala que corresponde a la empresa Aeroports de Paris Ingenierie, ADPI, constituir dicha garantía a favor del Fisco. Ello, sin perjuicio de que ambas empresas suscribieron con fecha 16 de diciembre de 2008, un contrato de asociación transitoria para prestar los servicios requeridos.

Respecto a la boleta de garantía que debía suscribir la empresa Aeroports de Paris Ingenierie, el servicio reconoce no se estableció correctamente la forma de emitirla para que se ajustara a lo establecido en el citado convenio, agregando que, a fin de subsanar la objeción formulada por esta Contraloría General, se analizarán las siguientes opciones: i) otorgar un mandato de ADPI a Geotécnica Consultores S.A., que ratifique la actuación efectuada por la mandataria en nombre de la mandante en relación a que la boleta de garantía de fiel cumplimiento del contrato pueda ser cobrada en el caso de incumplimiento, tanto de ADPI como de Arcadis Geotécnica; y, ii) reemplazar la boleta de garantía, señalando expresamente que ha sido tomada por Geotécnica Consultores S.A. para ADPI.

Sobre el particular, se mantiene, por el momento, la observación precitada, a fin de verificar en futuras fiscalizaciones las medidas comprometidas por el servicio en esta oportunidad, conforme a las políticas de seguimiento de este Organismo de Control.

Por su parte, en el convenio "Diseño Conservación Mayor Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Año 2009-2010", no se cumplió con lo dispuesto en el artículo N° 56 del Decreto MOP N° 48 de 1994, "Reglamento para Contratación de Trabajos de Consultoría", que señala que cuando el presupuesto del oferente es menor al oficial, en un porcentaje superior al 20 %, se exigirá una boleta bancaria de garantía adicional por el monto de dicha diferencia, que en este caso suma \$ 2.494.400. En efecto, en este contrato, el monto de la propuesta aceptada fue \$ 145.000.000, cifra inferior en 21,35 %, respecto al presupuesto oficial, \$ 184.368.000.-

En relación a este punto, el servicio informa que la empresa consultora Ferrer y Asociados Ingenieros Consultores Cía. Ltda., con fecha 3 de noviembre del año en curso, hizo entrega de la garantía adicional requerida, consignada en la boleta N° 008628-4, emitida por el Banco de Chile, que asciende al monto de \$ 2.494.400.

Por tanto, y en virtud de los antecedentes aportados, en esta oportunidad por el servicio, se levanta la observación formulada.



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

2. Informes de avance incompletos.

Los informes de avance presentados por la consultora, encargada del estudio del citado Aeropuerto Arturo Merino Benítez, sólo contienen una breve reseña referida al desarrollo del encargo, transgrediendo los contenidos exigidos en el artículo 46, de las bases administrativas, aprobadas por resolución exenta N° 731, del año en curso, de la Dirección de Aeropuertos.

Además, se constató que la firma consultora hace entrega de los estados de avance mensual, sin las formalidades establecidas en el precepto precitado.

En su respuesta, el servicio manifiesta que mediante Memorándum N° 126, de 03 de noviembre del presente año, el jefe (S) de la División de Construcción y Mantenimiento de la entidad, implementó las medidas necesarias para corregir las observaciones formuladas, situación que será verificada por esta Entidad Fiscalizadora en una próxima visita de seguimiento, razón por la que se mantiene, por el momento, las objeciones precitadas.

3. Irregularidades en la tramitación de estados de pago.

En la consultoría "Diseño Mejoramiento Integral Aeropuerto Mataverí en Isla de Pascua", se presentaron los estados de pago N°s 1 y 2, ambos de fecha 24 de junio del presente año, correspondientes a la Fase 1, cuyos respectivos informes se ajustaron a los plazos establecidos en los numerales 10 y 11 de las bases administrativas y al punto 5.10, de los términos de referencia aprobados por resolución N° 248, del 2008, del Ministerio de Obras Públicas. No obstante lo anterior, no hay registro de las fechas en que la inspección fiscal recibió los estados de pago presentados para su revisión, vulnerando lo dispuesto en el numeral 11, letra f), de las ya citadas bases administrativas.

Además, se constató que se suspendió el pago de la factura N° 0906188, de la Consultora Aeroports de Paris Ingenierie (ADPI), residente en Francia, por un monto de \$ 104.615.280, relacionado con el precitado estado de pago N° 2. Lo anterior, debido a que la citada consultora aún no dispone de certificación de contribuyente, a fin de hacer efectiva las disposiciones del convenio entre la República de Chile y la República Francesa, vigente a contar del 1° de enero de 2007.

