ANADIE
Alianzas Público Privadas





INFORME ANUAL DE ACTIVIDADES 2022

Dirección de Fiscalización

CONTENIDO

		Pág.
	Presentación	4
I.	Marco Legal	6
II.	Firma del primer contrato de alianzas del proyeto "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias de la Autopista Escuintla – Puerto Quetzal con cobro de peaje"	8
III.	Fase de Construcción	12
IV.	Supervisión de cumplimiento de las Condiciones Mínimas de Operación y Mantenimiento durante la Fase de Construcción de Obra	14
V.	Estudios realizados durante 2022	31
VI.	Primer informe de avances del Proyecto Autopista Escuintla – Puerto Quetzal – diciembre 2022	34
VII.	Fortalecimiento a la Dirección de Fiscalización para 2023	36
VIII.	Desarrollo de la tecnología para la fiscalización y medición de los proyectos	37
IX.	Conclusiones	38

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS

		Pág.
Fotografía 1	Instalación de sistema aforador	16
Fotografía 2	Cámaras de conteo y luminarias	16
Fotografía 3	Pórtico kilómetro 65 y kilómetro 97	16
Fotografía 4	Presencia de ambulancia en estación de Pesos y Dimensiones kilómetro 63	17
Fotografía 5	Presencia de ambulancia en estación de Pesos y Dimensiones kilómetro 98	18
Fotografía 6	Atención a pacientes	18
Fotografía 7	Asistencia de emergencias	19
Fotografía 8	Libro de la DIACO	20
Fotografía 9	Línea gratuita de atención a emergencias	21
Fotografía 10	Retornos irregulares	21
Fotografía 11	Limpieza de la estructura de la vía	22
Fotografía 12	Aplicación de sello asfáltico	24
Fotografía 13	Estado actual de puentes	25
Fotografía 14	Drenajes	26
Fotografía 15	Señalización y Seguridad	27
Fotografía 16	Defensas	28
Fotografía 17	Control de vegetación	29
Fotografía 18	Limpieza del derecho de vía completo	29
Fotografía 19	Cercado del derecho de vía	30
Fotografía 20	Visitas de supervisión al Proyecto	30
Fotografía 21	Estudio de Tránsito en el Derecho de Vía	31
Fotografía 22	Estudio Forestal	32
Fotografía 23	Validación de defensas y obras de arte sobre el Derecho de Vía	32
Fotografía24	Estudio de validación de retornos, asentamientos y Accesos sobre el Derecho de Vía	33
Fotografía 25	Presentación del Director de Fiscalización interino	34
Fotografía 26	Invitación al evento	35

Ilustración 1	Imagen de referencia	4
Ilustración 2	Imagen de referencia	7
Ilustración 3	Imagen de referencia	9
Ilustración 4	Imagen de referencia	33



PRESENTACIÓN

Con la visión de generar mayor competitividad y crecimiento económico para el país, el 29 de marzo de 2022, se firmó el contrato del primer proyecto de alianzas público privadas denominado "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias de la Autopista Escuintla-Puerto Quetzal con cobro de peaje", el cual fue aprobado mediante el decreto 18-2021.

La Autopista Escuintla-Puerto Quetzal como coloquialmente se le conoce al proyecto, consiste en la rehabilitación construcción, operación y mantenimiento de las dos pistas que integran el tramo carretero Escuintla – Puerto Quetzal, denominado CA-9 sur "A", que va desde el km 60.9 al 102.1, así como las demás obras complementarias necesarias para elevar la infraestructura vial existente a nivel de autopista. Esta carretera representa un importante corredor logístico para el país debido a que comunica el área metropolitana con el Puerto Quetzal y con sitios turísticos en el pacífico, proyectos industriales e inmobiliarios.

El contrato fue firmado por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda como institución contratante del Estado, la ANADIE como entidad responsable de promover la modalidad de contratación de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica, y el Consorcio Autopistas de Guatemala Sociedad de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica -CONVIA-, quien ganó la licitación para desarrollar tan importante infraestructura.

A partir de ello, se inició una serie de retos para dar cumplimiento a lo establecido en el documento que se firmó, como la conformación del Directorio Ad-Hoc, la integración de la Comisión Arbitral,



Ilustración 1. Imagen de referencia

nombramientos de personal como el supervisor e inspector de la obra, entrega de bienes de parte del CIV a CONVIA, la habilitación del libro de obras, entre otros.

Al haberse realizado lo antes descrito, el 30 de mayo de 2022 de acuerdo a lo establecido en el libro de actas del Directorio Ad-Hoc, se dio inicio a una fase importante para la transitabilidad de la carretera que consiste en la sub fase de pre construcción, en la que CONVIA debe cumplir con las condiciones mínimas de operación y mantenimiento, de tal forma que la carretera sea transitable para los usuarios, mientras se cumplen con los requerimientos de los estudios definitivos de ingeniería para dar paso a la fase de construcción.

Por lo que desde junio 2022 se inició con un trabajo de supervisión exhaustiva de la infraestructura de los 42 Km que abarca el proyecto, verificando el cumplimiento de las condiciones mínimas de operación y mantenimiento, tales como: estado del pavimento, limpieza, control de vegetación, señalización vertical y horizontal, puentes transitables, mantenimiento de defensas, cercado del derecho de vía, asistencia vial y servicio de atención de emergencias.

El seguimiento a las diferentes fases del Proyecto en la modalidad de Alianzas Publico Privadas, es importante para promover la confianza, credibilidad y transparencia y que permita consolidar el modelo en el país, ya que se realiza una apropiada distribución de riesgos, se implementan indicadores de servicio orientados al usuario, se desarrolla infraestructura con altos estándares de calidad e innovación tecnológica y la de optimización de recursos.

I. Marco Legal

DIRECCIÓN DE FISCALIZACIÓN

El Director de Fiscalización será el jefe superior de la Dirección de Fiscalización y ejercerá sus funciones de conformidad con lo que establece la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, su reglamento las directrices e instrucciones que dicte el Consejo.

El Director de Fiscalización ejercerá sus funciones en apego de lo que establece la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, Decreto Número 16-2010 del Congreso de la República de Guatemala, entre las que se establecen en su artículo 28 las siguientes

- Dirigir la fiscalización de los niveles de servicio y verificar el cumplimiento de los estándares técnicos pertinentes, de conformidad con las leyes atinentes y el contrato de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica;

- Requerir de las instituciones contratantes del Estado la información y antecedentes que estime necesarios y que guarden relación con sus respectivas esferas de competencia;

- Realizar aquellos actos de administración necesarios para el cumplimiento de las funciones de la Dirección de Fiscalización;

- Vincularse técnicamente con las instituciones Internacionales dedicadas al ámbito de su competencia, sin perjuicio de las atribuciones que corresponden a otras instituciones.

Finalmente, en el artículo se indica que "Sin perjuicio de lo anterior, el ámbito de competencia del director de Fiscalización no alcanzará la fase de construcción del proyecto, la que corresponderá al Director Ejecutivo, sin menoscabo a la fiscalización que tendrá que ejercer el órgano contralor del Estado".



De igual forma el Reglamento de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, Acuerdo Gubernativo No 360-2011 establece en su artículo 46 lo siguiente:

- Elaborar el Programa Anual de Fiscalización.

- Adoptar las medidas necesarias para la debida observancia de las disposiciones legales y proponer la aplicación de las sanciones que procedan.

