

GOBIERNO DE COSTA RICA

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD (CONAVI)

Informe de Avance

Proyecto: "Rehabilitación y ampliación a 4 (cuatro) carriles de la Ruta Nacional No. 32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón"

Unidad Ejecutora
Ruta Nacional No. 32

Ley No. 9293

Periodo
Mayo 2017



Elaborado por:
Arq. Juan Diego Salas Vargas, M.D.P.



Contenido

1. Información general	4
1.1. Disposiciones generales de la aprobación del financiamiento al proyecto rehabilitación y extensión de la Ruta Nacional No. 32 sección cruce Ruta 4 - Limón	4
1.2. Definiciones	4
1.3. Descripción del proyecto	6
1.3.1. Etapas del proyecto	14
1.4. Componentes	15
1.5. Determinación del área de influencia	15
1.5.1. Localización geográfica	15
1.5.2. Área de influencia directa	16
1.5.3. Área de influencia indirecta	16
1.6. Objetivo del Plan Nacional de Desarrollo (PND)	16
1.7. Objetivo general	17
1.8. Objetivos específicos	17
1.9. Beneficiarios del proyecto	17
1.9.1.1. Beneficiarios(as) directos(as)	17
1.9.1.2. Beneficiarios del proyecto(as) indirectos(as)	17
1.10. Resultados esperados	17
1.11. Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32	18
1.11.1. Organización actual del CONAVI	18
1.11.2. Creación de la Unidad Ejecutora	19
1.11.3. Marco Jurídico de la Unidad Ejecutora de la Ruta Nacional No. 32	20
1.11.4. Propuesta de creación de plazas para la Unidad Ejecutora	22
1.11.5. Estructura Administrativa de la Unidad Ejecutora	22
2. Avance financiero del préstamo	24
2.1. Plan de inversiones	24
2.2. Ejecución financiera de las condiciones del préstamo	24
2.3. Distribución financiera por componente	25
2.4. Logros financieros de las condiciones del préstamo	26
3. Avance físico del proyecto	27
3.1. Cuadro resumen con fechas importantes del proyecto	27
3.2. Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) preliminar general (mostrado a nivel de productos)	27
3.3. Información del porcentaje de avance de la ejecución del proyecto	28

3.4. Matriz de Articulación Plan Presupuesto (MAPP) con proyección para el año 2017	28
3.5. Ficha Técnica (FT) con proyección para el año 2017	29
3.6. Ficha del Programa Institucional de Inversión Pública (FPIIP) con proyección para el año 2017.....	30
4. Aspectos técnicos	31
4.1. Relocalización de servicios públicos.....	31
4.2. Expropiaciones.....	31
4.3. Aspectos de impacto ambiental y viabilidad ambiental	32
4.4. Exoneración	32
5. Lista de riesgos generales del proyecto	33
6. Conclusiones	34
ANEXOS	35
Pagos efectuados.....	36
Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) preliminar	38

1. Información general

1.1. Disposiciones generales de la aprobación del financiamiento al proyecto rehabilitación y extensión de la Ruta Nacional No. 32 sección cruce Ruta 4 - Limón

Para la realización de este informe de avance, es necesario mencionar que la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica decreta la Ley No. 9293: "*Aprobación del financiamiento al proyecto rehabilitación y extensión de la Ruta Nacional No. 32 sección cruce Ruta 4 - Limón*", la cual se publicó en el diario oficial La Gaceta el lunes de 04 de mayo de 2015.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo No. I de la Ley No. 9293, el Gobierno de la República Popular China conviene en que el Banco de Exportación e Importación de China (el Prestamista) conceda una línea de crédito preferencial (en adelante se denomina Crédito) de una suma total no superior a seiscientos veintiocho millones (628.000.000,00) de yuanes de Renminbi a la República de Costa Rica, representado por el Ministerio de Hacienda (el Beneficiario), con el objetivo de financiar parte de los costos de la ejecución del Proyecto de Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional No. 32. El subsidio, que otorga el Gobierno chino al interés de este Crédito, será pagado directamente al Banco de Exportación e Importación de China.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo No. II de la Ley No. 9293, Las condiciones principales del Crédito arriba mencionado son las siguientes:

1. El plazo del Crédito (incluido el plazo de utilización, de gracia y de amortización) no sobrepasará veinte años.
2. La tasa de interés del Crédito será del dos por ciento anual.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo No. 2 de la Ley No. 9293, los textos Contratos y sus anexos, forman parte integrante de la ley "Contrato Suplementario para Aumentar la Cobertura sobre PROYECTO DE DISEÑO, REHABILITACIÓN Y EXTENSIÓN DE LA RUTA NACIONAL No. 32" entre el Gobierno de la República de Costa Rica, representado por el Ministerio de Hacienda como Prestatario y El Banco de Exportación e Importación de China como Prestamista.

Por cuanto: el 03 de junio del 2013, Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y China Harbour Engineering Company Ltd. (CHEC) formalizaron el Contrato Comercial (CC) sobre la implementación del Proyecto para el Diseño, Rehabilitación y Extensión de la Ruta Nacional No. 32 (en adelante el "Proyecto"), con un monto total de 465,593,387.06 dólares de EE.UU. (US\$ Cuatrocientos sesenta y cinco mil millones quinientos noventa y tres mil trescientos ochenta y siete con seis centavos).

1.2. Definiciones

De conformidad con lo dispuesto en el artículo No. 1 de la Ley No. 9293, es aconsejable estar familiarizado con la terminología que se estableció en el Contrato Comercial (CC) sobre la implementación del "Proyecto para el Diseño, Rehabilitación y Extensión de la Ruta Nacional No. 32" firmado el 03 de junio de 2013 entre el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y China Harbour Engineering Company Ltd. (CHEC). A continuación se detallan los significados que se aplicarán por igual a las formas singular y plural de los términos definidos:

- 1.2.1. Convenio:** significa el Convenio de Préstamo para Crédito de Comprador de Exportación y sus apéndices y cualquier enmienda a tal convenio y sus apéndices que ocasionalmente se realicen con el consentimiento por escrito de las partes.
- 1.2.2. Período de Disponibilidad:** significa el período que comienza en la fecha cuando el Convenio entra en vigor y que finaliza en la fecha que sea Cuarenta y Ocho (48) meses después, tiempo durante el cual se harán todos los desembolsos de conformidad con las estipulaciones del Convenio.
- 1.2.3. Día Bancario:** significa un día en el que los bancos permanecen abiertos para negocios bancarios ordinarios en Beijing, incluyendo sábados y domingos en los cuales los bancos están abiertos para negocios como lo requieren las regulaciones provisionales de China, pero excluyendo los festivales legales y días de asueto en China y los sábados y domingos en los que no apliquen las anteriores regulaciones
- 1.2.4. China:** significa la República Popular de China.
- 1.2.5. Contrato Comercial:** significa el Contrato del Proyecto de Diseño, Rehabilitación y Extensión de la Ruta Nacional no. 32 con el número de contrato CONAVI-CHEC-001 con el propósito de implementar el Proyecto acordado por y entre el CONAVI y CHEC y su Subsidiaria en Costa Rica el 03 de junio del 2013 con el monto total de USD Cuatrocientos Sesenta y Cinco Millones Quinientos Noventa y Tres Mil Trescientos Ochenta y Siete y Seis Centavos solamente (US\$ 465,593,387.06).
- 1.2.6. Desembolso:** significa el adelanto de la Facilidad de Crédito de conformidad con el Artículo 3 del Convenio.
- 1.2.7. Usuario Final:** significa Consejo Nacional de Viabilidad de Costa Rica, el cual al final utilizará la Facilidad de Crédito.
- 1.2.8. Evento de Incumplimiento:** significa cualquier evento o circunstancia que se especifica como tal en el Artículo 7 del Convenio.
- 1.2.9. Préstamo:** significa el monto agregado principal desembolsado y de vez en cuando pendiente de pago en virtud de la presente Facilidad de Crédito.
- 1.2.10. Período de Maduración:** significa el período que comienza en la fecha en la cual el Convenio empieza a regir y termina en la fecha que corresponde a Doscientos Cuarenta (240) meses de ahí en adelante.
- 1.2.11. Proyecto:** significa el Proyecto de Diseño, Rehabilitación y Extensión de la Ruta Nacional No. 32.
- 1.2.12. País del Prestatario:** se refiere al país donde está localizado el Prestatario, i.e., la República de Costa Rica.
- 1.2.13. Dólares de EE.UU. o US\$:** significa la moneda de curso legal por el momento de los Estados Unidos de América.

1.3. Descripción del proyecto

El proyecto de ampliación consta de dos componentes; rehabilitación y construcción. Tomando como referencia el POI 2011, el CONAVI describe las actividades de la siguiente manera:

Rehabilitación

Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de rueda originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores.

Construcción

Construcción de todas las obras viales que se incorporen a la red nacional existente.

El proyecto -Ampliación de la Ruta Nacional No. 32 y la Y Griega-Limón-, tiene una extensión de 107.24 km, plantea la rehabilitación y ampliación de la vía a cuatro carriles, así como la construcción de estructuras de puentes.

Para llevar a cabo el proyecto no se necesita realizar expropiaciones a lo largo de la vía, pues los terrenos pertenecen al gobierno y son el actual derecho de vía de aproximadamente 50 metros de ancho; sin embargo se necesitará realizar intersecciones de uno y dos niveles.

Las obras a realizar consisten en la rehabilitación de la carretera actual, la construcción de dos carriles adicionales, al lado derecho de la ruta en sentido San José-Limón incluye además el reforzamiento de los puentes tanto en capacidad de carga viva como en capacidad para sismos.

De manera general las obras se desglosan de la siguiente manera:

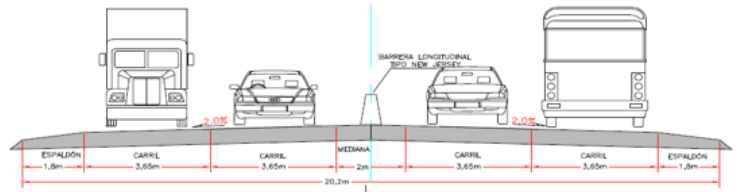
- Construcción y Rehabilitación de 107.24 kilómetros de carretera a cuatro carriles con espaldones con un ancho de 1.80 metros a cada lado.



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

En virtud de que el proyecto atraviesa zonas urbanas y zonas rurales, se ha definido siete (7) secciones típicas:

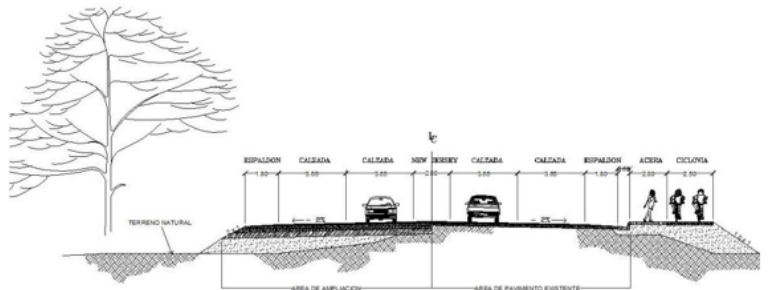
Sección 1: 2 carriles de 3.65m por sentido, espaldones laterales de 1.80m, separados por una isla central de 2.00m, en la que se colocará una barrera longitudinal tipo New Jersey.



SECCIÓN TÍPICA 1

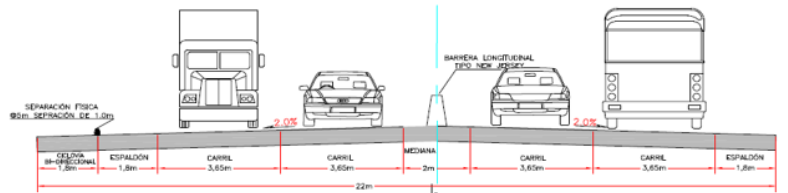
Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

Sección 2: 2 carriles de 3.65m por sentido, con espaldones laterales de 1.80m, separados por una isla central de 2.00m, en la que se colocará una barrera longitudinal tipo New Jersey, con cordón y caño, acera de 1.20m y ciclovia de 2.50m, a un solo costado.