Sobre la materia, el servicio manifiesta que la falta de certificación observada, se debió a que en esa oportunidad las empresas consultoras, equivocadamente, remitieron los estados de pago, vía correo electrónico y mediante carta de fecha 23 de junio del presente año, a un funcionario de la Unidad de Contratos de la entidad, para posteriormente ser remitidos a la Inspección Fiscal, según antecedentes que acompaña.

Al respecto, cumple señalar que de la validación de la información remitida por el servicio en esta oportunidad, se comprobó



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

que existe un procedimiento establecido entre las empresas consultoras y el Departamento de Contratos de la Dirección de Aeropuertos, que contempla, en primer término, la revisión matemática del contenido de los estados de pagos que se tramitan; y, en seguida, el envío a la inspección fiscal, razón por la que se mantiene la observación formulada, toda vez que con dicho procedimiento se vulnera lo dispuesto en el citado numeral 11, letra f), de las bases administrativas del contrato

Por su parte, sobre la suspensión del pago de la factura N° 0906188, de la Consultora Aeroports de Paris Ingenierie (ADPI), relacionada con el estado de pago N°2, el servicio auditado informa que, efectivamente, éste no se cursó debido a que la Dirección de Contabilidad y Finanzas del Ministerio de Obras Públicas requirió ciertos pronunciamientos por parte de la Fiscalía de dicha cartera, respecto a la eventual doble tributación de la empresa ADPI, de nacionalidad francesa, agregando que, dicho asunto fue resuelto, cursándose el referido estado de pago, con fecha 23 de octubre del presente año.

En consecuencia, teniendo en consideración que el servicio auditado no acompaña antecedentes que permitan justificar lo argumentado en su respuesta, se mantiene la objeción formulada, mientras no se valide la efectividad de las medidas dispuestas en una próxima fiscalización, conforme a las políticas de seguimiento de esta Entidad Fiscalizadora.

## II. SOBRE AUDITORÍA CONSTRUCTIVA

### A. Contrato "Diseño Mejoramiento Integral Aeropuerto Mataverí en Isla de Pascua, Región de Valparaíso"

#### 1. Incumplimiento de bases administrativas.

En lo concerniente a la consultoría de diseño del aeropuerto Mataverí, de la revisión efectuada a las aprobaciones de la fase I, se constató que el consultor no entregó el Plan Seccional requerido en el artículo 5.1.1, de los mencionados términos de referencia, que indica que "...se contempla como primera acción el desarrollo del Plan Seccional del área Terminal entendida como la adecuación del Plan Maestro al partido general de la propuesta preliminar presentada por el consultor...". Cabe hacer presente que, según el artículo 5.10, de los mismos términos de referencia, el plazo otorgado para dicha entrega, una vez iniciado el contrato era de 60 días.

En su respuesta el servicio expone que el Plan Seccional del Área Terminal aludido, corresponde a una adecuación y actualización del Plan Maestro desarrollado en la etapa de prefactibilidad, formando parte de la entrega correspondiente a la fase de trabajos preliminares que el consultor presentó con fecha 30 de marzo del presente año, mediante nota de envío 3471-NE-00, agregando que, en dicha entrega se omitió, el nombramiento del Plan Seccional por no ser necesario.



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

Añade que, durante la fase de ingeniería básica, dicho plan fue complementado y desarrollado en detalle, formando parte del informe correspondiente. Además, indica que la adecuación y actualización del Plan Maestro desarrollado en la etapa de prefactibilidad, que se entiende como conceptual, implicó en el actual estudio un replanteo total del área del terminal de pasajeros, del área de estacionamientos de vehículos y, fundamentalmente, del área de movimiento de aeronaves. Lo anterior, debido a las restricciones de espacio que fueron detectadas con la topografía definitiva del sector, a las operacionales aeronáuticas y a la reubicación de las aeronaves en la plataforma, que responde a la conformación y arquitectura del edificio terminal y a la necesidad de que las aeronaves puedan operar en forma autopropulsada.

Sobre lo señalado, se mantiene lo observado, toda vez que la consultora no hizo una entrega formal, del Plan Seccional del Área Terminal, dentro de los plazos exigidos en la etapa de trabajos preliminares. Asimismo, cabe advertir que el aludido plan seccional se desarrolló durante la etapa de ingeniería básica, la que resulta ser posterior a lo requerido en los términos de referencia.

