

**Informe Final**  
**Inspección Técnica de Obras**  
**Dirección de Aeropuertos, Región**  
**de Los Ríos.**

---



**Fecha** : 7 de abril de 2011  
**N° Informe** : 11/2011.



PREG N° 17.021/2010.

REMITE INFORME FINAL N° 11, DE 2011, SOBRE INSPECCIÓN TÉCNICA DE OBRAS EN LA DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS, REGIÓN DE LOS RÍOS.

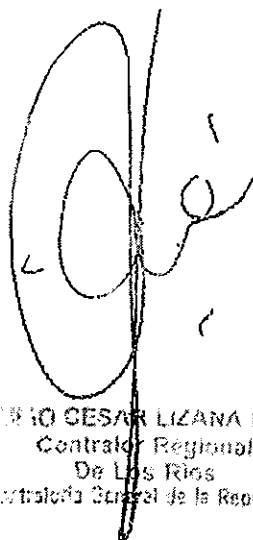
VALDIVIA, 003261 - 318.11

Adjunto, sirvase encontrar copia de Informe Final N° 11, de 2011, debidamente aprobado por el suscrito, sobre inspección técnica de obras, efectuada en la Dirección de Aeropuertos, Región Los Ríos, practicada por funcionarios de esta Contraloría General en ese Servicio.

Sobre el particular, corresponde que esa autoridad disponga se adopten las medidas pertinentes y que se implementen las acciones informadas, tendientes a subsanar las situaciones observadas, aspectos que se verificarán en una visita posterior que practique en esa Entidad, este Organismo de Control.

Saluda atentamente a Ud.,

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA	
CONTRALORIA REGIONAL DE LOS RÍOS	
NOMBRE:	<i>Sergio Casales Vidal</i>
CARGO:	<i>Director Regional</i>
FECHA:	<i>21/09/2011</i>
RUBRICA:	<i>[Signature]</i>



SERGIO CASALES VIDAL  
 Contralor Regional  
 De Los Rios  
 Contraloría General de la República

*[Signature]*  
 AL SEÑOR  
 DIRECTOR REGIONAL  
 DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS  
 REGIÓN DE LOS RÍOS  
 VALDIVIA  
 LMC/MMV

Incl. lo que indica.

Oficina de Partes  
 Dirección de Aeropuertos  
 Región de Los Ríos  
**RECIBIDO**  
 Fecha: 01 SEP 2011



PREG. 17.021/2010.

INFORME FINAL N° 11, DE 2011, SOBRE  
INSPECCIÓN TÉCNICA DE OBRAS EN LA  
DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS,  
REGIÓN DE LOS RÍOS.

---

VALDIVIA, 07 JUN 2011

En cumplimiento del Plan Anual de Fiscalización de esta Contraloría General para el año 2010, profesionales de esta Sede Regional se constituyeron en dependencias de la Dirección Regional de Aeropuertos, de la Región de Los Ríos, con el objeto de efectuar una inspección técnica a la obra "Reposición y Mejoramiento Área Embarque Aeródromo Pichoy de Valdivia", por un monto total contratado de M\$ 1.728.525.-

### Objetivo

La inspección tuvo por finalidad verificar que los recursos invertidos en el proyecto analizado se ciferan a lo consignado en las disposiciones legales, reglamentarias y contractuales aplicables, comprobando que las obras se hayan ejecutado en conformidad a lo proyectado, en concordancia con la calidad especificada, dentro de los plazos contractuales y que los pagos efectuados representen su avance físico real.

### Metodología

El trabajo se desarrolló de acuerdo con las normas y procedimientos de auditoría aprobados por la Contraloría General de la República, realizándose un análisis de los antecedentes del contrato, tales como estados de pago, garantías, libros de obra y comunicaciones, informes y otros que conforman el proyecto, examinándose en terreno el cumplimiento de las exigencias técnicas acorde con la etapa de avance en que se encontraban, todo lo cual da origen al presente informe.

AL SEÑOR  
JULIO CÉSAR LIZANA DÍAZ  
CONTRALOR REGIONAL DE LOS RÍOS  
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

**PRESENTE**  
LMC/MMV



**Antecedentes generales del proyecto.**

Modalidad de contratación	: Licitación Pública
Presupuesto Oficial	: \$ 1.799.804.000.-
Monto contrato original	: \$ 1.728.525.621.-
Contratista	: Constructora Luis Navarro S. A.
Fecha de inicio	: 16 de febrero de 2010
Plazo original del contrato	: 270 días corridos
Fecha de término contractual	: 12 de noviembre de 2010
Código BIP	: 30078767-0

En primer término, cabe señalar que el presente proyecto fue financiado según convenio mandato completo e irrevocable entre el Gobierno Regional de Los Ríos y la Dirección de Aeropuertos, Región de Los Ríos, suscrito con fecha 25 de septiembre de 2009 y aprobado por las resoluciones exentas N°s. 1.873, del 29 de septiembre y 65, del 2 de octubre, ambas del mismo año, de cada Servicio, respectivamente.

El proyecto en comento considera la remodelación del edificio terminal y la ampliación de la sala de embarque, incluyendo servicios higiénicos para hombres, mujeres y minusválidos. Asimismo, comprende la remodelación y ampliación de la zona de embarque, la recuperación del hall de acceso y la iluminación del área de embarque y plataforma.

Se contempla, además, la pavimentación de los accesos exteriores, la construcción e instalación de tres torres de iluminación y la instalación de cierre metálico en la zona perimetral de los estacionamientos y en parte de las vías de accesos exteriores.

El examen practicado dio origen al Preinforme N° 21, de 2010, que fue puesto en conocimiento del Director Regional de Aeropuertos, con la finalidad que formulara los alcances y precisiones que a su juicio procedieran, respuesta que se materializó mediante oficio ORD. D.R. AP. XIV N° 27, de 2011.

Del análisis de las observaciones formuladas en el citado preinforme, en conjunto con los antecedentes aportados por la entidad en su respuesta, determinaron lo siguiente:



## I SOBRE EVALUACIÓN DE CONTROL INTERNO

### 1.1 Sobre antecedentes técnicos.

Del examen efectuado a los antecedentes técnicos del contrato, se verificó que los planos y las especificaciones técnicas del proyecto cuentan con las firmas de los profesionales proyectistas que ejecutaron el diseño definitivo.

### 1.2 Sobre la inspección técnica.

Al respecto, cabe señalar que mediante la resolución exenta N° 96, de fecha 25 de noviembre de 2009, la Dirección de Aeropuertos, Región de Los Ríos, designó Inspector Fiscal del contrato "Reposición y Mejoramiento Área Embarque Aeródromo Pichoy de Valdivia", a la profesional ingeniero constructor, Srta. Evelyne Soto Vejar. Asimismo, en virtud de la resolución exenta N° 2, de fecha 11 de marzo de 2010, el citado Servicio adjudicó el contrato de asesoría a la inspección fiscal a la Empresa GHD.

Ahora bien, en cuanto a las visitas consignadas en el respectivo libro de obras, se advirtió que no se registra una regularidad y periodicidad, constatándose que entre los meses de abril y agosto de 2010, se observan visitas con desfase de treinta y dos, treinta y cinco, y cuarenta días.

En respuesta a lo observado, el Servicio expone que las inscripciones en el libro de obras en los meses indicados, corresponden a los temas de relevancia de consignar por escrito y al resumen de algunos de los temas más destacables de las reuniones internas realizadas semanalmente entre la constructora, la asesoría a la inspección fiscal y la inspección fiscal, de las cuales se levantó un acta que registra en detalle los temas abordados, intervención de los diversos profesionales de la obras, los compromisos designados y/o adquiridos y que cuentan con las firmas de cada uno de los representantes de cada parte, además, de que su contenido se incorpora en los informes mensuales. Agrega que el procedimiento señalado respecto de las reuniones semanales con sus respectivas actas, fue propuesto y declarado por el sistema de control de calidad de la empresa consultora en su sistema de gestión de calidad y es complementario al libro de obras, y que permitió la intervención y validación a través de la firma por parte de la constructora, inspección fiscal y asesoría de la inspección fiscal.

Expresa además que en el Reglamento para Contratos de Obras Públicas, en su título V, artículo 110, indica que toda comunicación escrita cursada entre las partes se considerará como antecedentes anexos al libro de obras, validando este sistema y su utilización por parte de la inspección fiscal.



Finalmente, señala que las inscripciones en el libro de obras en ningún caso es reflejo del número de visitas a ella y que la asistencia en general fue semanal, lo cual se refleja de los cometidos realizados (autorizados por resolución exenta), la participación en las reuniones semanales de coordinación, las cuales se encontrarían registradas, y la participación continua en los distintos procesos y coordinaciones con la Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante DGAC, y otros actores relevantes de la obra.

Respecto a lo anterior, es preciso indicar que si bien se informa sobre actividades que la inspección fiscal realizó sobre la obra, no se adjuntan nuevos antecedentes que permitan levantar lo que fue verificado en la visita realizada, situación por lo cual se mantiene lo observado.