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

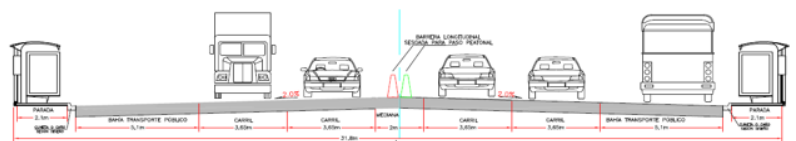
Sección 3: 2 carriles de 3.65m por sentido, con espaldones laterales de 1.80m, separados por una isla central de 2.00m, en la que se colocará una barrera longitudinal tipo New Jersey, y ciclovia de 1.80m separado por un bordillo de concreto.



SECCIÓN TÍPICA 3

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

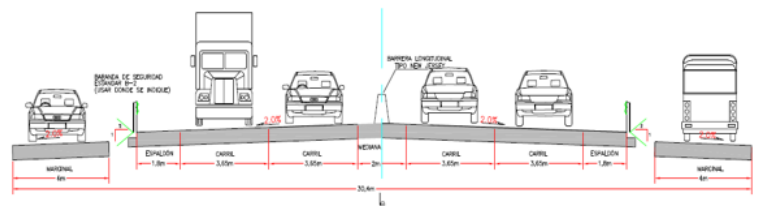
Sección 4: 2 carriles de 3.65m por sentido, separados por una isla central de 2.00m, bahías de autobuses en ambos sentidos sobre la calzada nueva



SECCIÓN TÍPICA 4

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

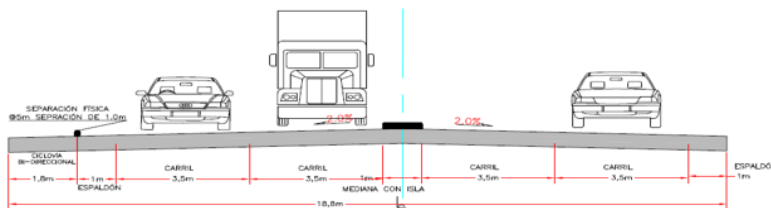
Sección 5: 2 carriles de 3.65m por sentido, separados por una isla central de 2.00m con barrera longitudinal tipo New Jersey, espaldones de 1.8m, vías marginales en ambos sentidos de 4.00m.



SECCIÓN TÍPICA 5

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

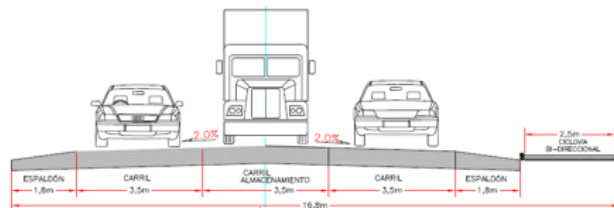
Sección 6: 2 carriles de 3.50m por sentido, espaldones externos de 1.0m, isla central de separación de concreto de 1.0m de ancho, y ciclovía de 1.80m separado por un bordillo de concreto.



SECCIÓN TÍPICA 6
(MOIN-SANTA ROSA)

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

Sección 7: 3 carriles de 3.50m (1 carril interno de almacenamiento o giro), con espaldones laterales de 1.80m, ciclovía a un costado con un ancho de 2.50m.



SECCIÓN TÍPICA 7
(SANTA ROSA-LIMÓN CENTRO)

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

- Construcción de 36 puentes mayores junto a los existentes.



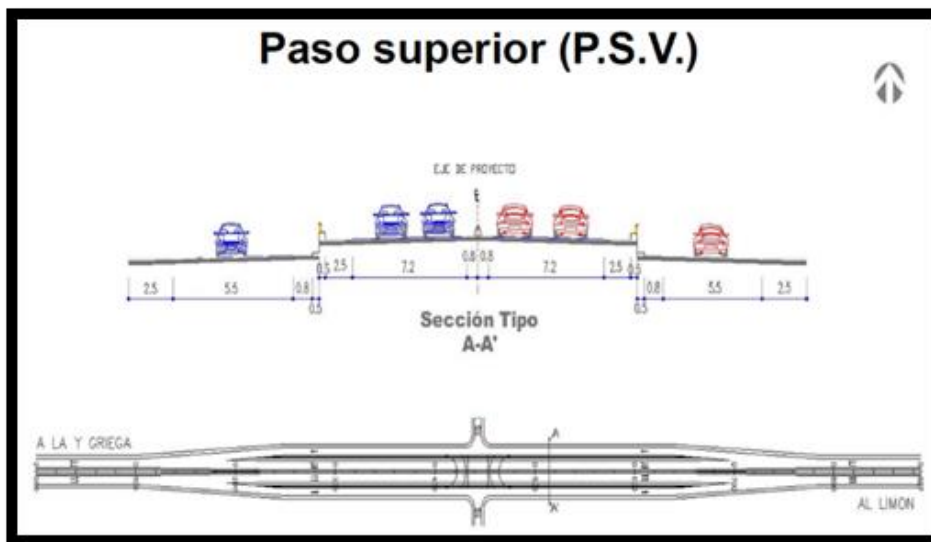
Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

Secciones típicas puentes:



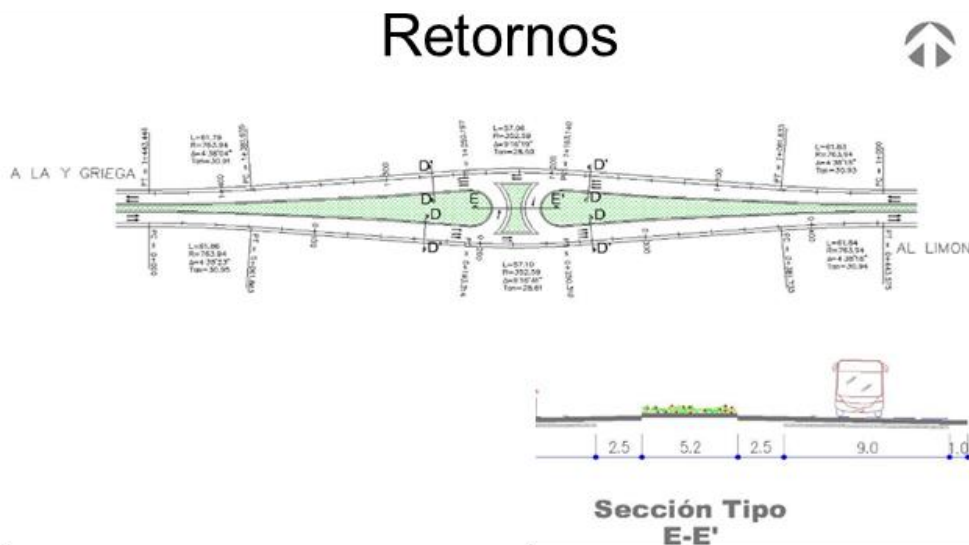
Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

- Construcción de 13 pasos a desnivel (PSV).