Asimismo, en el Reglamento de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (Acuerdo Gubernativo No. 360-2011, establece en el Capítulo V de la Dirección de Fiscalización, Artículo 46:



Ilustración 2.
Imagen de referencia

"La Dirección de Fiscalización contará como mínimo con las áreas necesarias para ejercer las facultades y atribuciones que le otorga la Ley en materia de dirección, apoyo a la gestión de Proyectos, auditoria y procesos legales. Al efecto, la Dirección de Fiscalización contará con la siguiente estructura:

I. Dirección

II. Subdirección de Apoyo a la Gestión de Proyectos

III. Subdirección de Auditoría

IV. Subdirección de Procesos Legales.

Cada una de las unidades Administrativas referidas contara con el personal necesario y suficiente para atender las necesidades que le corresponda atender considerando su naturaleza y atribuciones, conforme el Manual de Organización que apruebe el Consejo, en términos de lo previsto en el Artículo 13, Literal h) de la Ley y el 30 del presente Reglamento, y el presupuesto autorizado.

II. Firma del primer contrato de alianzas del proyecto "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias de la Autopista Escuintla – Puerto Quetzal con cobro de peaje"

El Proyecto "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias de la Autopista Escuintla – Puerto Quetzal con cobro de peaje", en adelante El Proyecto, comprende la rehabilitación de las dos pistas que integran el tramo carretero Escuintla – Puerto Quetzal de la ruta Centroamericana identificada como CA-09 Sur "A" para elevarla a nivel de autopista.

La ruta consta de 41 kilómetros de cada lado, que van desde el KM. 60.9 al 102.1 y conecta con el principal puerto en el Océano Pacífico de Guatemala, permitiendo facilitar la logística de conectividad del transporte terrestre con el marítimo.

Comprende la construcción de obras complementarias y demás infraestructura, así como la administración, gestión, mantenimiento y operación del proyecto que garantice los servicios de transitabilidad con la calidad, confiabilidad, continuidad y seguridad requeridos.

El proyecto contempla, entre otras, los siguientes tramos y obras complementarias:

- Tramo principal, el cual comprende entre los kilómetros 60+900 al 102+100 de la Ruta CA-09 Sur "A".
- Distribuidor de transito actual ubicado dentro de la finca portuaria de Puerto Quetzal, kilómetro 101+200, así como la conexión hacia Puerto San José (Longitud 2.069 kms) y hacia Iztapa (Longitud 1.830 kms).
- Interconexión entre la Ruta CA-09 Sur "A" y CA-09 Sur.
- Distribuidor de tránsito a desnivel Taxisco (Estación 63+700).
- Retorno a desnivel (Estación 75+100).
- Distribuidor de tránsito a desnivel Masagua (Estación 84+000).
- Distribuidor de tránsito a desnivel Obero (Estación 93+500).
- Paso elevado (Estación 71+970).
- 20.5 kilómetros de carriles de aceleración y desaceleración, distribuidos en ambas pistas.
- Carriles auxiliares, carriles complementarios, carriles de servicio de los distribuidores d.e tránsito y carriles de parada de autobuses y área de parqueo.
- Construcción de dos nuevos puentes paralelos a los puentes El Limoncillo.
- Demolición y construcción del puente El Naranjo.
- Pasos de Ganado y Bóvedas.
- Edificios administrativos y plazas y garitas de cobro.
- Pasarelas peatonales y para vehículos no motorizados o Mercado de frutas.

El Proyecto impactará en mejorar la vialidad del tramo denominado circuito portuario, con la intención de optimizar la fluidez y transitabilidad al final del tramo principal y la calidad del servicio; así como lograr la interconexión entre las Carreteras CA-09 Sur "A" y la CA-09 Sur, facilitando que el tránsito de vehículos de carga no circule a través de la población de Puerto de San José, Escuintla.

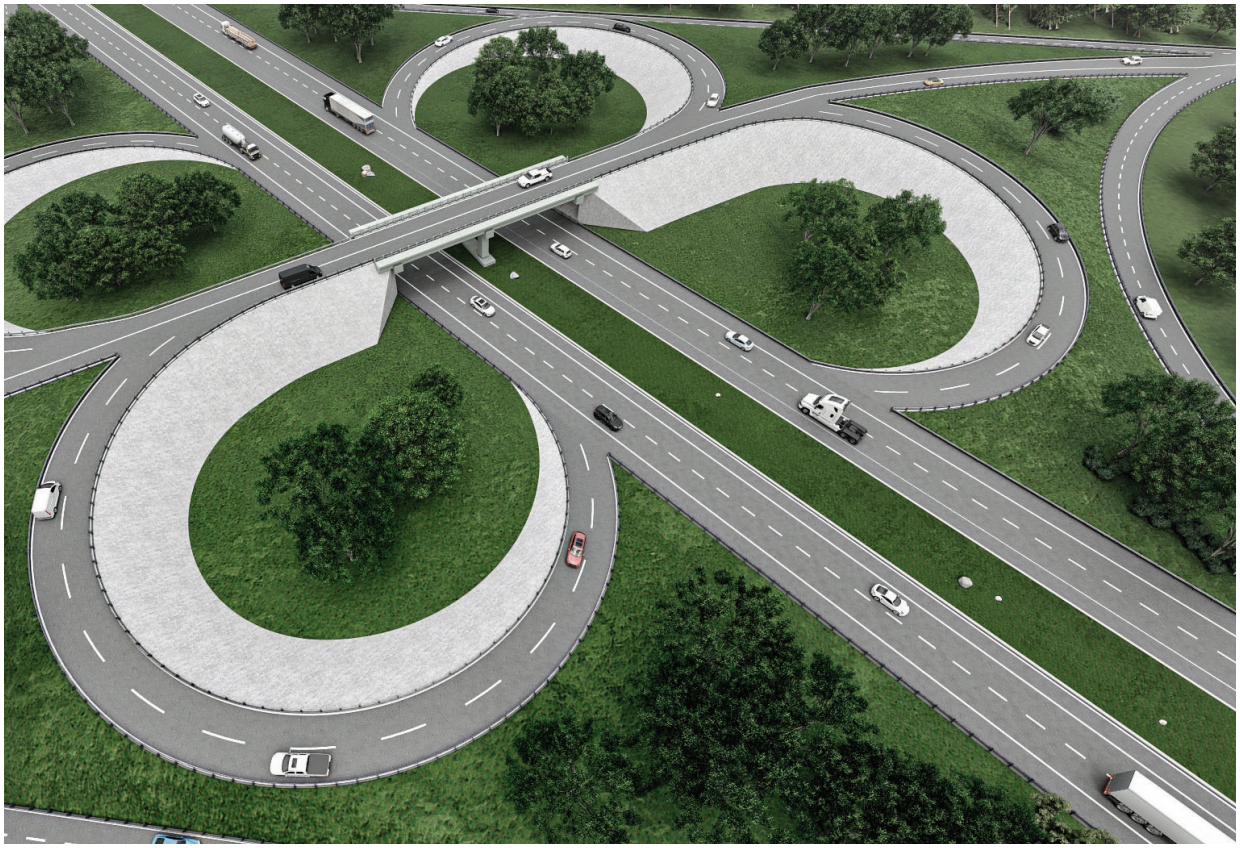


Ilustración 3. Imagen de referencia

Para el caso específico de esta modalidad debía concretarse por medio de un contrato, celebrado entre la institución Contratante del Estado (Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda), la ANADIE y el Participante Privado.

La iniciativa del proyecto de contrato contiene un total de 97 cláusulas y 12 anexos; iniciativa que fue aprobada el 24 de noviembre de 2021, en la 76ª sesión ordinaria del Congreso de la República, constituyéndose de esa forma en el primer contrato de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica.

La iniciativa contó con un total de 105 votos a favor para continuar con el proceso de formación de ley y en especial dar cumplimiento a la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica. De esa cuenta el 6 de diciembre del año 2021 se publicó en el Diario de Centroamérica el Decreto número 18-2021, culminando así el proceso de formación de ley; el cual establece entre otras cosas que, durante los primeros ocho años del Proyecto, los Concejos Municipales de Desarrollo Urbano y Rural -COMUDES- de los municipios de: Escuintla, Masagua, Puerto San José, Iztapa y Taxisco, recibirán el 80% del canon que Consorcio Autopistas de Guatemala, Sociedad de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (CONVIA) entregue al Estado. El 20% restante pasará a formar parte del fondo común del Gobierno de Guatemala.