A su vez, se verificó que en la obra fiscalizada existe un libro de comunicaciones, utilizado por la empresa contratista y por la asesoría de la inspección técnica, en el cual se advierten observaciones y aprobaciones de eventos relevantes en el desarrollo de las faenas, las que son realizadas por profesionales asesores de la inspección técnica, pero que no consta que sean ratificadas formalmente por esta última. A modo de ejemplo, cabe nombrar la aprobación de los trazados de fundaciones (folio N° 6), comunicación directa con los proyectistas (folio N° 8), y paralización de partidas (folio N° 22).

En su escrito de respuesta, el Servicio expone que el libro de obras es de intervención de todos los profesionales que participan en la obra, y que si bien, no cuenta con la firma de la inspección fiscal, es de conocimiento y aprobación en todo lo que no se oponga de puño y letra, tanto en el libro de comunicaciones o lo replicado en el libro de obras. Informa además que los temas tratados en el libro de comunicaciones que no cuentan con la aprobación de la inspección fiscal se encuentran aclarados en el libro de obras, señalando que gran parte de los temas del contrato (sino todos), se trataron en las reuniones semanales, donde fueron discutidos y sancionados, quedando las resoluciones o compromisos por escrito, firmados y corresponden a documentos anexos al libro de comunicaciones por contar con las firmas del contratista y la inspección fiscal.

Cabe mencionar que el Servicio no adjunta nuevos antecedentes que permitan subsanar lo observado, en consideración a que lo objetado se refiere a la falta de documentos que permitan verificar el control de la inspección fiscal en la obra.

## **II AUDITORÍA TÉCNICA DE OBRAS**

### **2.1 Aspectos Administrativos.**

#### **2.1.1 Cumplimiento de normativa aplicable y exigencias del contrato.**

Sobre el particular, cabe señalar que la obra en comento no cuenta con el permiso de edificación estipulado en el artículo 116, de



## UNIDAD DE AUDITORÍA E INSPECCIÓN

la Ley General de Urbanismo y Construcciones, aprobada por el decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

La respuesta aportada por la Dirección de Aeropuertos señala, que si bien es responsabilidad de esa Dirección velar por el fiel cumplimiento de tal disposición, ésta no se encuentra incorporada en el contrato, siendo su tramitación de responsabilidad del propietario.

Agrega que lo anterior será realizado por parte de la DGAC, conforme a los planos definitivos resultantes del proyecto (As Built), según lo establece el artículo de la ley precitada.

Al respecto, cabe mantener lo observado en atención que no se aportan antecedentes formales sobre la respuesta entregada, no obstante tal acción será verificada en una futura visita de seguimiento que realice este Organismo Fiscalizador.

Por su parte, también se constató que el Plan de Gestión Ambiental elaborado por la empresa constructora Luis Navarro S.A., no se ajusta a las exigencias establecidas en las Bases de Gestión Ambiental, Territorial y de Participación Ciudadana para contratos de Obras Públicas, aprobadas mediante la resolución DGOP. N° 48, de 2009, del Ministerio de Obras Públicas, en lo siguiente:

- a) No se advierte la descripción de los Planes de Manejo Ambiental a implementar para la instalación de faenas, empréstitos, botaderos y plantas de producción de materiales.
- b) Faltan los procedimientos de manipulación y almacenamiento de combustibles.
- c) Se omite la descripción del Plan de Seguimiento y Monitoreo Ambiental.
- d) No consta el análisis de los instrumentos de regulación territorial vigentes, respecto del tema territorial.
- e) No se verifica la descripción detallada del Plan de Participación Ciudadana, así como tampoco la identificación de manera formal del responsable del cumplimiento de dicho Plan, por parte del contratista, con su respectivo cronograma de actividades.

Al respecto, el Servicio expresa que el proyecto no debió ser sometido a evaluación de impacto ambiental por el tipo de obra que correspondía, y que mayoritariamente se trató de una remodelación del edificio terminal existente y su entorno.

Por su parte, menciona que es importante señalar que forman parte de los antecedentes del contrato las especificaciones



especiales de gestión ambiental, DAP, que fueron anexados con el objeto de dar cumplimiento a la normativa vigente en todo aquello en que sean aplicables.

Agrega que no obstante lo anterior, se realizó intervenciones a lo expuesto por la constructora dentro de la declaración en el informe mensual respecto de estos temas, en los cuales se detalla en capítulos el desarrollo tanto de participación ciudadana como de gestión ambiental y de explotación de instalaciones de faena en cuestión.

Al respecto, es preciso indicar que la observación se refiere sobre la falta de antecedentes exigidos en las bases del contrato, no aportando nuevos documentos que verifiquen lo señalado, situación por lo cual se mantiene la observación.

### 2.1.2 Garantías.

Al respecto, se constató que el Gobierno Regional de Los Ríos mantiene en custodia la boleta de garantía N° 165276, del Banco BCI, que cauciona el fiel cumplimiento del contrato en análisis, por la suma de 2.480 unidades de fomento y vigencia hasta el 30 de enero del año 2013; condiciones que se ajustan a las exigencias del contrato.

Por su parte, también fue habida la póliza de seguro de responsabilidad civil ante terceros N° 2404334, por la suma de 4.139,15 unidades de fomento y fecha de vencimiento el día 13 de noviembre del año 2011, instrumento que igualmente cumple con lo establecido en las bases administrativas y anexo complementario del contrato.

No obstante lo anterior, es menester observar que no se advierte la aprobación de la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, según lo establecido en los numerales 5.4.1 y 5.4.3, de las respectivas bases administrativas.

En su escrito de respuesta, la Dirección de Aeropuertos expone que a través del ordinario N° 611, de fecha 24 de junio de 2010, la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas aprobó con V°B° la póliza cuestionada.

Sobre el particular, este Organismo de Control debe expresar que los nuevos antecedentes aportados por parte de la Autoridad, permiten dar por superada la observación.

## 2.2 Sobre la ejecución de la obra.

### 2.2.1 Estados de pago.

De la revisión efectuada a los estados de pago y a la documentación soportante aportada para su estudio, se advirtió que para





el estado de pago N° 3, no se presentó el certificado de cumplimiento de obligaciones laborales y previsionales de la empresa constructora, acompañando sólo uno del subcontratista de urbanización, Sr. Jaime Gallardo, vulnerando lo indicado en el numeral 7.14.1, párrafo cuarto, de las respectivas bases administrativas.

En respuesta a lo observado, el Servicio explica que para la aprobación y respectivo trámite de cada estado de pago, se exige y revisa el certificado previsional, manifestando que el estado de pago N° 3, se encuentra respaldado por el certificado de cumplimiento de obligaciones laborales y previsionales N° 723, del 13 de mayo de 2010, emitido por la Inspección Provincial del Trabajo de Lanco, a nombre de la empresa constructora Luis Navarro S.A., además del certificado N° 901, a nombre del Sr. Jaime Gallardo.

Al respecto, esta Entidad de Control debe mantener lo observado debido a que el certificado N° 723 indicado, corresponde al mes de abril de 2010, en circunstancias que el estado de pago N° 3, correspondió al mes de junio del mismo año.

Asimismo, en el estado de pago N° 5, no constan las firmas de la inspección fiscal ni del Director Regional de Aeropuertos, Región de Los Ríos.

De lo observado, el Servicio informa que revisaron los antecedentes referidos al estado de pago N° 5, y éstos se encontraban firmados por el Inspector Fiscal y Director (S).

Agrega en su respuesta, que es requerimiento para cursar los estados de pagos, que se encuentren visados por el inspector fiscal y el Director Regional, por lo que todos los estados de pagos tramitados se encontrarían firmados.

Sobre lo anterior, cabe mantener lo observado en atención a que el Servicio no aporta nuevos antecedentes a los que se tuvo a la vista en la presente fiscalización.

A su vez, en el estado de pago N° 6, la partida 8.1, "Pastelones in-situ", figura pagada en su totalidad, no obstante que ésta se disminuyó en 17,4 m<sup>2</sup>, mediante el convenio ad-referéndum sancionado por resolución exenta DR. AP. XIV N° 47, del 1° de octubre de 2010, de la Dirección de Aeropuertos, Región de Los Ríos.

El Director de la Dirección de Aeropuertos, de la Región de Los Ríos, en su respuesta señala que la partida cuestionada no forma parte de las que se han disminuido del contrato. Adjunta tabla del convenio ad-referéndum donde se detallan las disminuciones de obras efectuadas al contrato.

1



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
UNIDAD DE AUDITORÍA E INSPECCIÓN

Al respecto, cabe mantener lo observado debido a que lo verificado se sustenta en el Anexo N° 1, "Solicitud de obras extraordinarias", en donde se justifica que tal disminución se basa en la única partida existente correspondiente a la señalada precedentemente.

En la Tabla N° 1, se resumen los montos de los estados de pago cursados.