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

- Construcción de 11 Retornos.



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

- Construcción de 4 intersecciones a nivel:
 - Acceso Ruta Cantonal a Moín después del IC Moín 1km hacia Limón km 149+800.
 - Acceso a nuevo estadio Limón estación km 151+800.
 - Entronque con la Ruta N°241 en Santa Rosa km 152+900.
 - Entronque con la Ruta N°36 km 154+300.



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

- Construcción de 5 Intercambios:
 - IC Río Frío (Entronque con la Ruta 4).
 - IC Guápiles (Entronque con la Ruta 247).
 - IC Siquirres (Entronque con la Ruta 10).
 - IC TCM (Entronque con acceso a la TCM).
 - IC Moín (Entronque con acceso a Puerto Moín).



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

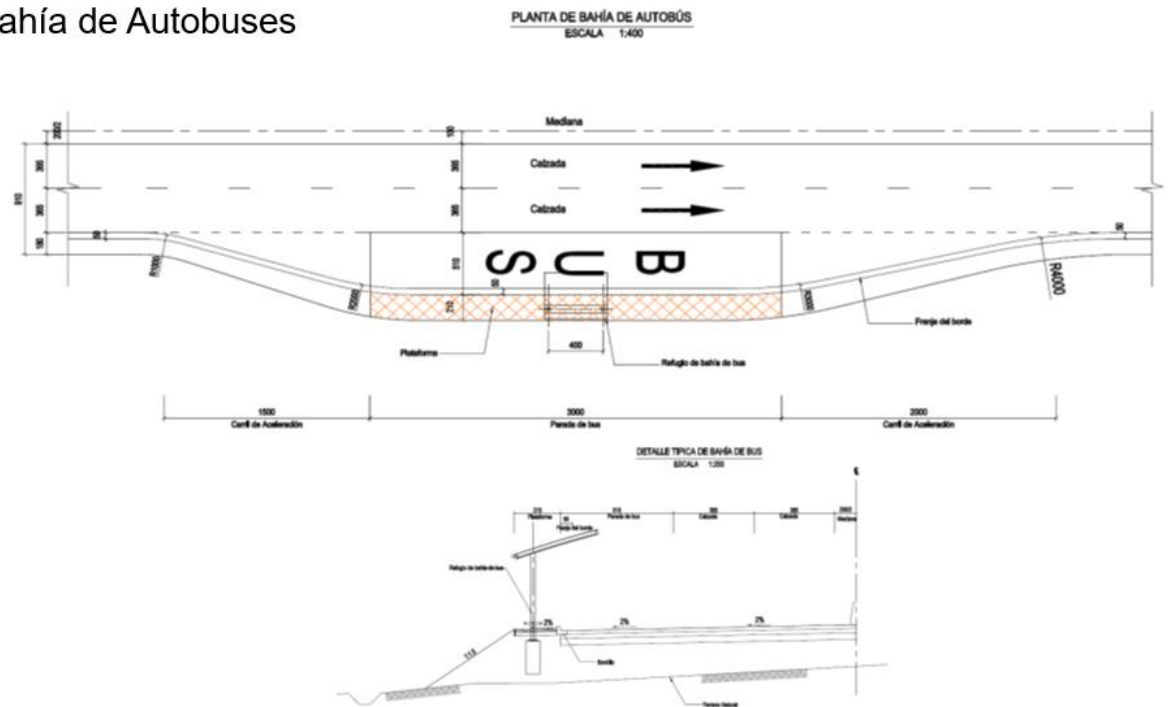
- Obras de Seguridad:
 - Construcción de 24 Puentes Peatonales.



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

- Construcción de bahías para autobuses.

Bahía de Autobuses



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

- Construcción de 18 accesos de calles existentes a la carretera principal.
- Construcción de baranda tipo New Jersey para la separación de los flujos de tránsito vehicular.
- Construcción de 26.160 metros lineales de ciclovías.

New Jersey, bahías, acera, ciclovía



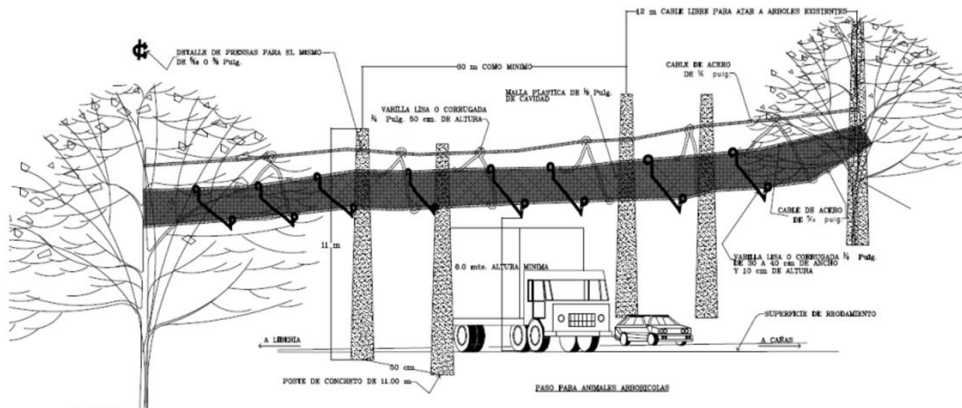
Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

- Construcción 26.180 metros lineales de rutas marginales.