Así mismo, se estipula que a partir del noveno año, cuando el monto del canon se incrementa en más de 10 veces, estos cinco COMUDES recibirán el 40% de estos ingresos. En tanto, los Consejos Departamentales de Desarrollo -CODEDES- de todo el país recibirán otro 20% y el 40% restante se destina al fondo común. Además, obliga al Estado a mantener en condiciones adecuadas la vía alterna (CA-09 Sur) que conecta a las comunidades.

Al haberse publicado el Decreto número 18-2021 del Congreso de la República de Guatemala, se inició con las gestiones que enmarca tanto la Ley de Alianzas como su Reglamento, en especial la remisión del expediente del Congreso de la República a la ANADIE y el posterior traslado a la Escribanía de Cámara de Gobierno para la firma del contrato de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica, concretándose el 29 de marzo de 2022.

Fases del proyecto

El proyecto se compone de dos fases principales:

- Fase de Construcción
- Fase de Explotación

FASE DE CONSTRUCCIÓN

Entendida esta como el período de tiempo transcurrido entre la fecha de inicio del plazo para construir infraestructura económica.

SUB FASE DE PRECONSTRUCCIÓN

Esta sub fase dura desde la suscripción del "Acta de Inicio de Sub Fase de Pre construcción", hasta la fecha de suscripción del "Acta de Inicio de la Sub fase de Construcción".

Durante esta fase se realizan los Estudios Definitivos de Ingeniería – EDI- y los trámites correspondientes para la obtención de licencias, permisos y aprobación de los Estudios Ambientales

SUB FASE DE CONSTRUCCIÓN DE OBRA

Inicia desde la fecha de suscripción del "Acta de inicio de la sub fase de Construcción" tendrá una duración máxima de 24 meses y deberá suscribirse el "Acta de Recepción de Obra"

Durante esta sub fase se deberá realizar todas las obras de ingeniería detalladas en el Anexo 2 del Contrato.

FASE DE EXPLOTACIÓN

Es el período de tiempo transcurrido entre la finalización de la fase de construcción y el vencimiento de El Contrato.

Durante esta fase CONVIA deberá operar y prestar los servicios y estándares de calidad previstos en el contrato.

SUB FASE DE PRUEBA DE OPERACIÓN

Inicia en la fecha de suscripción del "Acta de Recepción de obra" hasta la fecha de suscripción del "Acta de inicio de operación y mantenimiento".

En esta Sub fase da inicio a la operación del proyecto y no será aplicable el régimen sancionatorio del contrato.

SUB FASE DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

Inicia con la suscripción del "Acta de inicio de operación y mantenimiento" y finaliza con la suscripción del "Acta de inicio de la sub fase de reversión".

A partir de esta sub fase se implementará el control de los Indicadores de conservación y mantenimiento, los cuales son de carácter obligatorio para CONVIA.

Se subdivide de la siguiente manera:

SUB FASE PARA EL DESARROLLO DE OBRAS PROGRAMADAS DIFERIDAS A UNA SEGUNDA ETAPA DE INVERSIÓN

Esta sub fase iniciará como máximo al final del cuarto año de haber iniciado la sub fase de Operación y Mantenimiento de la primera etapa de inversión, CONVIA deberá iniciar la operación de la segunda etapa de inversión conforme las disposiciones y lineamientos establecidos en el Contrato.

Le serán aplicables las disposiciones relativas a la Fase de Construcción y Explotación por tratarse de obras programadas que se realizarán de manera diferida, mismas que deberán cumplir las condiciones y requisitos definidos en las fases respectivas.

Cuando las obras diferidas estén construidas e inicie operación y mantenimiento se integrarán al plazo definido para este contrato, razón por la cual esta fase concluye también con el inicio de la Sub fase de reversión.

SUB FASE DE REVERSIÓN

Inicia desde la suscripción del "Acta de inicio de Reversión" hasta la finalización de esta o al vencimiento del plazo máximo de vigencia del contrato, lo que ocurra primero.

Cualquier gestión pendiente al vencimiento del plazo de esta sub fase podrá resolverse durante la recepción y liquidación del contrato.

En esta fase CONVIA trasladará al Estado la tenencia de obras, las plazas de cobro, las estaciones de pesaje y la totalidad de los bienes muebles e inmuebles afectos al Contrato, así mismo todos los equipos, software y demás activos que hacen parte del Proyecto.



III. Fase de Construcción

Sub fase de pre construcción

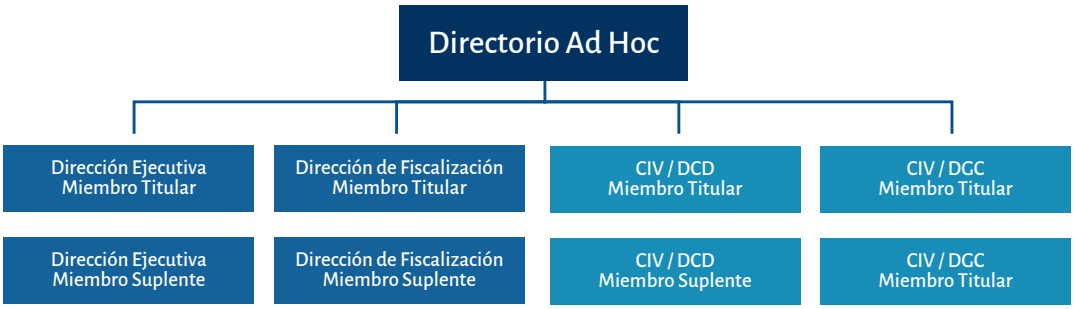
Según lo establecido en el contrato se cumplieron con los hitos de sesenta días previos a la sub fase de pre construcción, siendo uno de ellos la conformación del Directorio Ad-Hoc, que es el cuerpo colegiado que decide sobre las actividades durante la fase de construcción del proyecto.

De igual forma se procedió a cumplir con la integración de la Comisión Arbitral Ad-Hoc, para tal efecto la ANADIE cumplió con el procedimiento establecido en la Ley de Alianzas y su reglamento notificando a CONVIA y al CONADIE, la elaboración de las listas de selección y posterior acuerdo de nombramientos de integración.

Fue importante por la magnitud del proyecto la participación del CIV en el cumplimiento de los hitos de sesenta días previo a la sub fase de pre construcción, habiendo suscrito oportunamente el acta de entrega de bienes, a través del cual pone a disposición de CONVIA el derecho de vía, así como de otras estructuras.

Algunos otros hitos de los primeros sesenta días antes de la sub fase de pre construcción son:

- El 23 de mayo de 2022, se conformó el Directorio Ad-Hoc, quedando integrado de la siguiente forma:



- El Directorio Ad Hoc, designó al Inspector de Proyectos, a partir del día 25 de mayo de 2022, quien realizará las funciones, según lo establecido en el Artículo 78 de la Ley de Alianzas.

- El 25 de mayo de 2022, la Dirección Ejecutiva de la ANADIE, designó en el puesto al Supervisor de Proyectos, quien realizará las funciones establecidas en dicho puesto, según lo establecido en el Artículo 79 de la Ley de Alianzas.

- El 26 de mayo de 2022, se firma el Acta 01-2022, entre el CIV y CONVIA, para la entrega material y jurídica de los bienes públicos por parte del CIV al Participante Privado, en cumplimiento con la cláusula decima cuarta del contrato de Alianzas.