**TABLA N° 1**  
Resumen de estados de pago

Estado de Pago N°	Factura N°	Monto E. P. (\$)	Retención (\$)	Multas (\$)	Monto Facturado (\$)
1	3990	73.470.600	7.347.060		66.123.540
2	4002	96.712.585	9.671.258	-	87.041.327
3	4032	125.209.636	12.520.964	-	112.688.672
4	4037	120.010.358	12.001.036	-	108.009.322
5	4065	127.368.901	12.736.890	2.047.705	112.584.306
6	4087	380.000.000	32.149.073	-	347.850.927
<b>Total</b>		<b>922.772.080</b>	<b>86.426.281</b>		<b>834.298.094</b>

2.2.3 Programación y avance físico v/s avance financiero.

Se verificó que la obra fiscalizada ha presentado atrasos en el cumplimiento de su programa financiero, lo cual se arrastra desde el primer mes de ejecución, situación que ha sido representada en los informes semanales presentados por la asesoría de la inspección fiscal, cuyo resumen se detalla en la siguiente Tabla:

**TABLA N° 2**  
Registro de avance financiero

Estado de Pago N°	Programado		Real	
	Parcial (%)	Acumulado (%)	Parcial (%)	Acumulado (%)
1	8	8	4,3	4,3
2	8	16	5,6	9,9
3	10	26	7,2	17,1
4	11	37	6,9	24,0
5	13	50	7,4	31,4
6	13	63	22,0	53,4
7	14	77		
8	15	92		
9	8	100		



## UNIDAD DE AUDITORIA E INSPECCIÓN

En relación a lo señalado precedentemente, la autoridad administrativa acoge lo manifestado, razón por la cual se mantiene la observación.

En cuanto al avance físico de la obra, los antecedentes del contrato contemplan hitos de ejecución con plazos definidos, los cuales, al no cumplirse, implican el cobro de multas, según lo establecido en el numeral 7.12, de las correspondientes bases administrativas.

En tal sentido, es dable indicar que el hito a), sobre obras exteriores, no se terminó en la fecha que correspondía, esto es, el 17 de abril de 2010, registrándose observaciones en los siguientes folios y fechas del libro de comunicaciones:

- a) Folio N° 13, del 20 de mayo de 2010, en el cual la asesoría de la inspección fiscal observa el material estabilizado de las calzadas.
- b) Folio N° 32, del 25 de junio de 2010, en el cual se autoriza el hormigonado de la calzada.
- c) Folio N° 10, del libro N° 2, de fecha 6 de septiembre de 2010, en el cual se advierten observaciones a los pavimentos, por lo que no se reciben los trabajos.

En relación a lo antes expuesto, el Servicio expresa que las obras contenidas en el hito a), tenían un plazo de 60 días, con inicio el 16 de febrero de 2010 por lo que deberían haber concluido el día 17 de abril de 2010, junto con el hito b), cumpliendo este último con la fecha de término sin mayor complejidad. Agrega que por razones de fuerza mayor, el hito a) debió ser intervenido parcialmente en un total de cuatro zonas definidas conforme a exigencia de la DGAC y sus sistemas de seguridad, siendo su fecha de término controlado el día 31 de agosto de 2010, señalando que se desarrolló dentro del plazo de 60 días, conforme a la suma de sus parciales.

Por su parte, y en relación a las observaciones señaladas en los literales precitados, expone que los argumentos que originaron los diversos aumentos de plazos, permitieron desplazar el inicio de un hito en particular, y en tal caso, la intervención parcializada del mismo conforme lo dispuesto en las razones de fuerza mayor establecido en el Código Civil, artículo 49.

Al respecto, cabe mantener la observación, en atención a que el Servicio no aporta nuevos antecedentes y argumentos que permitan desvirtuar lo observado, no advirtiéndose hechos que consten sobre lo señalado.

A su vez, en cuanto al hito f), que debió finalizar el día 29 de septiembre de 2010, se verificó que con fecha 23 de septiembre del igual año el contratista solicitó, a través del libro de comunicaciones, desplazar



## UNIDAD DE AUDITORÍA E INSPECCIÓN

las fechas de inicio de los hitos f) y g), sin que conste un pronunciamiento al respecto por parte de la inspección fiscal. Asimismo, en relación con las faenas exteriores del edificio, que forman parte del hito f), éstas se encuentran con obras sin terminar, entre ellas, el revestimiento de aleros y de paredes verticales. (Fotografías N°s. 1 y 2).

En su respuesta, la Dirección de Aeropuertos señala que lo anterior se debe al desplazamiento de la fecha de inicio del hito a), respecto de los argumentos antes descritos y la forma secuencial de un hito después de otro. Expresa además, que en relación a las obras exteriores, éstas forman parte del conjunto de obra general que no constituye parte de los hitos. Explica que los hitos corresponden a áreas definidas a ser entregadas para explotación o uso y se encuentran graficados en el plano de etapas, tales áreas de uso determinadas en las distintas etapas, tienen el objetivo de permitir que las obras en ejecución puedan tener una continuidad, permitiendo en forma simultánea el funcionamiento del aeródromo, por lo que sólo corresponden a superficies en condiciones de puesta en servicio. Anexa documentos.

Al respecto, es preciso mencionar que en su respuesta, no se aportan los argumentos precisos respecto de la falta de pronunciamiento por parte de la inspección fiscal, así como tampoco sobre la falta de ejecución de partidas que conforman los hitos, justificando el Servicio situaciones que no se encuentran incorporadas en los antecedentes del contrato, tales como señalar que existen obras que no constituyen parte de los hitos. Se debe agregar además, que la programación que rige la obra, considera la incorporación de las partidas cuestionadas dentro del plazo de cada hito, situación por lo cual se mantiene lo observado en todas sus partes.

Por otra parte, en el folio N° 5, del libro de comunicaciones, con fecha 3 de septiembre de 2010, el contratista solicitó la recepción en fábrica del puente de embarque, no obstante que éste debió concluir el día 10 de agosto de ese año. Lo mismo ocurre respecto de la recepción del hito i), correspondiente al traslado e instalación del puente de embarque, el que a la fecha de esta fiscalización no se había ejecutado en su totalidad, en circunstancias que debía concluir el día 14 de octubre de 2010. (Fotografía N° 3)

Al respecto, la Dirección de Aeropuertos señala que los argumentos que dieron origen a los aumentos de obra y en consecuencia al desplazamiento de los hitos, fueron conforme a los antecedentes indicados en el punto anterior.

Sobre lo anterior, cabe mantener lo observado debido a que, al igual que en los párrafos anteriores, no se aportan nuevos argumentos que permitan desvirtuar la observación.

Finalmente, cabe consignar que en el libro de obras no se registran la recepción y las fechas del término de cada hito en forma oportuna.

1



En su oficio de respuesta se explica que los hitos no sufrieron modificación en su fecha de inicio, los cuales se encuentran documentados en las respectivas actas de recepción parcial, según consta en los archivos de antecedentes del contrato. Se adjuntan antecedentes.

Agrega que la recepción de los hitos se encuentra documentada en el uso de explotación declarado por la inspección fiscal.

Sobre lo anterior, es dable señalar que según la respuesta entregada por la autoridad a observaciones anteriores, si hubo modificación en las fechas de ciertos hitos, por lo que no se condice lo manifestado en la presente respuesta con lo antes enunciado, no obstante lo anterior, esta Entidad Fiscalizadora acoge los argumentos expuestos en consideración a la existencia de las respectivas actas, levantando por tanto la observación formulada.

#### 2.2.4 Multas.

Al respecto, se verificó que la inspección fiscal ha cursado y cobrado un total de 55 UTM por concepto de multas, como se consigna en la Tabla N° 1, que corresponden al incumplimiento en la entrega de documentos solicitados en las bases del contrato.

No obstante lo anterior, no se advierten cobros por el incumplimiento de los plazos establecidos para los hitos identificados precedentemente.

En respuesta a lo observado, el Servicio señala que durante el desarrollo de la revisión no se establece atraso en los hitos mencionados, toda vez que éstos modifican su fecha de inicio conforme los argumentos de fuerza mayor y de seguridad antes mencionados.

Al respecto, cabe mantener la observación en consideración al análisis realizado a las observaciones referidas a los atrasos de los hitos cuestionados.

#### 2.2.5 Modificaciones de proyecto.

En relación con las modificaciones advertidas al contrato en estudio, se detectó que a través del libro de comunicaciones se realizaron cambios al diseño original por parte de los proyectistas, siendo las más relevantes las siguientes:

- a) Modificación del espesor del mejoramiento de suelos de fundaciones, informado por el jefe de la asesoría de inspección en el folio N° 8, de fecha 12 de mayo de 2010, el cual hace mención a correo electrónico del ingeniero calculista, Sr. Guillermo Jiménez, el que indica que se continúe con el mejoramiento de 30 cm, en circunstancias que en el proyecto, el plano 01



CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS RÍOS  
UNIDAD DE AUDITORÍA E INSPECCIÓN

EST. Planta de fundaciones, especifica un espesor de 60 cm. Cabe señalar que en la Aclaración N° 2, respuesta N° 56, se ratifica que el espesor del mejoramiento es de 60 cm.

- b) Disminución de altura del sobrecimiento, de 60 cm a 30 cm, según folio N° 16, de fecha 25 de mayo de 2010, suscrito por el ingeniero calculista, Sr. Marcos Cantero.

Cabe agregar que en relación a ambas modificaciones, no se advierte el respaldo del cálculo que las avale ni la correspondiente compensación económica.