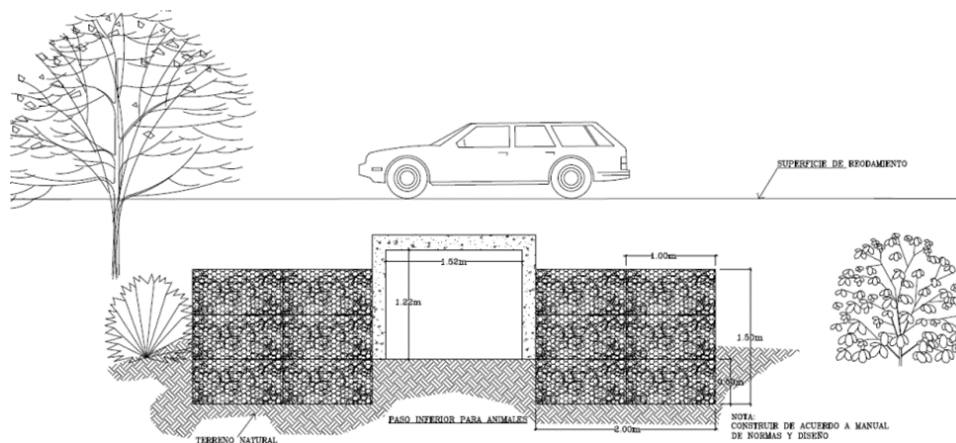


Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

- Construcción de redes del sistema de evacuación pluvial.
- Construcción de pasos de fauna.



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

En resumen, una carretera con cuatro carriles, dos en cada dirección, así como la ampliación de los puentes y alcantarillas a lo largo del trayecto.

El proyecto contempla las siguientes secciones:

Sección	Descripción	Longitud Km
70150	La Y Griega, Pococi (R.4)-Guápiles (R.247) (Calle Emilia)	13,260
70490	Guápiles (R.247) (Calle Emilia)-Lte. Cantonal Pococi-Guácimo (Río Jiménez)	4,450
70142	Lte. Cant. Pococi/Guácimo (Río Jiménez)-Guácimo (R.248)	6,300
70141	Guácimo (R.248)-Lte. Cant. Guácimo/Siquirres (Río Destierro)	10,650
70130	Lte. Cant. Guácimo/Siquirres (Río Destierro)-Siquirres (R.10)	12,530
70090	Siquirres (R.10)-Lte. Cant. Siquirres/Matina (Río Madre de Dios)	12,930
70472	Lte. Cant. Siquirres/Matina (Río Madre de Dios)-San Miguel (Entrada Principal)	9,850
70471	San Miguel (Entrada Principal)-Lte. Cant. Matina/Limón (Río Toro)	15,585
70080	Lte. Cant. Matina/ Limón (Río Toro)- Liverpool (Escuela)	9,600
70070	Liverpool (escuela)-Limón (Muelle Alemán)	12,045
	Total kms.	107,200

Fuente: Prefactibilidad proyecto "Ampliación Ruta 32 tramo Y Griega-Limón. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección de Planificación Sectorial.

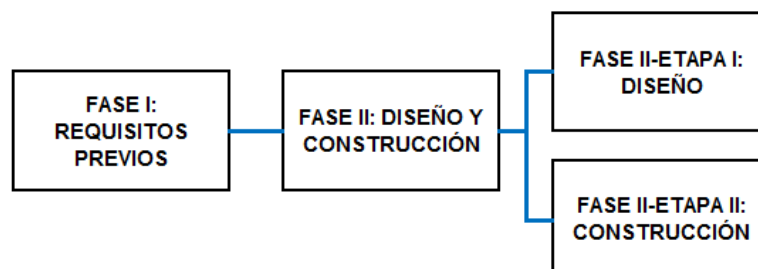
Por su parte, los puentes a intervenir se detallan en el siguiente cuadro:

Estación	Puente	Long mts.
50+960	Corintio	72
54+080	Costa Rica	36
56+190	Rio Blanco	58
57+340	Q.Dantas	36
59+160	Toro Amarillo	261
63+185	Santa Clara	12
64+905	Q.El Molino	37
67+360	Jiménez	62
67+530	Roca	62
73+785	Guácimo	92
74+070	Guacimito	37
78+210	Parismina	108
83+065	Dos Novillos	62
84+310	Destierros	98
89+335	Vueltas	31
94+360	Reventazón	345
97+050	Paso inferior	12
97+185	Siquirres	66
99+735	Pacuare	321
101+660	Pacuarito	46
106+640	Cimarrones	77
107+895	Hondo	47
109+770	Madre de Dios	70
115+625	Barbilla	103
120+500	Q.Calderón	26
121+580	Canal	26
123+570	San Miguel	26
125+480	Chirripó	436
133+240	Escondido	24
134+075	Cuba	69
134+985	Rojo	26
135+225	Toro	26
141+430	Madre	36
145+325	Blanco	59
	Total Mts.	2.905
	Cantidad Total de Puentes	34

Fuente: Prefactibilidad proyecto "AmpliazZción Ruta 32 tramo Y Griega-Limón. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección de Planificación Sectorial.

1.3.1. Etapas del proyecto

A continuación se muestran las etapas del proyecto:



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

1.4. Componentes

Componentes generales de las obras civiles del proyecto Ruta Nacional No. 32.

De manera general, las obras (o intervenciones) del proyecto Ruta Nacional No. 32 se pueden subdividir en los siguientes componentes:

- Habilitación de vías de acceso provisionales (desvió de tránsito).
- Infraestructura complementaria temporal.
- Limpieza de derecho de vía.
- Excavación manual y mecánica.
- Transporte de materiales.
- Operación de maquinaria (fuentes fijas).
- Operación de maquinaria (fuentes móviles).
- Colocación de concreto (hidráulico) y/o asfalto.
- Área depósito de material de préstamo y grava.
- Escombreras-disposición de residuos ordinarios-sobrantes.
- Construcción de drenajes y aceras.
- Demarcación y señal provisional.
- Construcción o reconstrucción de puentes.

1.5. Determinación del área de influencia

Región: Huetar Atlántica.

Provincia: Limón.