## 2. Multas pendientes.

Además, se verificó que la empresa consultora, con fecha 28 de agosto del presente año, mediante nota de envío NE N° 3471-NE-007, entregó las correcciones efectuadas al informe de topografía en un documento denominado revisión C, situación que de acuerdo a lo expresado en el artículo 34, Entrega de los Documentos, de las citadas bases administrativas, debió ser sancionada. Cabe precisar que en el precitado artículo se establece que las entregas posteriores a la revisión B, por parte del consultor, estarán sujetas a multa, calculándose dicha sanción de acuerdo al artículo 87, del citado reglamento de consultoría.

Sobre lo observado, el servicio señala que el informe de topografía entregado mediante la nota de envío precitada presenta un error en la denominación de la revisión, al consignarse como "revisión C", debiendo haberse denominado como "revisión O", que corresponde a la entrega final de esta etapa. Lo anterior por cuanto, nunca ha existido una nueva revisión tras la entrega denominada "revisión B".

Verificados los antecedentes, aportados en esta oportunidad por el servicio auditado, se levanta la observación formulada, sin perjuicio de que, en lo sucesivo, éste deberá mejorar los procedimientos de control, a fin de que la información entregada y visada por la inspección fiscal no contenga errores como los descritos.

## 3. Falta de antecedentes en el estudio geotécnico y de mecánica de suelos.

En lo que concierne a "la investigación de los suelos del área de movimiento de aviones", requerida en el punto 5.1.2, cabe hacer





CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

presente que no se consideraron todos los ensayos y análisis indicados en las normas contenidas en el Advisory Circular 150/5320-6D, de la Federal Aviation Administration. A modo de ejemplo, cabe citar la ausencia del ensayo de placa de carga.

En cuanto al informe de mecánica de suelos entregado por el consultor, éste no aporta información respecto a la permeabilidad del terreno, como se exige en el precitado punto del párrafo anterior. Asimismo, los ensayos de las muestras de empréstitos de la cantera Hanga Emu, y de la chancadora, presentados por la consultora en el anexo E, referidos a los resultados del CBR y Desgastes de Los Ángeles, corresponden a testeos efectuados en los años 1986 y 1987, datas que no concuerdan con lo indicado en el puntos 2.4, empréstitos y 3, programa de ensayos de laboratorio, que aluden a que dichos resultados se obtuvieron de muestreos realizados recientemente.

Sobre este punto, el servicio responde que además de las recomendaciones de la Federal Aviation Administration sobre la materia, se deben considerar las características de los suelos a estudiar y el conocimiento que de ellos tengan los especialistas del equipo consultor, lo que se traduce en la oferta técnica presentada por éste y calificada técnicamente por la Dirección de Aeropuertos.

Añade que, de los ensayos mínimos recomendados por el Advisory Circular 150/532060, solamente no se cumplieron las pruebas de carga, destinadas a obtener el módulo de reacción de la subrasante, (K), parámetro que se emplea en el diseño de pavimentos rígidos o de hormigón, que no es muy útil en el caso en comento, en que priman los pavimentos asfálticos. Sin perjuicio de ello, indica que se realizaron ensayos en terreno con Penetrómetro Dinámico de Cono Portátil, (o conos dinámicos viales), que permiten obtener la capacidad de soporte del suelo, (CBR) en forma prácticamente continua en profundidad, para el diseño de pavimentos asfálticos. Agrega que, el ensayo referido ha superado largamente a la antigua prueba de placa, por su simplicidad de ejecución en terreno, no requiriendo las grandes sobrecargas que se demandan como reacción para las placas, otorgando resultados confiables y reconocidos internacionalmente.

Por último, señala que en conocimiento de la gran erraticidad de los suelos de Mataverí, de origen volcánico y, variables entre cenizas cementadas y suelos limosos de media y alta compresibilidad, tipos ML y MH, se realizaron en terreno los ensayos de cono dinámico programados, en especial en las áreas donde se diseñarían pavimentos aeroportuarios.

Por su parte, respecto a la calidad del informe de mecánica de suelos entregado por el Consultor, manifiesta que los ensayos de permeabilidad, como pruebas de infiltración en terreno o de recuperación, luego de agotada una napa existente, resultan necesarios como ayuda para el diseño de subdrenes o drenaje subterráneo, sin perjuicio de ello, agrega que, en los suelos de la zona en que se ubica el Aeropuerto Mataverí, no existen napas superficiales.