Sobre lo observado, el Servicio nada expresa, por lo cual se mantiene la observación en todas sus partes.

Por su parte, la resolución exenta N° 47, de 2010, de la Dirección de Aeropuertos, Región de Los Ríos, que aprueba el convenio ad referéndum N° 1, del contrato "Reposición y Mejoramiento Área Embarque Aeródromo Pichoy de Valdivia", que sanciona la modificación de contrato por obras extraordinarias y disminución de obras, con un aumento efectivo ascendente a \$163.520.831.-, se encuentra visada por la inspección fiscal y el citado servicio, encontrándose a la data de esta fiscalización en trámite en la Dirección General de Aeropuertos, y sin advertirse la aprobación del Gobierno Regional de Los Ríos en los términos indicados en el numeral VII del convenio mandato e irrevocable.

Referente a lo observado precedentemente, la Dirección de Aeropuertos señala que se cuenta con la visación del Gobierno Regional y del Consejo Regional, adjuntando los nuevos antecedentes.

Sobre el particular, este Organismo de Control, debe expresar que los nuevos antecedentes aportados por la Autoridad, permiten dar por superada la observación, debiendo indicarse que ese Servicio debe emprender acciones que eviten a futuro situaciones como la ocurrida en los proyectos que ejecute.

Al respecto, cabe consignar que la citada resolución contiene partidas ya ejecutadas, como es el caso de la escalera de servicio y la grada de acceso.

Sobre lo observado, el Servicio expone que las obras se ejecutaron conforme a la orden de ejecución inmediata N° 1, de fecha 27 de septiembre de 2010, elaborada por la inspección fiscal y enmarcada en el informe respectivo de obras extraordinarias, instruyéndose a través del libro de obras de sólo dos de las partidas que conformaron el aumento de obras, demolición de escalera de servicio, necesaria para dar espacio al ascensor, y muro vidriado de cafetería del segundo nivel, que permitía resguardar el área de seguridad de la DGAC.



## UNIDAD DE AUDITORÍA E INSPECCIÓN

En su respuesta, agrega que el Reglamento para Contratos de Obra Pública del MOP, faculta a la inspección fiscal para instruir la ejecución inmediata de obras, a la espera de la dictación y tramitación de la resolución respectiva y la emisión de las garantías establecidas en el reglamento citado. Señala además que tales partidas, según el artículo 103, del mismo cuerpo reglamentario, corresponden a partidas incidentes para la continuidad de las obras, en el funcionamiento del aeródromo por motivos de seguridad aérea y de la puesta en explotación de las áreas de movimiento de pasajeros, lo cual, sin la ejecución de tales obras, no se hubiera podido explotar el ala sur del edificio (seguridad aérea), escenario imposible de aplicar en un edificio de máxima seguridad y de plazos restringidos de intervención.

Finalmente el Servicio señala que la empresa constructora, por motivos de continuidad de los trabajos, optaron por la ejecución de la escala de servicio y grada adicional, obras relevantes para la puesta en servicio de las distintas áreas donde se insertan.

En atención a los argumentos expuestos, esta Entidad de Control acoge las explicaciones otorgadas por el Servicio, y por tanto se levanta la observación formulada.

Asimismo, procede observar las siguientes situaciones respecto de las demás partidas contempladas en dicha modificación:

Partida 24.1, Iluminación estacionamientos.

- a) El proyecto no cuenta con el nombre y firma de los profesionales proyectistas.
- b) En la lámina de obras proyectadas se presentan cuatro cámaras tipo "C" y en el presupuesto se contempla el cobro de sólo dos.
- c) Las especificaciones técnicas de las nuevas obras consideran una profundidad de excavación en zanja de 50 cm, en tanto que en las especificaciones técnicas eléctricas, numeral 11.1, Excavaciones, consideran zanjas de 78 cm. de profundidad.
- d) La partida de relleno de zanja no especifica el tipo de material a utilizar.
- e) Se contemplan hormigones para la sujeción de ductos, en circunstancias que éstos se incluyen en los rellenos consignados en el numeral 11.2 de las especificaciones técnicas eléctricas.
- f) Las cantidades de obras para los hormigones se observan excesivamente elevadas. A modo de ejemplo, los 15 ductos de fundación se especifican de 0,4 x 0,4 x 0,6 m, lo que arroja un volumen total de 1,44 m<sup>3</sup>, y no los 4,6 m<sup>3</sup> que se cobran.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
UNIDAD DE AUDITORÍA E INSPECCIÓN

Sobre las observaciones antes detectadas, el Servicio nada expresa, por lo que corresponde mantenerlas en todas sus partes.

Partida 24.2, Acceso peatonal Aeródromo.

- a) Se considera para la instalación eléctrica dos cables superflex, 1AWG y 4AWG, los cuales no se encuentran detallados en las especificaciones técnicas ni láminas. Además, ambos cables contemplan valores diferentes a los señalados en la partida 24.1, antes individualizada.
- b) Del mismo modo que en la partida 24.1, se contemplan hormigones para la sujeción de ductos, en circunstancias que éstos se incluyen en los rellenos consignados en el numeral 11.2 de las especificaciones técnicas eléctricas.
- c) La cantidad de hormigón considerada para las fundaciones de las luminarias, de 3 m<sup>3</sup>, aparece excesiva, toda vez que conforme las dimensiones especificadas, éste no debería superar 1,44 m<sup>3</sup>.

Respecto a las observaciones antes señaladas, la Dirección de Aeropuertos nada explica, por lo cual se mantienen en todas sus partes.

- d) Las aceras indicadas en la lámina del proyecto de aumento de obras extraordinarias, contemplan un espesor de 0,07 m, en tanto que en las respectivas especificaciones técnicas se señalan sólo 0,05 m.

Sobre lo anterior, el Servicio señala que reconoce la discrepancia producida, pero expone que para todos los efectos en los que se producen tales diferencias, es aplicable el artículo 142, del decreto MOP N° 75, de 2004, Reglamento de Contratos para Obras Públicas.

Al respecto, es dable señalar que el argumento expuesto no permite dar por superada la observación debido a que ésta se refiere a la confusión de la información entregada sin definirse en la presente respuesta el espesor definitivo utilizado en la obra.

- e) El aumento de contrato considera la instalación de soleras tipo A, por un valor neto de \$3.723.812, en lugares contemplados en el contrato inicial, según consta en el plano de pavimentación PAV 01.

En su oficio de respuesta, el Servicio informa que las soleras contempladas en el aumento de obras corresponden sólo al sector sur, específicamente en el sector donde se proyectó el aumento de obras de vereda peatonal (entre el renta car y el acceso predial al aeródromo), donde no existía vereda ni solera, donde se accede a la zona de carga de combustible.





Sobre lo anterior, cabe mantener lo observado en todas sus partes en atención a que las obras cuestionadas no corresponde que sean consideradas como aumento de obras debido a que se encontraban contempladas para su ejecución dentro del contrato, según lo señalado en el plano mencionado y el plano de emplazamiento denominado 01 ARQ.

A mayor abundamiento, se logró verificar que el plano en el cual se definen las aceras como aumento de obras, se realizó sobre el 01 ARQ., donde se advierte que las soleras se encontraban identificadas para su ejecución.

Por su parte, cabe agregar que según lo establecido en el artículo 142 del decreto MOP N° 75, de 2004, se indica que el contratista debe ejecutar los trabajos con arreglo a las bases administrativas, especificaciones técnicas, planos generales y de detalle, perfiles y pliego de condiciones del proyecto.

#### Partida 24.3, Mantenimiento de techumbre.

- a) El precio de la estructura metálica considerada para las costaneras metálicas, de 100x50x15x3, que se encuentra incluida en la estructura de techumbre del proyecto, se observa elevado en relación con el presentado inicialmente en los análisis de precios unitarios de la partida 2.10.3, "Estructura de acero, techumbre". A mayor abundamiento, en la oferta contratada, el valor del kilo de fierro ascendió a \$ 515.-, según se verifica en los correspondientes análisis de precios unitarios, en cambio, en la modificación por aumentos de obras, el kilo de fierro tiene un valor ascendente a \$ 2.135.-

Sobre lo anterior, el Servicio reconoce la diferencia de precios entre los análisis cuestionados, no obstante señala que no es posible analizarlo de manera comparativa dado que los precios nuevos corresponden a obras extraordinarias, por lo que éstos son nuevos valores pactados.

Agrega en su respuesta que estos precios corresponden a una situación diferente a la de la licitación original, mencionando el terremoto ocurrido el año 2010, por lo cual el valor del acero y su transporte fueron afectados con diferencias de precios durante varios meses.

Al respecto, cabe mantener la observación en consideración a que el precio del material cuestionado se encontraba dentro de los análisis de precios unitarios que el contratista presentó en su oferta y que a su vez, forma parte del contrato. Por su parte, los argumentos respecto de la variación de precios por causas de fuerza mayor, no presentan respaldo documental oportuno para su consideración.

- b) Las planchas de OSB, en los análisis de precios unitarios, contemplan valores respecto a un espesor de 15 mm., en circunstancias que las especificaciones técnicas hacen referencia a un espesor de 11 mm.