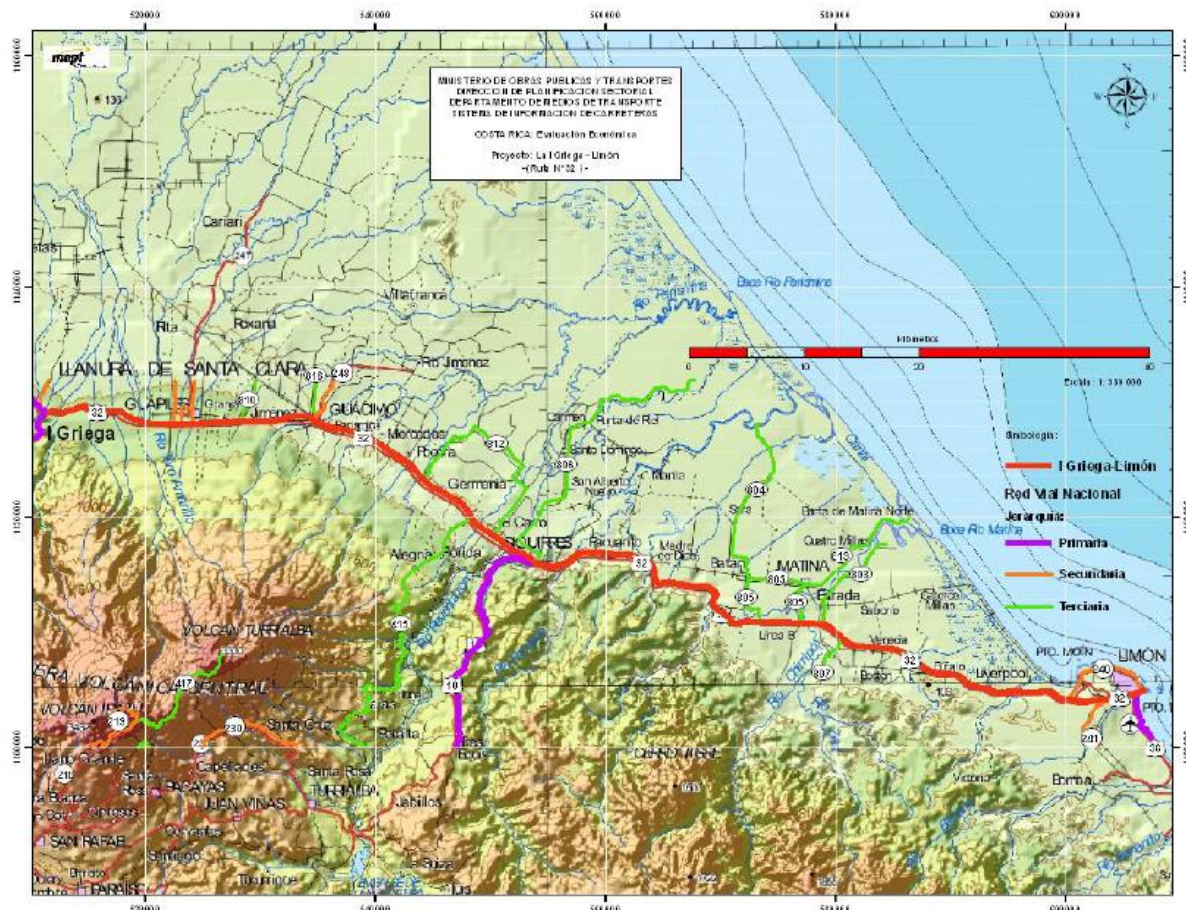
Cantones: Pococí, Guácimo, Siquirres, Matina y Limón.

Distritos: Guápiles, Jiménez, Guácimo, Mercedes, Pocora, Germania, La Alegría, El Cairo, Siquirres, Pacuarito, Batán, Matina, Carrandi, Río Blanco y Limón.

1.5.1. Localización geográfica

El proyecto se encuentra localizado en la región Norte Atlántica del país en la Ruta Nacional No. 32, inicia en el kilómetro 49+650 en la Y Griega (intersección ruta 4) y finaliza en el kilómetro

156+880 en Limón. (El trayecto se identifica con la línea roja en el mapa que a continuación se presenta).



Fuente: Prefactibilidad proyecto "Ampliación Ruta 32 tramo Y Griega-Limón. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección de Planificación Sectorial.

1.5.2. Área de influencia directa

El área de influencia directa inicia en el kilómetro 49+650 perteneciente a la provincia de Limón en el cantón de Pococí, poblado de La Y Griega y finaliza en el kilómetro 156+880 perteneciente también a la provincia de Limón, así como las poblaciones aledañas.

1.5.3. Área de influencia indirecta

Ruta N.10, poblados como: Turrialba, Eslabón, Pavones, Bóveda, Chitaría, Buenavista, Jabillos, Tres Equis, Santa Marta, Lindavista, El Coco, Guayacán, Siquirres,

1.6. Objetivo del Plan Nacional de Desarrollo (PND)

De conformidad con lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 "Alberto Cañas Escalante", el programa o proyecto que se encuentra identificado en el Programa de Obras Viales de la Red Vial Nacional Estratégica cuyo objetivo es el "Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Atlántico".

1.7. Objetivo general

Ampliar la capacidad vial en el tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón contribuyendo al desarrollo económico y al aumento de la competitividad de la zona.

1.8. Objetivos específicos

- Rehabilitar la Ruta Nacional No.32 tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Construir dos carriles adicionales a lo largo del tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Rehabilitar y ampliar los puentes existentes en el tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Disminuir los costos de operación vehicular en el tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Disminuir el tiempo de recorrido en el tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Mejorar la seguridad vial en el tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Mejorar la regularidad de la superficie de ruedo.
- Construir retornos, intersecciones y pasos a desnivel.

1.9. Beneficiarios del proyecto

1.9.1.1. Beneficiarios(as) directos(as)

Los principales beneficiarios del proyecto son los usuarios de la ruta. Según el tránsito en las secciones de control de la zona, se determinó que el tránsito mínimo se da en las secciones 70090, 70472 y 70471 en las cuales transitan diariamente un aproximado de 10,361.00 vehículos.

1.9.1.2. Beneficiarios del proyecto(as) indirectos(as)

Serán beneficiadas con el proyecto unas 235,137.00 personas que viven en los distritos de Guápiles, Jiménez, Guácimo, Mercedes, Pocora, Germania, La Alegría, El Cairo, Siquirres, Pacuarito, Batán, Matina, Carrandi, Río Blanco y Limón.

De igual manera los usuarios del proyecto de todo el país que realicen viajes hacia la Región Huetar Atlántica con fines turísticos, comerciales, empresariales, familiares entre otros.

1.10. Resultados esperados

- Tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón-Limón ampliado y rehabilitado.
- Número de carriles incrementados de dos a cuatro.