- Al haberse cumplido con los hitos antes descritos, el 30 de mayo de 2022 se procedió a asentar dentro del libro de actas de cumplimiento del Directorio Ad-Hoc el acta de inicio de sub fase de pre construcción del proyecto mediante el Acta 001-2022.



■ A partir de la firma del Acta 001-2022, se origina la obligación de CONVIA de actuar sobre la estructura del pavimento del tramo principal sentido sur-norte, Escuintla – Puerto Quetzal CA-09 Sur.

■ La sub fase de Pre construcción establece, entre otras actividades, la obligación al participante privado de presentar el Estudio Definitivo de Ingeniería, que integra la planificación, diseño y presupuesto de toda la infraestructura que contempla el proyecto.

■ El 31 de mayo de 2022, Consorcio Autopistas de Guatemala, Sociedad de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, inicia los trabajos de la fase de pre construcción, que incluye entre otros:

- La colocación de la primera capa de sello asfáltico en el tramo principal sentido sur-norte,

- Corte de maleza en el derecho de vía y arriate central,

- Prestación de asistencia médica y vial a través de la línea gratuita 1-801-0007482;

- Elaboración de inventarios de retornos no autorizados; nuevos asentamientos humanos y de señalización no autorizada, los cuales han sido remitidos al CIV.

■ En la sesión ordinaria del Directorio Ad Hoc, celebrada el veintinueve (29) del mes de julio del año dos mil veintidós (2022), se procede a realizar la Recepción de propuesta de solución técnica sobre la estructura de pavimento, junto con la propuesta de cronograma de trabajo, por parte de CONVIA, según consta en el Oficio CON guion dos mil veintidós guion cero sesenta y seis (CON-2022-066).

Posteriormente, el Directorio Ad-Hoc, por medio de Oficio DIR guion AD guion HOC guion doble cero guion uno (DIR-AD-HOC-001-2022) de fecha el veintinueve (29) del mes de julio del año dos mil veintidós (2022), trasladan al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, la Propuesta de la solución técnica de actuación sobre la estructura de pavimento junto con la propuesta de cronograma de trabajo, para la aprobación correspondiente.

■ El veintinueve (29) de agosto de dos mil veintidós (2022), mediante el oficio CONVIA guion dos mil veintidós guion cero ochenta y nueve (CONVIA-2022-089), el Consorcio Autopistas de Guatemala, Sociedad de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, presenta al Directorio Ad-Hoc el expediente que contiene el "ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERIA" conformado por cuarenta y cinco (45) leitz, resguardados en cinco (5) cajas plásticas.

El directorio Ad-Hoc, en cumplimiento a lo establecido en el contrato de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, traslada el Estudio Definitivo de ingeniería, mediante el Oficio identificado como OFICIO DIR guion AD guion HOC guion cero doce guion dos mil veintidós DIR-AD-HOC-012-2022, de fecha treinta (30) de agosto de dos mil veintidós (2022) a la Dirección General de Caminos para su revisión y posterior aprobación.

IV. Supervisión de cumplimiento de las Condiciones Mínimas de Operación y Mantenimiento durante la Fase de Construcción de Obra

Dentro de las atribuciones de la Dirección de Fiscalización y con relación a las condiciones mínimas de operación y mantenimiento durante la Fase de Construcción, planteadas en el Anexo cuatro (4) del Contrato de Alianzas del proyecto, la Dirección de Fiscalización, para garantizar el cumplimiento de los niveles de servicio y los estándares técnicos establecidos, velar y proteger el ejercicio de los derechos de los usuarios, ha iniciado con las labores de verificación de las condiciones mínimas de operación y mantenimiento, a través de la Supervisión del proyecto.



CONDICIONES MINIMAS DE OPERACIÓN			
No.	CODIGO	SUBCODIGO	NOMBRE
1	O-C-A AFORO	O-C-GP-A	Aforos horarios por tipo de vehículo, 7x24 cada dos meses
2	O-C-AE ATENCION DE EMERGENCIAS	O-C-AE-1	Coordinación de emergencias - disponibilidad de servicio de grúas a menos de 30 minutos y ambulancias a menos de 10 minutos
3		O-C-AE-2	Respuesta de la cuadrilla de señalización, asistencia vial y vigilancia - circulación cada hora
4	O-C-US SERVICIOS AL USUARIO	O-C-US-1	Atención de quejas y/o sugerencias a través del libro de la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor - DIACO-
5		O-C-US-2	Teléfono de emergencia - línea gratuita
6		O-C-ADV-3	Asentamientos y accesos irregulares - no permitir nuevos asentamientos en el Derecho de vía ni accesos o retornos irregulares.

CONDICIONES MINIMAS DE MANTENIMIENTO			
No.	CODIGO	SUBCODIGO	NOMBRE
1	M-C-P PAVIMENTOS	M-C-1-LCA	Limpieza de toda la estructura de la vía
2		M-C-2-EPR/F	Estado de los pavimentos rígidos/flexibles -Que se mantenga la transitabilidad-
3	M-C-OA OBRAS DE ARTE (Puentes y paso a desnivel)	M-C-3-E	Elementos de los puentes que no pongan en riesgo la seguridad del usuario
4	M-C-OD OBRAS DE DRENAJE	M-C-4-ODC	Mantener limpias las obras de drenaje
5	M-C-SYS SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD	M-C-5-SH	Señalización horizontal y vertical mínima con durabilidad hasta que se inicien los trabajos de rehabilitación
6		M-C-6-D	Mantener defensas existentes
7	M-C-DV DERECHO DE VÍA	M-C-7-VDV	Control de vegetación en derecho de vía, manteniendo una altura menor a 30 cms
8		M-C-8-LDV	Limpieza del derecho de vía completo
9		M-C-9-CDV	Cercado del derecho de vía

A continuación, se presenta una síntesis de las actividades realizadas desde junio a diciembre de 2022 por la Supervisión del Proyecto para verificar el cumplimiento de las condiciones mínimas de operación y mantenimiento del proyecto.

1. O-C-A AFORO

O-C-GP-A Aforos horarios por tipo de vehículo, 7x24 cada dos meses

DESCRIPCIÓN

Durante la fase de Construcción CONVIA está obligado a realizar aforos de tránsito, basándose en la clasificación contenida en el Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores de Carga y sus combinados, Acuerdo Gubernativo 379-2010.

El Reglamento indica la clasificación por tipo de vehículo, así también la separación entre ejes y el peso por eje, que se permite circular en el territorio nacional.

Esta información es fundamental para tener el historial de los vehículos que transitan en la ruta y su clasificación para la fase de explotación.

ACCIONES

CONVIA instaló en el kilómetro 65 y Kilómetro 97, una estructura metálica en el cual están ancladas las cámaras de conteo y clasificación vehicular, en ambos sentidos de la Autopista; estas cámaras envían datos al servidor para alimentar la base de datos.

El sistema permite la obtención de datos de Aforo Vehicular tales como:

- Detección Vehicular
- Conteo Vehicular
- Conteo de Ejes
- Clasificación Vehicular

Cabe mencionar que, dicho sistema está disponible las 24 horas los 365 días del año con grabación visible de día y de noche.

El sistema aforador genera reportes tipo tabla de los

resultados de medición, reportes que incluyen los siguientes campos: Fecha / Hora / Número de Ejes / Tipo de Vehículo / Foto del Vehículo.
Actualmente se están terminando de calibrar las cámaras conforme los parámetros específicos para el tránsito del área.

Para validar los datos presentados por CONVIA, la Dirección de Fiscalización realizo una consultoría para la elaboración de un Estudio de Tránsito en el Derecho de Vía, en la cual se realizó conteos de tránsito por 7 días consecutivos por veinticuatro horas, en ambos sentidos en el mes de noviembre y diciembre 2022, para lo cual el sistema aforador del consultor se colocó en los pórticos; así mismo se realizó el cálculo de proyecciones de TPDA, TPDS, TPD, cálculo de factores equivalentes, factor camión y ejes equivalentes.