Sobre lo observado, la Dirección de Aeropuertos reconoce la discrepancia detectada, pero agrega que para todos los efectos en los que se producen estas diferencias es aplicable el artículo 142, del decreto N° 75, MOP, antes citado.

Al respecto, es dable señalar que el argumento expuesto no permite dar por superada la observación debido a que ésta se refiere a la confusión de la información entregada sin especificarse en la presente respuesta, el espesor definitivo que se utilizó en la obra para su correspondiente verificación y supervisión por parte de la inspección fiscal.

- c) La partida "Mantenimiento de Techumbre", que contempla la reposición de costaneras, se encuentra comprendida dentro del numeral 23.5 "Cubierta y caballetes", de las especificaciones técnicas, que indica que se deben reponer las costaneras en mal estado, modificación que no se encuentra visada por los proyectistas de la obra.

En su oficio de respuesta, el Servicio expone que lo señalado en las especificaciones técnicas corresponde a una solución de reparación insuficiente, proponiendo como obras extraordinarias costaneras metálicas. Respecto a la solución de los proyectistas, el Servicio informa que no poseen en su contrato visita técnica o participación, sin embargo se asistió a las oficinas de los proyectistas para solicitar aclaraciones que constan en los diversos folios del libro de comunicaciones.

Al respecto, este Organismo de Control debe expresar que la respuesta de la autoridad no permite dar por superada la observación, por cuanto no se aportan nuevos antecedentes que permitan desvirtuar lo observado.

Partida 24.6, Solución a especificación de cubierta.

- a) Se contempla la disminución de la cubierta PV-4, considerando sólo el valor del material específico, sin incluir los elementos que conforman la partida en su conjunto, tales como el encamisado, las fijaciones y los demás elementos contemplados en los análisis de precios unitarios.
- b) No consta la presentación de los análisis de precios unitarios de la partida Panel CD 460.

Sobre lo observado, la Dirección de Aeropuertos adjunta un presupuesto con dos partidas, Ítem N° 1.1, Panel CD 460; e ítem N° 2.1, Panel PV-4, información que fue revisado durante la fiscalización, por lo cual se mantienen las observaciones en todas sus partes.



Partida 24.7, Escalera de servicio.

- a) Se contempló un valor unitario para la estructura metálica superior al considerado en los análisis de precios unitarios de estructuras de similares características, incluidas en el proyecto original. A saber, el valor presentado en la oferta para el kilo de fierro fue de \$ 515.- y en el aumento alcanza a \$ 2.135.-

Sobre lo anterior, el Servicio reconoce la diferencia de precios entre los análisis cuestionados, no obstante señala que no es posible analizarlo de manera comparativa dado que los precios nuevos corresponden a obras extraordinarias, por lo que éstos son nuevos valores pactados.

Agrega en su respuesta que estos precios corresponden a una situación diferente a la de la licitación original, mencionando el terremoto ocurrido el año 2010 por lo cual el valor del acero y su transporte fueron afectados con diferencias de precios durante varios meses.

Las explicaciones emitidas por el Servicio no permiten desvirtuar la observación formulada, toda vez que el precio del material cuestionado se encontraba dentro de los análisis de precios unitarios que formaban parte del contrato. Por su parte, no existen los argumentos en la oportunidad de la diferencia de precios del material.

- b) Se verificó que el ancho del pasillo (0,85 m.), ancho del peldaño (0,80 m.) y dimensión de la huella (0,26 m.), no se ajustan a las exigencias establecidas en el artículo 4.2.18 y 4.2.11 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, sancionada por el decreto N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Al respecto, el Servicio expone que los artículos antes señalados se enmarcan en el capítulo 2, "Condiciones generales de Seguridad" del reglamento antes citado, y que están orientadas a ser aplicadas en áreas de uso común en edificaciones colectivas y áreas destinadas al público en edificios de uso público, no siendo el caso puntual debido a que el espacio cuestionado corresponde a un área de uso exclusivo del concesionario del casino con acceso restringido al público.

Sobre lo anterior, esta Entidad Fiscalizadora acoge los argumentos expuestos, y por tanto se levanta lo observado.

Partida 24.8, Adicionado de gradas.

- a) El precio unitario por metro lineal de grada correspondiente a la partida 24.8, denominada "Adicionado de Grada" (incluida en la obras extraordinarias), resultante del cociente entre el valor total costo directo y la cantidad de metros lineales, esto es, \$ 1.401.652.- y 27,9 m respectivamente, arroja un



## UNIDAD DE AUDITORÍA E INSPECCIÓN

valor de \$ 50.238.-, superior al contemplado en el análisis de precios unitarios de la partida 2.5 denominada "Gradas Prefabricadas Budnick" presupuestada en la oferta económica, correspondiente a \$ 34.802. Por otra parte, cabe observar que la partida 24.8 correspondería a un aumento de obras y no a una obra extraordinaria.

- b) Según lo establecido en el numeral 2.5 de las especificaciones técnicas de esta partida, no correspondería este aumento, toda vez que inicialmente se estableció que el adiciónado de gradas dependerá de la diferencia de altura que se produzca, consultándose el número de gradas necesario para facilitar el acceso a los niveles proyectados.

Sobre lo expuesto precedentemente, el Servicio reconoce la observación formulada agregando que la regularizará en forma previa a la liquidación del contrato.

Sin perjuicio de las medidas previstas por la entidad auditada para subsanar las observaciones indicadas, ésta se mantiene mientras no se validen la efectividad de las medidas adoptadas, acción que se verificará en futuras fiscalizaciones de seguimiento que realice este Organismo de Control.

### 2.2.5 Control de calidad de la obra.

De la revisión de los antecedentes entregados por el servicio fiscalizado, no consta la certificación de calidad de los morteros, según lo exigido en el subtítulo "Control", incluido en el punto 5, "Disposiciones Constructivas", de las especificaciones técnicas de ingeniería.

De igual forma, tampoco fue habida la existencia de certificados o ensayos que certifiquen la calidad de los ladrillos utilizados en el proyecto, incumpliendo lo indicado en el punto citado precedentemente.

Asimismo, no obstante se comprobó que la obra dispone de protocolos que cubren partidas constructivas relevantes, se advierte la falta de algunos protocolos exigidos en el punto 6.17 de las respectivas bases administrativas, tales como: control de moldajes de hormigones, control de enfierraduras y los que hacen referencia a tolerancias de superficies y espesores de revestimientos de hormigón.

En su oficio de respuesta, el Servicio expone que las observaciones indicadas se encuentran totalmente resueltas.

Al respecto, es preciso indicar que no se aportan nuevos antecedentes que permitan verificar la respuesta indicada por el Servicio, por lo que se mantienen las observaciones en todas sus partes, sin perjuicio



de validar su regularización en futuras visitas de seguimiento que este Organismo de Control realice en ese Servicio.

#### 2.2.6 Aspectos de seguridad de la obra.

Sobre este particular, se constató que los trabajadores que ejercían sus labores en terreno cumplían con las medidas de seguridad establecidas en el artículo 53 del decreto supremo N° 594, de 1999, del Ministerio de Salud, tanto respecto del uso de los implementos de seguridad personales, como en el acatamiento de las disposiciones de higiene y seguridad del área de trabajo.

#### 2.2.7 Observaciones de terreno.

Respecto a la verificación en terreno del estado de las obras, se efectuaron dos visitas a las faenas, constatándose las siguientes observaciones:

- a) El cierre perimetral del sector sur no se ajusta a lo señalado en el plano de emplazamiento 01 Arq. Revisión 0. (Fotografía N° 4)

Al respecto el Servicio señala, que el trazado se ajustó a los espacios reales del terreno, cumpliendo con los ml contratados y requeridos en la licitación, sin embargo la ubicación real del trazado será reflejado en el plano as built.

Al respecto, cabe indicar que el servicio no acredita nuevos antecedentes que permitan verificar su afirmación, situación por la cual corresponde mantener la observación formulada, sin perjuicio de validar su cumplimiento en futuras visitas de seguimiento que este Organismo de Control realice en ese Servicio.

- b) Sumideros no contemplados en el plano de pavimentos exteriores PV01. (Fotografías N°s. 5 y 6)

Sobre lo observado, el Servicio expone que fue necesario un proyecto más eficiente en relación a las aguas lluvias, y que tales cambios serán incorporados en el plano de construcción.

Sin perjuicio de las explicaciones señaladas por la entidad auditada para subsanar la observación indicada, ésta se mantiene mientras no se validen la efectividad de las medidas adoptadas en futuras fiscalizaciones de seguimiento que realice este Organismo de Control.

- c) Vigas existentes deterioradas para dar cabida al paso de los ductos de la instalación eléctrica, no advirtiéndose memoria de cálculo o comentario formalmente escrito por parte del ingeniero calculista que justifique dicha



## UNIDAD DE AUDITORÍA E INSPECCIÓN

intervención, así como tampoco, instruya la solución técnica para subsanar dicho daño. (Fotografías N°s. 7, 8 y 9)

- d) Ductos de instalación eléctrica sin abrazaderas, incumpliendo lo exigido en el numeral dos, párrafo primero, de las especificaciones técnicas eléctricas. (Fotografías N°s. 7 y 9)

Sobre las observaciones señaladas, el Servicio responde que fueron subsanadas.