- Construcción de 36 puentes vehiculares nuevos y rehabilitación de los 36 existentes.
- Mejora del diseño funcional y nivel de servicio.
- Disminución del tiempo de recorrido entre las poblaciones de la Intersección Ruta Nacional No. 4 –Limón en 20 minutos aproximadamente, lo cual a su vez, disminuirá los costos de operación vehicular.
- Construcción de obras de seguridad vial tales como 26160 metros lineales de ciclovías, aceras, 23 puentes peatonales, 26 180 metros lineales de calles marginales, 176 bahías de autobuses, una medianera para la división de los sentidos del tráfico vehicular, entre otros.

1.11. Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32

1.11.1. Organización actual del CONAVI

Durante los años 2009 y 2010, se realizaron estudios para modificar la estructura orgánica del CONAVI, y el 11 de enero de 2010, mediante oficio No. DM-0104-10, fue aprobada la nueva estructura por el MOPT; en ese mismo momento, la Dirección de Modernización del Estado del Ministerio de Planificación (MIDEPLAN), procedió al registro de la misma, según lo indicado en el oficio No. DM-049-10 de fecha 10 de febrero de 2010, suscrito por el señor Roberto Gallardo Núñez, en su momento, Ministro del MIDEPLAN.

Posteriormente, la estructura fue modificada para incorporar dos Unidades Ejecutoras: Unidad Ejecutora para el Primer Programa de Infraestructura Vial (PIV-I) y la Unidad Ejecutora para el Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial.

Las funciones de las actuales Unidades Administrativas, se encuentran reguladas en el documento "Reorganización integral del CONAVI" (2010), el cual sustenta la base de oficialización de la actual estructura institucional.

De conformidad con el oficio No. DM-679-15 de fecha 22 de octubre de 2015, suscrito por el señor Luis Alberto Fallas Calderón, Ministro a.i. de Planificación Nacional y Política Económica, se aprueba la inclusión de la Unidad Ejecutora del Proyecto de Rehabilitación y Extensión de la Ruta Nacional No. 32, Sección Cruce, Ruta 4, Limón, lo anterior, por instrucción del Consejo de Administración en el Artículo VI, de la Sesión 1212-15 de fecha 08 de junio de 2015, en el cual se acuerda la reorganización parcial para la creación de la Unidad Ejecutora del Proyecto de la Ruta No. 32.

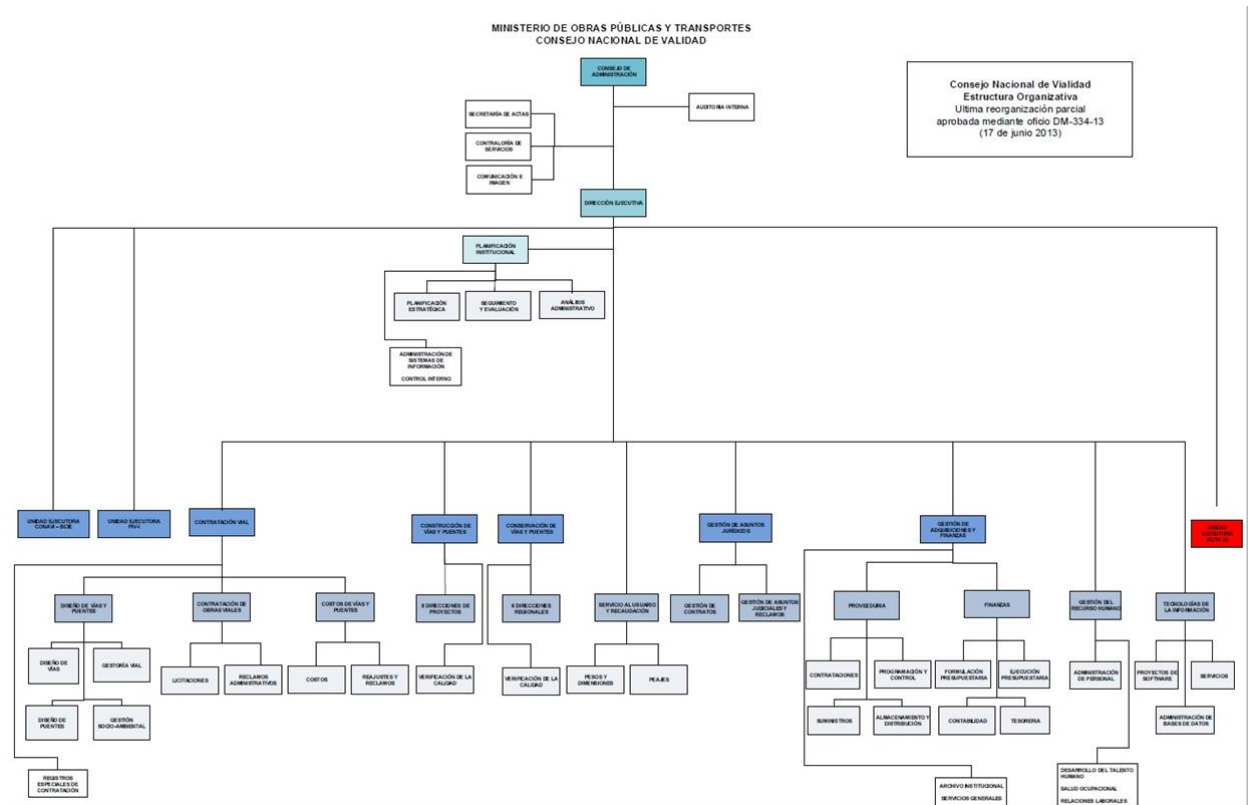
Esta estructura, se encuentra fundamentada en la organización matricial equilibrada, lo que hace que el CONAVI, deba adecuar parcialmente las funciones de las unidades existentes en la Institución, esta organización se conoce como un sistema de mandos múltiples, cuenta con dos tipos de estructura: los colaboradores tienen dos tipos de jefes, pues trabajan en dos cadenas de mando: el jefe del proyecto con quien tiene una relación de carácter administrativo y jefe especialista, quien es su jefe funcional.

Es importante señalar, que la organización matricial, se encuentra ligada con las instituciones que desarrollan proyectos; en las cuales se presenta un flujo de autoridad vertical, desde el punto de vista jerárquico, y horizontal, desde el punto de vista técnico o de proyecto; en este tipo de estructura se integran equipos de trabajo de varias áreas de la institución.