Las siguientes imágenes muestran la forma en que toman los datos las cámaras de conteo.



Fotografía 1. Instalación de sistema aforador



Fotografía 2. Cámaras de conteo y luminarias.



Fotografía 3. Pórtico kilómetro 65 y kilómetro 97

Asimismo, CONVIA ha entregado a la fecha los siguientes informes de Aforos horarios:
Oficio CON-OYM-2023-01 Informe de aforos de los meses de octubre, noviembre y diciembre 2022.

2. O-C-AE
ATENCION DE EMERGENCIAS

O-C-AE-1 Coordinación de emergencias - disponibilidad de servicio de grúas a menos de 30 minutos y ambulancias a menos de 10 minutos

DESCRIPCIÓN
Ambulancias:

Con el afán de velar por la seguridad de los usuarios de la ruta y atender cualquier emergencia que se pueda suscitar, CONVIA debe tener disponibles tres ambulancias las cuales cuentan con un tiempo máximo de respuesta de 10 minutos.

En caso de no estar disponibles, se debe coordinar con los servicios de emergencia tales como Bomberos y/o Cruz Roja.

Las ambulancias en el caso de un incidente darán los servicios de emergencia básica y se trasladara al paciente de ser necesario hacia Escuintla, sin ningún costo.

Grúas:

CONVIA debe mantener en disposición tres grúas, dos para vehículo liviano y una para vehículo pesado, cuenta con un plazo de treinta minutos para acudir al lugar de la emergencia, en caso de no contar con grúas disponibles, se procederá a coordinar grúas con proveedores locales para atender de forma pronta y oportuna a los usuarios.

ACCIONES

CONVIA cuenta con el servicio de Servicio de Ambulancias Fallow EMS, las ambulancias se encuentran equipadas con medicamento y equipo básico para atender emergencias y de ser necesario trasladar al paciente a donde sea necesario.

Se cuenta con servicio de grúas con proveedores locales para atención de emergencias y traslado de vehículos fuera de la ruta y reestablecer la circulación lo antes posible.

CUMPLIMIENTO

Las ambulancias se encuentran instaladas en las estaciones de control de pesos y dimensiones en ambos sentidos de la ruta. Así también las grúas se ubican en puntos específicos para dar cumplimiento al tiempo de respuesta establecido en el Contrato.



Fotografía 4. Presencia de ambulancia en estación de Pesos y Dimensiones



Fotografía 5. Presencia de ambulancia en estación de Pesos y Dimensiones kilómetro 98.



Fotografía 6. Atención a pacientes

3. O-C-AE
ATENCION DE EMERGENCIAS

O-C-AE-2Respuesta de la cuadrilla de señalización, asistencia vial y vigilancia - circulación cada hora -

DESCRIPCIÓN

Se deberá contar con vehículos de asistencia vial y vigilancia realizando recorridos a todo el tramo del proyecto, cada hora, las veinticuatro horas del día, siete días por semana; su función principal es auxiliar a los usuarios, señalizar debidamente el área y coordinar con las unidades de emergencia que se requieran según sea el caso.

ACCIONES

CONVIA mantiene dos unidades de monitoreo realizando recorrido simultaneo, la primera del kilómetro 61 hasta el kilómetro 80 y la segunda inicia recorrido en el kilómetro 80 y finaliza en el kilómetro 102.

Las unidades cuentan con el equipo de señalización correspondiente (conos, luces de emergencia, delineadores) y en caso de accidentes son las encargadas de señalizar el área y desviar el tráfico, están presentes durante toda la asistencia y al finalizar esta, retiran la señalización y dejan libre la vía.

- Unidad de monitoreo y vigilancia
- Unidad de monitoreo y vigilancia
- Señalización nocturna
- Señalización en emergencia



Fotografía 7. Asistencia de emergencias

4. O-C-US
SERVICIOS AL USUARIO

O-C-US-1 Atención a quejas y/o sugerencias a través del libro de la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor –DIACO-

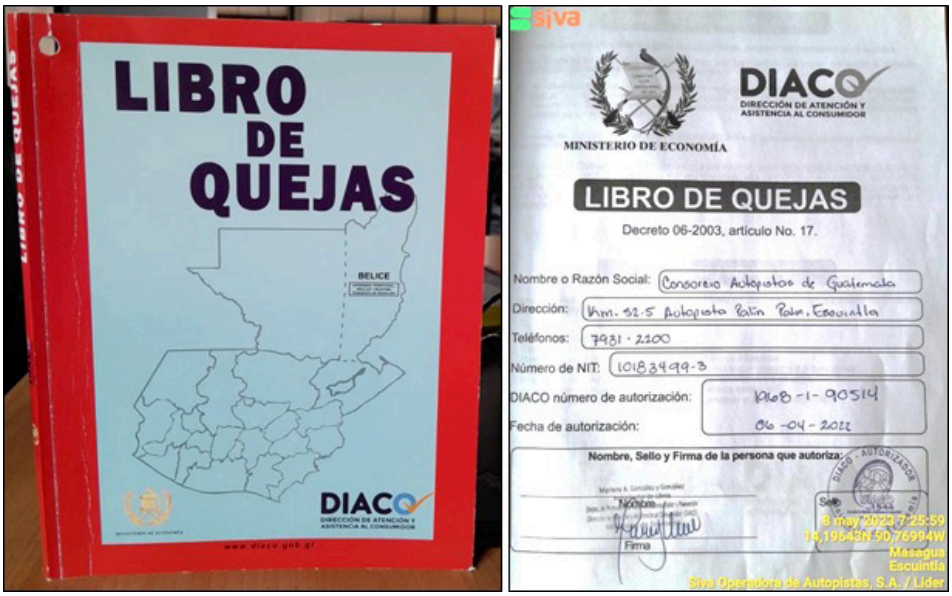
DESCRIPCIÓN

Al ser el participante privado una empresa mercantil, debe contar con el respectivo libro de quejas, el cual debe estar en el proyecto y se debe proporcionar a cualquier persona que requiera hacer alguna anotación en él.

ACCIONES

El libro fue autorizado el 06 de abril de 2022 y se encuentra físicamente en las oficinas del kilómetro 72, Parque Industrial Michatoya Pacifico.

Según reporte de CONVIA en ningún servicio prestado los usuarios han requerido el libro y aún no cuenta con ninguna anotación.



Fotografía 8. Libro de la DIACO

5. O-C-US
SERVICIOS AL USUARIO

O-C-US-2 Teléfono de Emergencia –Línea Gratuita-

DESCRIPCIÓN

Se deberá habilitar una línea gratuita, donde se puedan atender a los usuarios para reportar incidencias y/o emergencias, esta línea debe tener acceso desde cualquier operadora telefónica. Así mismo se debe contar con personal capacitado para atender la línea de emergencia durante las 24 horas del día.

ACCIONES

Con fecha 24 de mayo de 2022 quedo habilitada la línea gratuita de atención a emergencias y asistencia vial con la numeración 1-800-0007482. Esta información fue publicada en redes sociales de CONVIA y en los rótulos indicadores del proyecto a lo largo del tramo.

CUMPLIMIENTO

Se han realizado pruebas de atención a la línea telefónica para asegurar que sea gratuita y que funciones las 24 horas del día.



Fotografía 9. Línea gratuita de atención a emergencias

6. O-C-US
SERVICIOS AL USUARIO

O-C-ADV-3 Asentamientos y Accesos Irregulares –No permitir nuevos Asentamientos en el Derecho de Vía ni Accesos o Retornos Irregulares-

DESCRIPCIÓN

El Ministerio de Comunicaciones, infraestructura y Vivienda entrego a CONVIA por medio del Acta de Recepción de bienes, el listado de los asentamientos, accesos y retornos autorizados en el Derecho de Vía; sobre este listado inicial CONVIA realizo una actualización.

