



a la "Plaza de Pesaje - Preparación Área de Trabajo" del Subsector B3 se le asignó un 100% de avance sin un proyecto aprobado que detallara su alcance, y las visitas de fiscalización no mostraron faenas que justificaran tal progreso. De manera similar, la "Pasarela San Pedro" en el Subsector B4 fue aprobada con un 100% de avance para el hito del 80%, pero las fiscalizaciones posteriores evidenciaron que la estructura aún no estaba concluida, con trabajos pendientes en barandas y cúpula. Además, la partida "Plaza de Pesaje - Vialidad y Plataformas" del Subsector B3 fue considerada con altos porcentajes de avance (87%, 99%, 100%) para los hitos del 30%, 50% y 80% respectivamente, a pesar de no contar con un proyecto aprobado ni antecedentes técnicos que respaldaran dicho progreso; de hecho, la Contraloría advierte que, si se excluyera este ítem, los avances mínimos exigidos no se cumplirían.

También se constató que el concesionario presentó de forma incompleta parte de los proyectos de Ingeniería de detalle (PID) para el Subsector B4, omitiendo documentos cruciales como especificaciones técnicas, cubicaciones y tomos de estructuras, una situación que no fue observada ni multada por el Inspector Fiscal. Estos documentos fueron entregados fuera de los plazos máximos establecidos, incluso con las extensiones de plazo concedidas debido a la pandemia de COVID-19. A esto se suma que el Inspector Fiscal aprobó el proyecto de agua potable y alcantarillado para el Área de Servicios Generales y Atención de Emergencias del Subsector B4 sin que contara con la autorización sanitaria correspondiente, infringiendo las Bases de Licitación. También se detectaron inconsistencias en los parámetros de cálculo para estos proyectos, con una diferencia de 100 personas en la capacidad de diseño. El informe también detalla profundas deficiencias en los mecanismos de control interno y en la gestión contable de la DGC y la Dirección de Contabilidad y Finanzas (DCyF) del MOP. Se observó una falta de procedimientos formales para la custodia y revisión de garantías

y seguros, y para la contabilización de contratos de obras en concesión, lo que impide un control uniforme y el seguimiento de activos de infraestructura pública. El Libro de Obras, un documento oficial clave para registrar hechos importantes durante la construcción, no fue utilizado de manera consistente para notificaciones sobre indemnizaciones provisionales por expropiaciones, contraviniendo las Bases de Licitación. Se hallaron también deficiencias en la contabilización de expropiaciones y multas, sin procedimientos claros para el tratamiento contable y presupuestario de los ingresos y pagos relacionados. Se evidenció la falta de registro contable de ingresos por parte del concesionario por concepto de expropiaciones, como un vale vista de \$21.172.000.000 recibido en febrero de 2023. Además, se identificó una regularización tardía (401 días) de un registro contable duplicado de una multa, afectando los resultados de ejercicios anteriores y distorsionando la información financiera. Finalmente, se detectaron retrasos sistemáticos en la revisión de informes, con el Inspector Fiscal excediendo el plazo de 30 días para manifestar conformidad o discon-

formidad con los costos de construcción presentados por el concesionario para el pago del IVA.

ACCIONES Y PLAZOS: LA CONTRALORÍA EXIGE RESPUESTAS Y CORRECCIONES

Frente a la gravedad de las observaciones, la Contraloría ha establecido plazos perentorios para la corrección de las anomalías y la determinación de responsabilidades:

- La CGR formulará un reparo por los \$329.540.767 pagados improcedentemente por concepto de IVA, iniciando un juicio de cuentas contra el MOP para recuperar estos fondos públicos.
- La DGC deberá iniciar un sumario en 15 días hábiles para determinar las eventuales responsabilidades administrativas derivadas de la aprobación del proyecto de agua potable y alcantarillado sin la autorización sanitaria correspondiente.
- El Inspector Fiscal tendrá que proponer las multas contractuales por la entrega incompleta y tardía de los proyectos de Ingeniería de detalle, así como por la aprobación del proyecto sanitario sin la debida autorización.
- La DGC dispone de 60 días hábiles



para sustentar documental y técnicamente los porcentajes de avance aprobados en ítems clave como "Plaza de Pesaje - Vialidad y Plataformas", "Instalaciones y Paisajismo Tramo B4", "Plaza de Pesaje - Preparación Área de Trabajo" y "Pasarela San Pedro". Si no se acredita, se deberán aplicar las medidas contractuales pertinentes.

- Se insta a la DGC a establecer lineamientos o un procedimiento formalizado para el tratamiento de las partidas globales a fin de garantizar un cálculo correcto del avance físico.

- Las Direcciones de Concesiones y de Contabilidad y Finanzas deben implementar medidas para mejorar los controles internos y contables en 60 días hábiles, incluyendo la conclusión de la tramitación de procedimientos para la custodia de garantías, el uso consistente del Libro de Obras, la regularización de registros contables duplicados, y la formalización de una metodología para la contabilización de contratos de concesión de obras públicas.

- La DCyF deberá asegurar el registro contable y la transferencia al Fisco de los ingresos por expropiaciones recibidos del concesionario e implementar procedimientos para el tratamiento contable y presupuestario de dichos montos.

- Se exige a la DGC que asegure que los Inspectores Fiscales cumplan los plazos para la revisión y aprobación de los informes de construcción y los antecedentes para el pago del IVA.

- La DCyF deberá acreditar las regularizaciones contables de partidas en conciliación de larga data y adoptar medidas de control para identificar transacciones improcedentes o duplicadas.

Las Direcciones involucradas deberán informar los avances de estas medidas a la Contraloría General de la República en los plazos establecidos, reafirmando la exigencia de una administración pública eficiente, transparente y responsable con los recursos del Estado. 📰



Senador Castro "Una ruta tan judicializada como la H6 no podía haber incurrido en esta falta"

Tras conocerse el informe de Contraloría, el senador por la región Juan Luis Castro manifestó que este informe debiese constituir "un antes y un después. ¿Por qué? Porque una ruta tan judicializada como la H6 no podía haber incurrido en esta falta, que es acelerar un proceso que no tiene correlato con lo que se hace en la obra y por lo tanto vulnera la ley".

El parlamentario calificó como grave lo señalado por la Contraloría. "Entiendo de mejor manera por qué salió el anterior director general de concesiones. Ahora debe resolverse una nominación titular, pero en una ruta como esta, tan compleja y difícil, plagada de intereses, tiene que limpiarse absolutamente de cualquier tipo de vicio de procedimiento, como aquí se está diciendo", señaló.