Al respecto, cabe señalar que las observaciones se mantienen mientras no se verifiquen las explicaciones señaladas por el Servicio auditado por parte de este Organismo Fiscalizador en futuras visitas de seguimiento.

- e) En el muro graficado en el corte E-E, del plano Arq. 07, Cortes Constructivos, faltan tres ventanas. (Fotografías N°s. 10 y 11)

En su escrito de respuesta, la Dirección de Aeropuertos reconoce lo observado, y expone que las ventanas que se indican en el plano afecta directamente la estructura soportante de la escalera y por la falta de espacio no fue posible su instalación.

Agrega que las ventanas representadas en el plano señalado, son de carácter informativo para los efectos de instalar o reubicarlas de manera eficiente.

Al respecto, cabe mantener la observación en consideración a que los argumentos expuestos reconocen una disminución de partidas sin advertir su respectiva compensación económica.

- f) La cañería de cobre de diámetro 50 mm., dispuesta en forma vertical al costado de la tubería de alcantarillado, no cuenta con los anclajes especificados en el capítulo II, párrafo segundo, de las especificaciones técnicas de agua potable. (Fotografía N° 12)

Sobre lo anterior, se explica que se encuentra resuelta la observación, completándose con las abrazaderas faltantes.

Al respecto, es preciso mantener lo observado, mientras no se validen las acciones señaladas por la Dirección de Aeropuertos en futuras visitas de seguimiento que realice este Organismo de Control.

- g) Las cañerías de cobre dispuestas bajo la losa presentan quemaduras originadas por el uso de fuego para producir curvas constructivas, lo cual afecta su resistencia. (Fotografía N° 13)



Al respecto, el Servicio nada expresa, por lo tanto se mantiene lo observado.

- h) Los muebles de los módulos de concesión no cuentan con el panel separador que se advierte en el plano Arq. 10. (Fotografía N° 14)

Sobre la observación señalada, el Servicio expone que el panel separador indicado en el plano cuestionado, se refiere a un mueble de posición doble para dos usuarios, apareciendo sólo en el isométrico y no en las láminas acotadas referentes a la acotación.

En virtud de lo expuesto, se levanta la observación formulada.

- i) Faltan palmetas de porcelanato en antepecho de la ventana de los módulos de concesiones N°s. 1 y 2, según lo especificado en el plano Arq. 10. (Fotografía N° 15)

El Servicio en su oficio de respuesta señala que, tal observación forma parte de las que deben ser resueltas por la empresa constructora al momento de la recepción provisoria.

Al respecto, cabe mencionar que se mantiene lo observado, mientras no se validen las acciones señaladas por la Dirección de Aeropuertos en futuras visitas de seguimiento que realice este Organismo de Control.

- j) Pintura defectuosa en la parte inferior de pilar ubicado en el primer piso. (Fotografía N° 16)
- k) Juntas de dilatación en pavimentos de porcelanato colocado en el primer piso sin la terminación acorde al fragüe utilizado en las áreas laterales. (Fotografía N° 17)
- l) Muro lateral, junto a puerta de acceso del primer piso, con defectos de pintura. (Fotografía N° 18)
- m) Deformación en el cielo americano instalado en el primer piso, contiguo al sector de la cafetería. (Fotografía N° 19)
- n) Falta de tope en la puerta de cocina de la cafetería del segundo piso, incumpliendo lo señalado en el numeral 3.9.2.1 de las especificaciones técnicas de arquitectura. (Fotografía N° 20)

— 7



## UNIDAD DE AUDITORÍA E INSPECCIÓN

Sobre las observaciones informadas en los párrafos precedentes, el Servicio señala que se encuentran subsanadas.

Sin perjuicio de las explicaciones señaladas por la entidad auditada para subsanar la observación indicada, ésta se mantiene mientras no se validen la efectividad de las medidas adoptadas en futuras fiscalizaciones de seguimiento que realice este Organismo de Control.

o) Falta de continuidad del peinado entre pavimentos nuevos. (Fotografía N° 21)

Ante lo observado, la Dirección de Aeropuertos reconoce lo observado, no obstante señala que se encuentra contenida dentro de los marcos establecidos en las especificaciones técnicas para obras de pavimentación.

Al respecto, se debe mencionar que la respuesta del Servicio no permite dar por superada la observación, toda vez que lo objetado no se refiere a la ejecución de los peinados del pavimento sino a su discontinuidad.

p) Presencia de solera nueva fisurada. (Fotografía N° 22)

Al respecto, el Servicio informa que tal observación se encuentra subsanada.

Lo observado se mantiene, mientras ello no se valide en futuras visitas de seguimiento que realice este Organismo de Control.

q) Discontinuidad en junta transversal de pavimento. (Fotografía N° 23)

Sobre lo anterior, la Dirección de Aeropuertos reconoce la observación, no obstante señala que se encuentra contenida dentro de los marcos establecidos en las especificaciones técnicas para obras de pavimentación.

Al respecto, se debe mencionar que la respuesta del Servicio no permite dar por superada la observación, debido a que lo señalado en las especificaciones técnicas se refiere a la partida y lo que se observa es un defecto derivado de una mala ejecución.





## CONCLUSIONES

La Dirección de Aeropuertos, de la Región de Los Ríos, ha aportado antecedentes e indicado acciones que han permitido salvar algunas de las observaciones formuladas en el Preinforme N° 21, de 2010, de este Organismo de Control, puesto en conocimiento de ese Servicio, no obstante se mantienen parte de las objeciones analizadas en el presente informe, respecto de las cuales se deberán disponer a la brevedad, las medidas tendientes a subsanarlas y dar estricto cumplimiento a la normativa que rige la materia, las que se deberán considerar en especial lo siguiente:

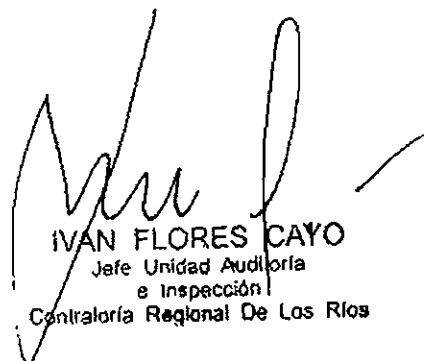
1.- Instruir a los Inspectores Fiscales para que ejecuten rigurosamente sus funciones, específicamente en lo que se refiere al control y supervisión de las obras, exigir el estricto cumplimiento de las especificaciones técnicas y demás antecedentes que rigen cada contrato, así como validar las instrucciones con su respectivo respaldo documental.

2.- Instruir una investigación sumaria que permita determinar las eventuales responsabilidades administrativas por el no cobro de las multas señaladas en el numeral 2.2.4 del presente informe.

3.- Respecto de las observaciones que se mantuvieron en el numeral 2.2.5, se deben realizar las acciones y actos administrativos que permitan regularizar las situaciones detectadas.

Finalmente, el cumplimiento de las instrucciones señaladas en el presente informe final, será examinado por este Organismo de Control en las próximas visitas que se realicen en ese Servicio, conforme a las políticas sobre seguimiento de los programas de fiscalización.

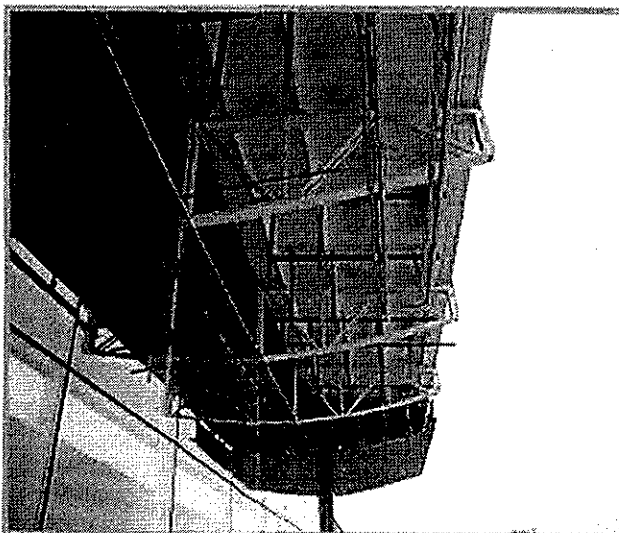
SALUDA ATENTAMENTE A UD.,



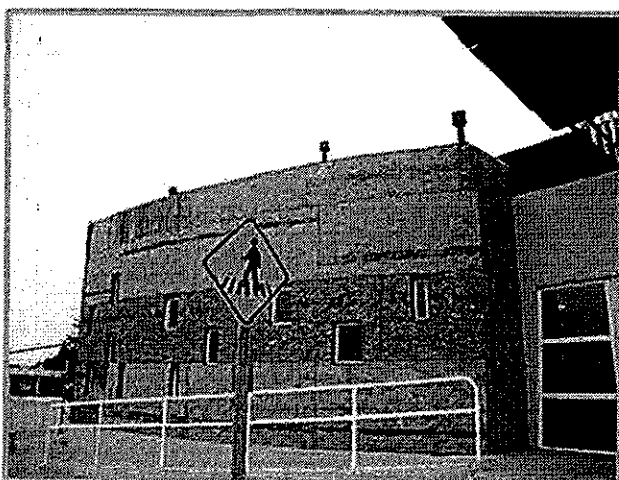
IVAN FLORES CAYO  
Jefe Unidad Auditoría  
e Inspección  
Contraloría Regional De Los Ríos