Los accesos o retornos que han aparecido durante la fase de pre construcción han sido cerrados por personal de CONVIA, se mantiene constante monitoreo.

ACCIONES

A la fecha CONVIA ha retirado la totalidad de vallas publicitarias que se encontraban dentro del Derecho de Vía, así mismo se han cerrado retornos no autorizados que fueron abiertos después del inicio de la sub fase de Pre construcción.

La Dirección de fiscalización realizo un levantamiento de inventario de accesos, retornos y asentamientos para validar los datos obtenidos por CONVIA.



Fotografía 10. Retornos irregulares

CONDICIONES MÍNIMA DE MANTENIMIENTO DURANTE LA FASE DE CONSTRUCCIÓN

7. M-C-P PAVIMENTOS

M-C-1-LCA Limpieza de toda la estructura de la vía

DESCRIPCIÓN

Se deberá realizar recorridos con una cuadrilla de limpieza, para garantizar la limpieza de la estructura de la vía, liberar obstáculo u objetos que se encuentren sobre el pavimento como piedras, tierra, lodo, animales, basura, cascajo, vegetación, líquidos y cualquier sustancia peligrosa que pueda representar un obstáculo en la transitabilidad del usuario.

La limpieza deberá realizarse durante las veinticuatro (24) horas, los siete (7) días de la semana; cuando se efectué sobre el pavimento, se deberá delimitar y señalizar el área de trabajo

La condición se refiera a mantener limpio, en todo momento, la estructura de la vía (carriles de circulación vehicular), está se deberá encontrar libre de cualquier tipo de basura y/o elementos que puedan restringir o poner en riesgo el tránsito de los vehículos sobre la autopista.

ACCIONES

CONVIA cuenta con varias cuadrillas de limpieza con personal de mantenimiento, denominados picapollos, los cuales se encargan de la recolección manual de desechos en el derecho de vía, estos desechos se recogen y agrupan en la orilla de la carretera donde el camión de recolección los traslada a botaderos autorizados.



Fotografía 11. Limpieza de la estructura de la vía

8. M-C-P PAVIMENTOS

1. M-C-1-LCA Estados de los pavimentos rígidos/flexibles – que se mantenga la transitabilidad

DESCRIPCIÓN

Se debe mantener la transitabilidad en el pavimento, entendiéndose por transitabilidad la "Calidad funcional de la vía percibida directamente por los usuarios. Nota: Esta calidad se caracteriza en general por la aptitud de la vía de permitir la circulación fluida en condiciones de seguridad y a una velocidad adecuada a su categoría."

ACCIONES

CONVIA realizo de junio a octubre dos mil veintidós, dos aplicaciones de sello asfaltico, el cual consiste en una mezcla bituminosa que se utiliza para rellenar grietas y huecos, sellando la superficie herméticamente y proporcionando delineación de color y textura; en el sentido sur-norte en las siguientes estaciones:

APLICACIÓN SELLO ASFÁLTICO

Mes	Estación inicial	Estación final	Total aplicado m³
Mayo	96+725	97+400	82.77
Junio	81+000	97+400	75.35
Julio	64+100	99+500	68.89
Agosto	61+040	93+100	71.58
Septiembre	61+040	88+600	78.54
Octubre	87+100	62+400	79.41

COLOCACIÓN DE BACHEO EN CALIENTE

Mes	Estación inicial	Estación final	Total aplicado m³
Mayo	88+100	87+000	1.27
Junio	71+500	85+600	5.08
Julio	73+500	85+500	8.47
Agosto	81+000	88+400	2.97
Septiembre	85+361	92+140	1.98
Noviembre	69+727	82+813	0.39
Diciembre	70+440	88+147	0.38

Así mismo realizo pruebas de laboratorio a la mezcla y al banco de materiales; en los meses posteriores ha realizado sello de grietas y bacheo en las áreas dañadas.

Como parte de las acciones de la supervisión se han realizado los reportes correspondientes para atención a la carpeta asfáltica.



Fotografía 12. Aplicación de sello asfáltico

9. M-C-OA OBRAS DE ARTE (PUENTES Y PASOS A DESNIVEL)

M-C-3-E Elementos de los puentes que no pongan en riesgo la seguridad del usuario

DESCRIPCIÓN

Se deberá mantener los elementos de los puentes en óptimas condiciones, tanto en la subestructura y superestructura, de manera que no pongan en riesgo la seguridad de los usuarios.
Los elementos que deben mantenerse dentro de esta condición serán:

- Barandal y demás elementos de todos los puentes y pasos a desnivel, deben estar siempre presentes y pintados sin deformaciones. Las estructuras de metal de los puentes y pasos a desnivel deben estar siempre pintadas, protegidas y libres de corrosión.

- Los apoyos, juntas de dilatación y el sistema de drenaje deben estar limpios y en buenas condiciones.

- Periodicidad de los trabajos/reparaciones
CONVIA deberá efectuar los trabajos / reparaciones en la periodicidad siguiente:

- Los trabajos de pintura y limpieza se deben efectuar una vez al año, previo el inicio de la época de invierno y cuando se considere que la pintura y limpieza requiera otros periodos, según requerimiento del Supervisor.

- Los trabajos de reparación de estructuras dentro de los cinco días siguientes a la fecha en que tuvo conocimiento de la necesidad de reparación, previo aviso al Supervisor.

Cuando existan fallas mayores, CONVIA notificara al Supervisor y llevara a cabo los estudios justificativos para determinar la propuesta de solución, con su respectivo presupuesto, tiempo de ejecución y cronograma de actividades.

Una vez se cuente con esta información, pondrá en conocimiento al Supervisor del plan de solución incluyendo la evaluación si es necesario el cierre de la vía.

ACCIONES

CONVIA ha realizado los trabajos correspondientes a efecto de mantener la seguridad de los usuarios, los barandales de los puentes y pasos de ganado han sido pintados y señalizados.



Fotografía 13. Estado actual de puentes

10. M-C-OD
OBRAS DE DRENAJE

M-C-4-ODC Mantener limpias las obras de drenaje

DESCRIPCIÓN

Se deberá mantener todas las obras de drenaje limpias y libres de cualquier obstáculo, los elementos aplicables son:

• Alcantarillas

- Desazolvadas
- Libres de obstáculos y sin daños
- Deberán asegurar el libre flujo de los cauces de las aguas

• Cunetas y contracunetas

- Asegurar el libre flujo de los escurrimientos a lo largo y ancho de las estructuras

• Gabachas, bordillos, pozos y subdrenajes

- Desazolvados
- Libres de obstáculos

ACCIONES

CONVIA a través de las cuadrillas de limpieza a mantenido la limpieza en las obras de drenaje.
En los recorridos de supervisión se ha verificado la limpieza de cunetas y tuberías, detectando únicamente la presencia de hojas las cuales son removidas por la cuadrilla de limpieza.



Fotografía 14. Drenajes

11. M-C-SYS
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD

M-C-5-SH Señalización horizontal y vertical mínima con durabilidad hasta que se inicien los trabajos de rehabilitación

DESCRIPCIÓN

Se deberá instalar señalización horizontal y vertical mínima, la cual debe tener una durabilidad hasta que inicien los trabajos de Rehabilitación; entendiéndose como señalización mínima, la menor cantidad necesaria para alertar a los usuarios sobre las dimensiones de la autopista y aquella necesaria para prevenir e informar a los usuarios y regular el tránsito, a efecto de contribuir con la seguridad de estos.