En lo que concierne, a los antecedentes entregados en el Anexo E, el servicio reconoce que éstos, corresponden a resultados



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

de ensayos de estudios realizados entre 1986 y 1987, por especialistas del equipo consultor, considerados como antecedentes válidos, hasta obtener los resultados de las muestras practicadas en la Chancadora del MOP, de roca de Hanga Emu, que corresponden a trabajos en terreno para el Diseño en Mataveri, agregando que, los resultados de dichos ensayos de empréstitos, serán incluidos como respaldo en los informes de Ingeniería de Detalle y, si se considera necesario, se incorporarán como una adenda al Informe Geotécnico.

Sobre el particular, y en consideración a lo expuesto, respecto a la investigación de suelos del área de movimiento de aviones, cabe manifestar que los antecedentes aportados por el servicio, respaldan técnicamente el proceder del consultor en este aspecto, razón por la que procede a levantar la observación formulada.

En lo que atañe a la permeabilidad del terreno, cabe advertir que, las cualidades de infiltración deben ser validadas mediante los correspondientes ensayos y no sólo en base a la observancia y experiencia del consultor.

Asimismo, en cuanto a los ensayos de muestras de los empréstitos existentes en la isla, la inspección fiscal no debió aceptar la entrega de la fase, si aún no se obtenían los resultados de los ensayos practicados a las muestras de roca de Hanga Emu, por lo que se mantienen ambas objeciones.

#### 4. Incumplimiento de normativa vigente.

Respecto a la especialidad denominada "Criterios de Diseño, Electricidad y Ayudas a la Navegación Área", la empresa consultora contratada especifica en el punto 4.5.2, conductores que no se ciñen a la Norma NCH 4 Of. 2003, Instalaciones de Consumo en Baja Tensión, en lo que dice relación al tipo de recubrimiento exigido para locales de reunión de personas.

En relación a la observación planteada, el servicio señala que el oficio ordinario N° 3.254, de 2 de agosto de 2006, de la Superintendencia de Electricidad y Combustible (SEC), indica que la utilización de cable tipo EVA (libre de halógenos) corresponde a una recomendación y no a una exigencia, por cuanto en la Norma citada no lo establece como obligatorio.

Agrega que, no obstante lo anterior, el proyecto de Ingeniería de detalles de Isla de Pascua contempla cableado del tipo EVA (Evalex) para el terminal de pasajeros (recinto considerado como de reunión de personas, en los planos de cuadros de cargas eléctricas de los diferentes circuitos del terminal (SCIP3471-21 00-IE-PL-011; SCIP-3471-2100-IE-PL-012), y además en las especificaciones técnicas especiales de estas instalaciones (SCIP-34711100-IE-ET-002), que son complementarias al proyecto.

Sobre lo expuesto por el servicio, cabe hacer presente que la utilización del aislamiento tipo EVA de los conductores eléctricos para



**CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA**  
**DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN**  
**SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA**

un local de reunión de personas es obligatorio, según el artículo 8.1.2.6, Tabla N° 8.6a de la Norma NCH 4 Of. 2003, ya mencionada, sin perjuicio de ello, y considerando los nuevos antecedentes aportados por la entidad auditada, se considera superada la observación.

5. Atraso en la entrega por fase, de antecedentes técnicos.

En lo que atañe a las fases 2 y 3, éstas no se han aprobado por la inspección fiscal conforme a los plazos establecidos en el artículo 10, Plazo de Ejecución, de las citadas bases administrativas, el cual indica que los plazos de entrega serán de acuerdo al siguiente cuadro, considerando como inicio de la consultoría, la fecha del convenio ad-referéndum:

10. PLAZO DE EJECUCIÓN

		320 días corridos																				
		10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	Etapas Transición Preliminares	30 d																				
	Etapas Arquitectura	100 d																				
Fase 1	Etapas Ingeniería Básica	50 d																				
Fase 2	Levantamiento de Información											100 d										
Fase 3	Impacto Ambiental											100 d										
Fase 4	Etapas Ingeniería Detalle											100 d										
	Etapas Informe Final											30 d										
		30	70	90	130	180	210	250	280													

En relación a la materia, el servicio manifiesta que, el atraso referido en la observación precitada, tiene su origen, entre otras circunstancias, en las conclusiones de los informes de la fase I, correspondientes a la ingeniería básica y a los resultados del diagnóstico de impacto ambiental, que conllevaron a la decisión de ampliar los alcances de la evaluación ambiental pasando de una declaración a un Estudio de Impacto Ambiental, amparado entre varios aspectos, en la necesidad de tener que implementar medidas de mitigación ante la intervención de sitios arqueológicos. Ello, sumado a que la complejidad del proyecto hizo necesario desarrollar aspectos de ingeniería de detalles no contemplados en el contrato original.