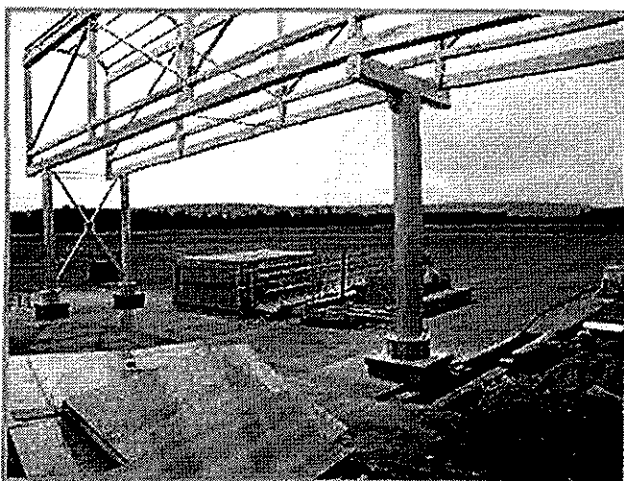
ANEXO FOTOGRAFICO



Fotografía N° 1. Aleros sin terminar



Fotografía N° 2: Muro vertical sin revestimiento de terminación



Fotografía N° 3: Estructura de puente de embarque



**ANEXO FOTOGRÁFICO**  
(Continuación)



Fotografía N° 4: Cierro perimetral



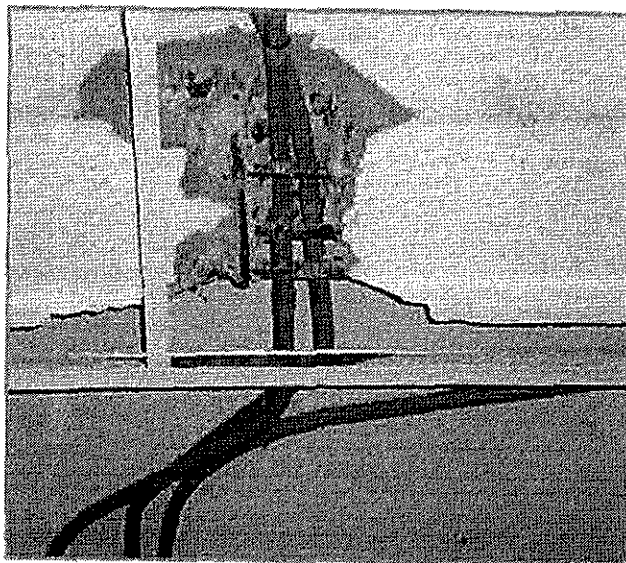
Fotografía N° 5: Sumidero sector estacionamientos



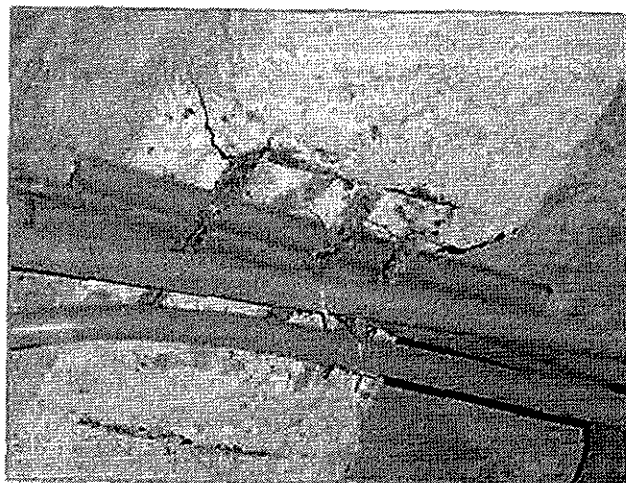
Fotografía N° 6: Sumidero sector oficinas



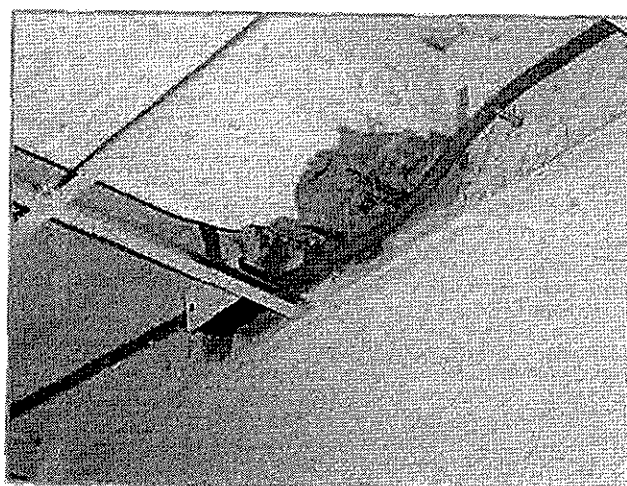
ANEXO FOTOGRÁFICO  
(Continuación)