Se colocará según regulaciones del "Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para control de Transito" emitido por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana –SIECA-

ACCIONES

CONVIA realizo marcaje de kilometraje y señalización horizontal en el periodo de octubre – noviembre, después de la colocación de la segunda aplicación del sello asfaltico. Así mismo ha colocado la señalización vertical mínima requerida para brindar seguridad al usuario.



Fotografía 15. Señalización y Seguridad

12. M-C-SYS SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD

M-C-6-D Mantener las defensas existentes

DESCRIPCIÓN

Se deberá mantener las defensas existentes, realizando el debido mantenimiento consistente en enderezar, limpiar y pintar; en el caso de que estén inutilizables, estas deberán reemplazarse.

ACCIONES

Al mes de diciembre CONVIA no ha finalizado el inventario de defensas en el tramo que conforma el proyecto,



Fotografía 16. Defensas

13. M-C-DV DERECHO DE VÍA

M-C-7-VDV Control de vegetación en derecho de vía, manteniendo una altura menor a 30 cm

DESCRIPCIÓN

Se deberá efectuar mantenimiento de la vegetación, procediendo a la remoción de la hierba, pastizales, zacate y arbustos, hasta cumplir con el límite de treinta centímetros, así mismo se deberá podar los árboles y arbustos que interfieran con la visibilidad del usuario o que obstruyan con la señalización vertical, defensas y/o que invadan la zona de los hombros y los carriles de circulación.

En caso de los árboles y arbustos que superen las seis pulgadas de diámetro, se deberá obtener autorización y/o permisos previos a proceder a su poda.

Se deberá conservar, en la medida de lo posible, los árboles y arbustos existentes dentro del Derecho de vía, a excepción de aquellos que:

- Obstruyan o deterioren algún componente de la estructura del pavimento.
- Obstaculicen las actividades de operación y man tenimiento y/o
- Pongan en riesgo la seguridad de los usuarios.

ACCIONES

CONVIA mantiene diariamente varias cuadrillas de personal encargadas de chapeo y una cuadrilla encargada de corte de ramas con motosierra.

Así mismo en el mes de diciembre se realizó un estudio de Inventario Forestal en el cual se determinó el número de árboles existentes dentro del arriate central y dentro de sus alcances se solicitó determinar el área necesaria para reemplazar y sugerir las especies que deban plantarse que sean de rápido crecimiento y se adapten al clima de la región.



Fotografía 17. Control de vegetación

14.M-C-DV
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD

M-C-8-LDV Limpieza de derecho de vía completo

DESCRIPCIÓN

Se deberá mantener el Derecho de vía libre de cualquier clase de obstrucción u objeto, tales como: piedras, tierra, lodo, animales, basura, líquidos y cualquier sustancia peligrosa, ripio, restos de carga entre otros.

La limpieza debe realizarse durante las veinticuatro horas del día, los siete días de la semana, ejecutándose de tal forma que no ponga en riesgo a los usuarios de la vía ni al personal y/o subcontratistas.

CUMPLIMIENTO

CONVIA a través de las unidades de vigilancia y monitoreo dan aviso a las cuadrillas de mantenimiento cuando se encuentra alguna obstrucción en la vía, si es un objeto pequeño proceden a removerlo y dejarlo dentro del hombro u arriate central y se coordina su pronta recolección.



Fotografía 18. Limpieza del derecho de vía completo

15. M-C-DV
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD

M-C-9-CDV Cercado del derecho de vía

DESCRIPCIÓN

Se deberá delimitar el área del derecho de vía, colocando cercado a lo largo de todo el proyecto, excepto para los casos en que no se tenga certeza de la delimitación del Derecho de Vía o en los casos que existan invasiones al Derecho de Vía previas a la formalización de la entrega de los bienes, hasta que el CIV proceda a removerlos.

Este cercado deberá cumplir con lo siguiente:

- Una vez concluido el cercado en ambos sentidos, se deberá garantizar la presencia del cien por ciento de este.

- El cercado debe estar en buen estado de conservación, sin cortes ni interferencias.

- Debe eliminar cualesquiera obstáculos y/o invasiones al Derecho de Vía que surjan después de la entrega de los bienes y delimitación del Derecho de Vía.

CUMPLIMIENTO

El cercado colocado en el tramo que comprende el proyecto consta de postes de concreto de dos metros de altura y alambre.

Del cien por ciento de la longitud del proyecto, solamente es posible colocar un sesenta y siete por ciento de cercado, debido a que son accesos existentes al momento de la entrega de bienes, entradas y salidas de domicilios y empresas, invasión por mercado de frutas, muros o paredes existentes y la limitante territorial con la Empresa Portuaria Quetzal.



Fotografía 19. Cercado del derecho de vía



Fotografía 20. Visitas de supervisión al Proyecto

V. Estudios realizados durante 2022

El Reglamento de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica se establece que dentro de la Dirección de Fiscalización se pueden contratar los estudios necesarios para llevar a cabo la supervisión.

Al respecto, durante el tercer cuatrimestre del año 2022 la Dirección de Fiscalización realizó una serie de estudios de validación de la información presentada por CONVIA, del proyecto "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias de la Autopista Escuintla Puerto Quetzal, con cobro de Peaje.

En tal sentido, se desarrollaron los siguientes estudios.

Estudio de Tránsito en el Derecho De Vía del Proyecto: "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias De La Autopista Escuintla – Puerto Quetzal, con cobro de peaje":

El objetivo general fue realizar un Estudio de Tránsito en el derecho de vía del proyecto "REHABILITACION, ADMINISTRACION, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA AUTOPISTA ESCUINTLA – PUERTO QUETZAL CON COBRO DE PEAJE", para validar los aforos de tránsito en el área del proyecto, durante la sub fase de pre construcción.

Como resultado del estudio, se puede concluir que la constante de demanda de vehículos que a diario



Fotografía 21. Estudio de Tránsito en el Derecho de Vía

transitan por el tramo: Escuintla – Puerto Quetzal corresponden a:

- Un setenta por ciento (70%) a vehículos livianos y
- Un treinta por ciento (30%) a vehículos pesados.

Estudio Forestal en el Arriate Central del Proyecto: "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias De La Autopista Escuintla – Puerto Quetzal, con cobro de peaje"

El objetivo general fue realizar un Estudio Forestal en el arriate central del proyecto "REHABILITACION, ADMINISTRACION, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA AUTOPISTA ESCUINTLA – PUERTO QUETZAL CON COBRO DE PEAJE", para determinar el tipo de especies forestales existentes y los posibles tipos para reforestación.

Como resultado del estudio, se puede concluir que existe un total de cuatro mil doscientos diecinueve (4,219) árboles, los cuales presentan un diámetro de altura de pecho (medida empleada para la medición del diámetro de un árbol, que consiste en tomar la



Fotografía 22. Estudio Forestal

circunferencia del árbol a una altura de uno metro y 30 centímetros (130 m) del suelo) promedio de veintisiete puntos noventa (27.90) centímetros y una altura promedio de siete punto setenta (7.70) metros.

Las especies propuestas para la reposición de árboles después de la tala son eucalipto, hule, pino y teca, necesitando un área de treinta y ocho punto noventa y dos (38.92) Hectáreas o su equivalente a cincuenta y cinco punto sesenta y nueve (55.69) manzanas de terreno.

Estudio sobre Validación de Defensas y Obras de Arte Sobre el Derecho de Vía, del Proyecto: "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias De La Autopista Escuintla – Puerto Quetzal, con cobro de peaje"

El objetivo general fue realizar un Estudio de Tránsito El objetivo es realizar un Estudio de Validación de Defensas y Obras de Arte sobre el derecho de vía en el Proyecto "REHABILITACION, ADMINISTRACION, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA AUTOPISTA ESCUINTLA – PUERTO QUETZAL CON COBRO DE PEAJE", para corroborar el inventario realizado por el Participante Privado y los bienes otorgados por la Institución Contratante del Estado.