Añade que, la valoración y cuantificación en tiempo de dichos aumentos fueron solicitados al consultor mediante memorándum N° 10, de 16 de agosto del presente año, petición que fue analizada y aprobada por el Directorio de proyectos de la Dirección de Aeropuertos, autorizando las modificaciones respectivas. Lo anterior, implicó, que mediante memorándum N° 11, de 1 de septiembre del año en curso, se detuviera el plazo de entrega inicial de la fase 2 y 3, a la espera de la tramitación del convenio modificatorio correspondiente.

Por último, indica que para concretar la tramitación del citado convenio modificatorio, fue, en primer lugar, necesario gestionar una reevaluación ante el Ministerio de Planificación de la ficha del proyecto correspondiente, a fin de conseguir un aumento de los montos involucrados en él y la modificación presupuestaria pertinente, hecho que, además, ha retardado la tramitación del nuevo convenio ante esta Contraloría General.

*[Handwritten signature]*



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

Sobre lo expuesto, se mantiene, por el momento, la observación, mientras no se valide la efectividad de lo informado por el servicio en una futura fiscalización.

B. Contrato "Diseño Conservación Mayor Aeropuerto Arturo Merino Benítez, 2009-2010"

Descoordinación en el manejo de información entre inspectores fiscales.

Del análisis de los antecedentes que forman parte de la consultoría se infiere una descoordinación entre la inspección fiscal del estudio en comento y el contrato de ejecución de obras "Conservación Mayor Aeropuerto Arturo Merino Benítez 2008-2009", toda vez que según la planimetría revisada en el servicio, ambos proyectos se superponen en un sector de la plataforma de carga.

Al respecto, cabe hacer notar que no procedería encomendar a otro consultor la realización de un proyecto que incluye áreas ya diseñadas, las que incluso están en ejecución.

Sobre el particular, el jefe (S) de la División de Construcción y Mantenimiento del servicio auditado, e inspector fiscal del estudio, desconoce lo planteado por este Organismo de Control en la observación precedente, toda vez que en los términos de referencia del contrato, no se indica el kilometraje exacto de inicio del proyecto de repavimentación, entendiéndose, a su juicio, que debe empezar donde concluye el pavimento recién construido por la empresa Conpax. Asimismo, agrega que el estudio topográfico debe necesariamente traslaparse con el área recién construida, con el propósito de establecer las cotas de construcción con las que debe empalmar el proyecto de diseño.

Respecto a lo indicado por el servicio, cabe señalar que el plano de planta general, entregado al consultor del referido contrato, contiene las coordenadas de los sectores a intervenir en el estudio de diseño de conservación mayor del aeropuerto Arturo Merino Benítez; las que de acuerdo a lo verificado en terreno por este Organismo de Control, se superponen a las cotas de los trabajos en la plataforma de carga efectuados en la actualidad para la conservación mayor 2008-2009, por lo que se mantiene la objeción formulada.

### III. CONCLUSIONES

La Dirección Nacional de Aeropuertos ha aportado antecedentes e indicado acciones que han permitido salvar parcialmente algunas de las observaciones formuladas en el preinforme de auditoría puesto en conocimiento de esa dirección.

No obstante, se mantienen gran parte de las objeciones analizadas en el presente informe, motivo por el cual, el servicio deberá implementar, a la brevedad, las acciones pertinentes para solucionarlas y dar estricto



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

cumplimiento a la normativa que rige la materia, las que deberán considerar en especial lo siguiente:

1) Disponer las providencias necesarias para que la inspección fiscal de la obra ejecute rigurosamente sus funciones, específicamente, en lo que se refiere al control de entrega de las fases del contrato, por parte del consultor del estudio de diseño del aeropuerto Mataverí, conforme a lo establecido en las bases de licitación y términos de referencia del contrato

2) Arbitrar las medidas tendientes a asegurar que las áreas que, actualmente, se encuentran en estudio para el Diseño Conservación Mayor Aeropuerto Arturo Merino Benítez, año 2009-2010, no se superpongan con los trabajos de conservación mayor de la losa del aeropuerto del área de carga, que se están ejecutando en la actualidad en dicho recinto.

Saluda atentamente a Ud.,

DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION  
JEFE SUBDIVISION DE AUDITORIA  
SUBROGANTE

# CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

## División de Infraestructura y Regulación