Fotografía N° 7: Daño en viga edificio antiguo



Fotografía N° 8: Daño en viga edificio antiguo

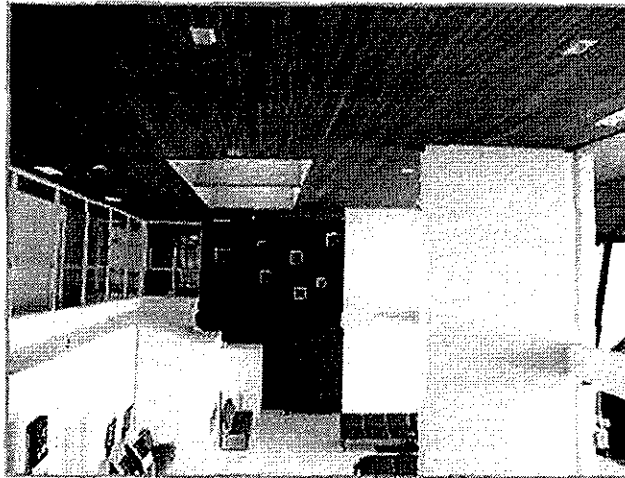


Fotografía N° 9: Daño en viga edificio antiguo

**ANEXO FOTOGRÁFICO**  
(Continuación)

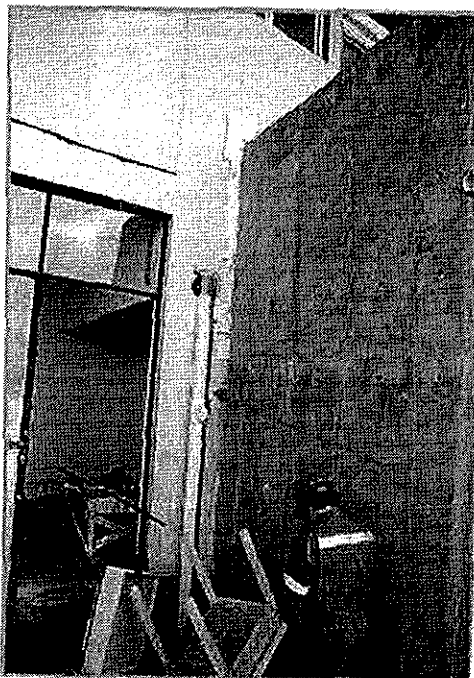


Fotografía N° 10: Ventanas faltantes en muro proyectado

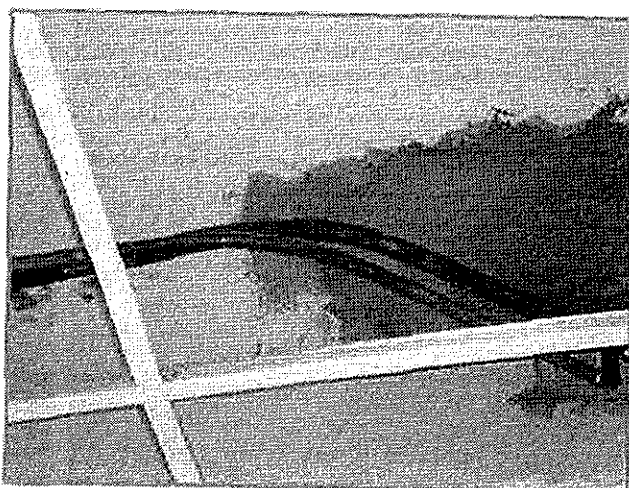


Fotografía N° 11: Ventanas faltantes en muro proyectado

**ANEXO FOTOGRÁFICO**  
(Continuación)

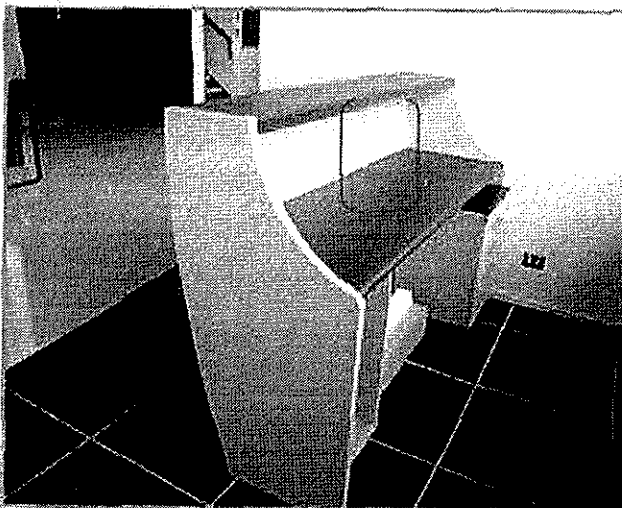


Fotografía N° 12: Cañería de agua potable sin anclajes

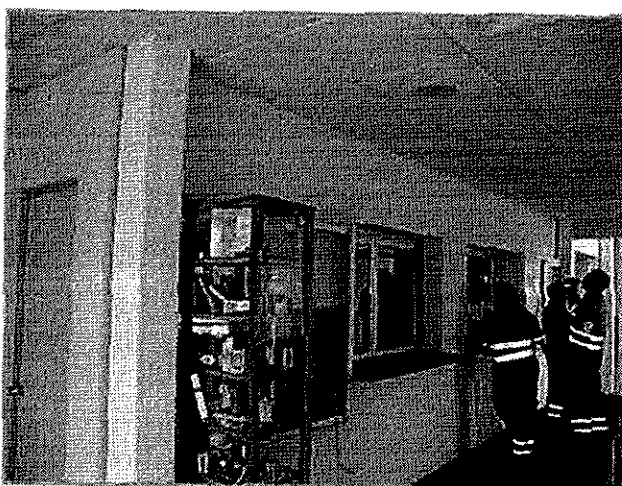


Fotografía N° 13: Cañería de agua potable

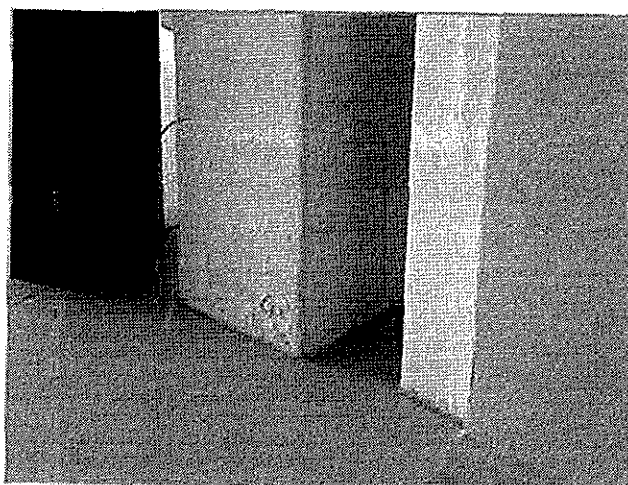
**ANEXO FOTOGRÁFICO**  
(Continuación)



Fotografía N° 14: Mueble módulo de concesiones



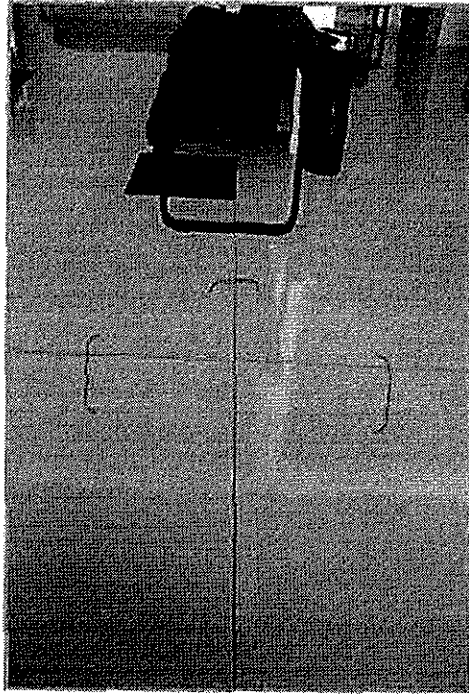
Fotografía N° 15: Ventanas de módulo de concesiones



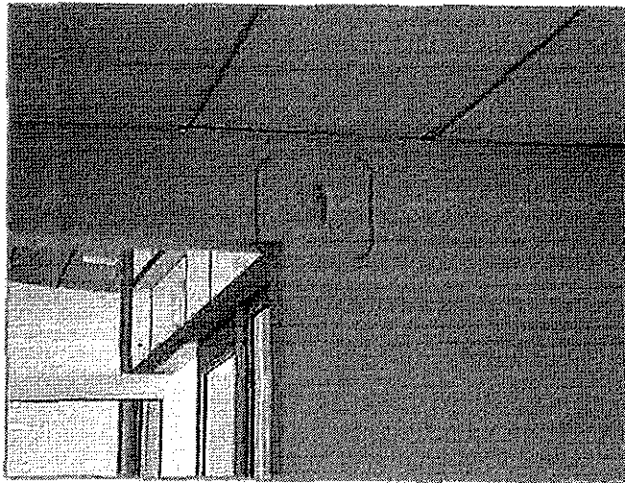
Fotografía N° 16: Detalle de pintura bajo pilar



**ANEXO FOTOGRÁFICO**  
(Continuación)



Fotografía N° 17: Junta de dilatación pavimento porcelanato en primer piso



Fotografía N° 18: Defecto en pintura muro primer piso



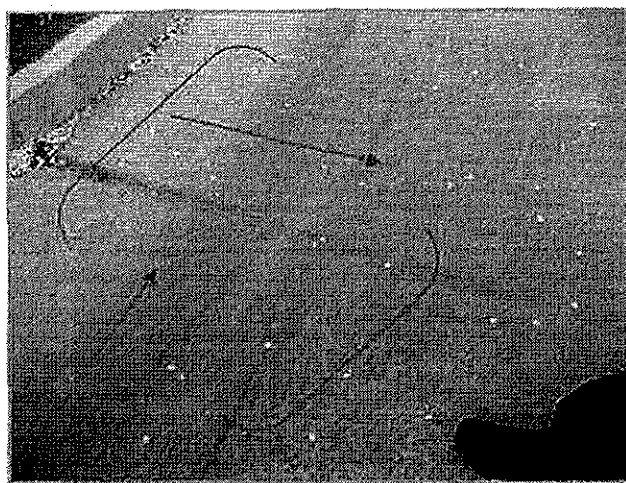
**ANEXO FOTOGRÁFICO**  
(Continuación)



Fotografía N° 19: Cielo americano del primer piso



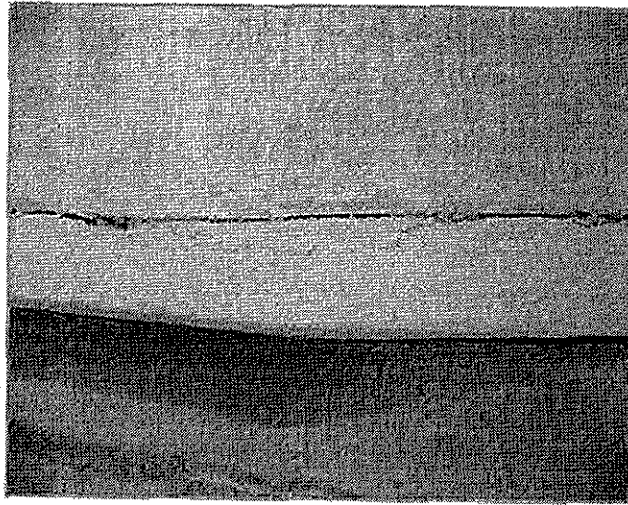
Fotografía N° 20: Falta de tope puerta.



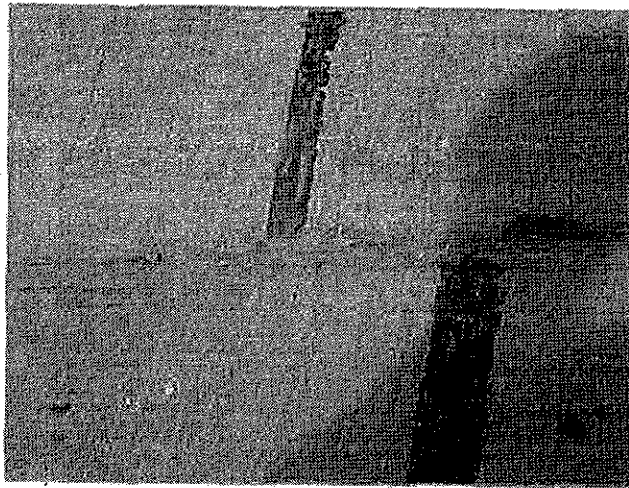
Fotografía N° 21: Pavimento exterior

*A*

ANEXO FOTOGRÁFICO  
(Continuación)



Fotografía N° 22: Solera fisurada



Fotografía N° 23: Discontinuidad en junta de dilatación

LORA



[www.contraloria.cl](http://www.contraloria.cl)