Fotografía 23. Validación de defensas y obras de arte sobre el Derecho de Vía

Como resultado del estudio, en la ruta se encontraron:

- Seiscientos noventa y dos (692) metros lineales de defensa,
- Ciento noventa y siete mil cuatrocientos quince (197,415) metros de cuneta de diferentes formas y
- Doscientos treinta y cinco (235) obras de arte consistentes en alcantarillas, bóvedas y pasos de ganado.

Estudio de Validación de Retornos, Asentamientos y Accesos sobre el Derecho de Vía del Proyecto: "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias De La Autopista Escuintla – Puerto Quetzal, con cobro de peaje"

El objetivo general fue realizar un Estudio de Validación de Retornos, Asentamientos y Accesos sobre el Derecho de Vía del proyecto "REHABILITACION, ADMINISTRACION, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA AUTOPISTA ESCUINTLA – PUERTO QUETZAL CON COBRO DE PEAJE", para corroborar el inventario realizado por el Participante Privado y los bienes otorgados por la Institución Contratante del Estado.



Fotografía 24. Estudio de validación de retornos, asentamientos y Accesos sobre el Derecho de Vía

Como resultado del estudio, se realizó recorrido y toma de fotografías georreferenciadas, de lo cual se obtuvo que en tramo hay:

- Cincuenta y seis (56) retornos,
- Cincuenta y siete (57) asentamientos y
- Doscientos doce (212) accesos.



Ilustración 4. Imagen de referencia

VI. Primer informe de avances del Proyecto Autopista Escuintla – Puerto Quetzal – diciembre 2022

El seis de diciembre de dos mil veintidós (06/12/2022) se llevó a cabo un evento en donde se presentó el primer informe de avances del proyecto "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias de la Autopista Escuintla – Puerto Quetzal con cobro de Peaje", el cual tenía como objetivos lo siguiente:

- Informar sobre los avances del proyecto Autopista Escuintla Puerto Quetzal: Primer proyecto de Infraestructura Vial en Guatemala por medio de la modalidad de Alianzas Público-Privadas, con servicios de calidad al usuario.

- Presentar las experiencias en la prestación de servicios al usuario, en la primera fase de implementación del proyecto Autopsita Escuintla – Puerto Quetzal.

- Presentar las experiencias internacionales en proyectos de infraestructura vial, con estándares de desempeño. (MEXTYPSA)

- Presentar la utilización de tecnología, en el control de la prestación de servicio al usuario. (HKC)

Este evento contó con la participación de invitados internacionales, Juan Manuel Maya, director de ingeniería, y Luis Tenorio, director general, de las empresas MEXTYPSA Y HKC, respetivamente. En sus presentaciones abordaron temas referentes a las experiencias internacionales en la prestación de servicios en proyectos de autopistas y la implementación de tecnología para garantizar la prestación de servicios en proyectos viales.

Adicionalmente, participó el ingeniero Armando Salas, representante legal del Consorcio Autopistas de Guatemala, Sociedad de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, el cual presento aspectos referentes al cumplimiento de CONVIA en la sub fase de pre construcción del proyecto.

Por parte de la Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, el arquitecto Mario Catalán, director de fiscalización interino, presentó los avances en la prestación de servicios al usuario en el proyecto Autopista Escuintla – Puerto Quetzal durante la sub fase de pre construcción, mediante la proyección de testimoniales de usuarios de la autopista.





Fotografía 25. Presentación del Director de Fiscalización interino



Fotografía 26. Invitación al evento



VII. Fortalecimiento a la Dirección de Fiscalización para 2023

La Dirección de Fiscalización de la ANADIE tiene por objetivo principal darle seguimiento a la implementación de los contratos de alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica en sus diferentes fases, específicamente dirigir la fiscalización de los niveles de servicio y verificar el cumplimiento de los estándares técnicos pertinentes, de conformidad con las leyes atinentes y el contrato de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica.

Por lo tanto, en la Dirección de Fiscalización se está trabajando en la conformación de un equipo sólido de profesionales, integrado por técnicos, jurídicos y auditores, que garanticen una buena supervisión del contrato y le brinden al modelo de contratación los niveles de transparencia e indicadores de calidad que la población requiere.

Por otro lado, se trabaja en desarrollar los planes de supervisión, así como la elaboración de los términos de referencia del acompañamiento de profesionales que contempla el contrato para la fase de construcción.

Uno de los aspectos importantes es el acercamiento con la Contraloría General de Cuentas, para darle cumplimiento a la Ley de Alianzas de contar con un delegado que acompañe al supervisor de obra, por lo tanto, esta Dirección ha estado trabajando en coordinación con el Contralor General de la Nación y el Sub Contralor de Gasto Público.



VIII. Desarrollo de la tecnología para la fiscalización y medición de los proyectos

Los contratos bajo modalidad de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, durante su periodo de operación, deben de contemplar el uso de un sistema de control de gestión siendo el objetivo de este garantizar la calidad de servicio acorde con los estándares de servicios contractualmente definidos, llevar a cabo un autocontrol de la calidad de los servicios de acuerdo con lo que se requiere de su parte y ser un canal de comunicación con el usuario.

Lo anterior es un principio general en un contrato bajo modalidad APP que la carga principal de trabajo para llevar a cabo las actividades de control de gestión recaiga sobre el mismo contratista. Sin embargo, cada Entidad Ejecutora deberá considerar la fórmula más apropiada para combinar las diferentes fuentes de información requeridas para operar un sistema de control de gestión, las cuales incluyen:

- El registro continuo de información relativa al cumplimiento con los estándares de servicio del contrato.

- La realización de auditorías periódicas, o extraordinarias a la calidad de los servicios y a los métodos para su provisión.

- Las respuestas obtenidas por los usuarios de los servicios, de acuerdo a las solicitudes o reclamos presentados al Participante Privado,

- La percepción de la calidad por parte de los usuarios, por ejemplo, por medio de encuestas de opinión.

En el caso del proyecto "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento Y Obras Complementarias de la Autopista Escuintla – Puerto Quetzal con cobro de Peaje", durante la fase de construcción del proyecto se deberá cumplir con las condiciones mínimas de operación y mantenimiento, que deberán ser monitoreadas por medio de indicadores de desempeño.

Por lo tanto, la Dirección de Fiscalización se encuentra trabajando para contar con un sistema de Gestión del Usuario, que permitirá enlazarse con el privado, para contar con datos seguros y confiables que le permitan realizar análisis cuantitativos para la medición de indicadores.

Por otro lado, de manera conjunta la Subdirección de Gestión Contractual con la Dirección de Fiscalización trabajan en el desarrollo del libro de obra digital, recientemente aprobado por el Consejo.

IX. Conclusiones

La labor de fiscalización se constituye en el eje fundamental, para garantizar el cumplimiento lo establecido en el contrato del proyecto "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento Y Obras Complementarias de la Autopista Escuintla – Puerto Quetzal con cobro de Peaje".

En tal sentido, se ha cumplido con un plan mensual de supervisión, para lo cual se han creado instrumentos normativos y técnicos, apegándose a los parámetros validados en campo.

Sin embargo, se tiene claro que es necesario contar con instrumentos de tecnología e innovación que contribuyan a la mejor labor en la supervisión del proyecto.

Por otro lado, los estudios desarrollados permitieron validar y corroborar la información entregada por CONVIA, como parte de las funciones y responsabilidades de la Dirección de Fiscalización.

Continua el compromiso de fortalecer la Dirección, con el personal necesario y los instrumentos técnicos y legales para el cumplimiento de las funciones que le compete n y lograr con ello, el desarrollo del primer proyecto bajo la modalidad de Alianza Publico Privada, aprobada y en vigencia en Guatemala.



ANADIE
Alianzas Público Privadas