Con esta estructura, se pretende:

- Dar al proyecto vial la importancia preponderante en la Institución.
- Emplear recursos humanos en forma flexible y eficiente, pues una misma persona, puede estar asignada a varios proyectos y los recursos se emplean el tiempo que sea necesario.
- Se promueve la capacitación de los especialistas dentro de la unidad funcional.

La Estructura Organizacional registrada por el Ministerio de Planificación y Política Económica, actualmente, se detalla a continuación:



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

1.11.2. Creación de la Unidad Ejecutora

Mediante Decreto Legislativo No. 9293, publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 84 de fecha 04 de mayo de 2015, se aprueba el Contrato celebrado entre la República de Costa Rica y la República Popular China, con el fin de ejecutar el Proyecto de Rehabilitación y Extensión de la Ruta Nacional N° 32, Sección Cruce, Ruta 4, Limón, a través del Convenio Marco entre la República de Costa Rica y la República Popular China, celebrado el 03 de junio de 2013.

En relación con las entidades interventoras que actuarán por parte del Gobierno de Costa Rica, en la Ley de cita, se establece:

El proyecto contempla que el Conavi conforme una unidad ejecutora para la fiscalización, coordinación y administración técnica, legal y financiera de los contratos de préstamo y de ejecución del proyecto y la contratación de un supervisor/gestor internacional de renombre para someter a la empresa constructora a los más estrictos controles de calidad. En el proyecto de ley se prevé que la contratación de una compañía de primer nivel con experiencia y supervisión de proyectos de esa magnitud, se realice por medio de una contratación directa concursada internacionalmente.

El grupo de profesionales de Conavi será el encargado de coordinar la administración de los diferentes contratos relacionados con los diseños y obras, mientras que el gestor aporta el grupo técnico que llevará a cabo las labores de inspección. (Asamblea Legislativa, 2013: p.2576).

Por tal razón, la finalidad de la creación de la Unidad Ejecutora ha sido la fiscalización, coordinación y administración técnica, legal y financiera de los contratos de préstamo y de la ejecución del Proyecto de Rehabilitación y Extensión de la Ruta Nacional N° 32, Sección Cruce, Ruta 4, Limón, esta dependerá jerárquicamente de la Dirección Ejecutiva del CONAVI y se ubicará en la provincia de Limón, cerca de la Ruta Nacional No. 32, por lo que los funcionarios que formen parte de esta Unidad, deberán aceptar laborar en el sitio.

En este sentido, el Consejo de Administración del CONAVI, en la Sesión No. 1198-15 celebrada el 13 de abril de 2015, en el Artículo V, acordó:

(...)

Proyecto de Ampliación de la Ruta 32:

Acuerdo Firme:

6. Instruir a la Dirección de Gestión de Recurso Humano del CONAVI, la coordinación pertinente con la Dirección de Planificación Institucional a fin de establecer los perfiles del personal de la Unidad Ejecutora y proceder a la contratación correspondiente.

1.11.3. Marco Jurídico de la Unidad Ejecutora de la Ruta Nacional No. 32

El marco jurídico de la Unidad Ejecutora del Proyecto de Rehabilitación y Extensión de la Ruta Nacional No. 32, Sección Cruce, Ruta 4-Limón, se regula principalmente por lo señalado en la Ley No. 9293 "Aprobación del financiamiento al proyecto de rehabilitación y extensión de la Ruta Nacional No. 32, sesión cruce ruta 4-Limón, esta Ley de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Constitución Política, contiene ciertas normas que prevalecen sobre las leyes que conforman el marco jurídico citado.

Cabe señalar que las normas que son modificadas por la Ley 9293, son las siguientes:

- Los funcionarios públicos que serán parte de la Unidad Ejecutora serán excluidos del régimen de servicio civil, de conformidad con el artículo 3, denominado "Creación de la Unidad Ejecutora y su ámbito de competencia".
- La contratación de servicios tiene reglas especiales que la diferencian parcialmente de la Ley 7494 "Ley de Contratación Administrativa", como es la atención de los recursos de objeción al cartel, el recurso de revocatoria y el recurso de apelación, todo de conformidad con el artículo 3, antes mencionado.
- La contratación del gestor del proyecto se regula en el artículo 4 de la Ley, en este artículo, se atenúan ciertos aspectos de la Ley de Contratación Administrativa, como es la invitación a tres proveedores, la resolución de recursos y fases ante una posible declaración de concurso infructuoso.
- El artículo 5 de la Ley define organizaciones públicas que en forma preferencial pueden ser contratadas para la verificación de la calidad y la revisión de diseños.
- En cuanto a la función fiscalizadora que ordena la Ley 8114 "Ley de Simplificación y Eficiencias Tributarias", se dispone que el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), establecerá unilateralmente los procedimientos de fiscalización que llevarán a cabo.
- Extiende el régimen de prohibiciones establecido en la Ley de Contratación Administrativa y en la Ley 8422 "Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública", a las personas jurídicas y físicas, funcionarios públicos o sujetos de derecho privado, que hayan participado en alguna etapa de la formulación o aprobación de la Ley 9293
- El proyecto se exceptúa del pago de las tarifas establecidas en el Reglamento de Fijación de Tarifas de Servicios Brindados por la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA), (decreto ejecutivo N° 34536-MINAE).
- La empresa contratista estará exenta de derechos aduaneros, así como de todo pago de todo tipo de tributos, impuestos, tasas, sobre tasas, contribuciones especiales, timbres de todo tipo, contribuciones parafiscales y derechos, de conformidad con el artículo 20 de la Ley 9293.
- El ingreso o permanencia en Costa Rica de la totalidad de las personas extranjeras ligadas al proyecto de diseño, rehabilitación y ampliación de la ruta nacional N° 32, carretera Braulio Carrillo, sección intersección ruta nacional N° 4, cruce Sarapiquí-Limón, será de forma temporal y se registrará por lo establecido en la Ley 8764 "Ley General de Migración y Extranjería".

1.11.4. Propuesta de creación de plazas para la Unidad Ejecutora

En la actualidad, el CONAVI, se encuentra inmerso en la ejecución de actividades, producto de la implementación de la modificación en su estructura organizativa, aprobada por el Jefe Ministerial y registrada por el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN), mediante oficio No. DM 49-10, de fecha 02 de febrero del 2010, suscrito por el señor Roberto Gallardo Núñez, en su momento, Ministro del MIDEPLAN; de la cual se han derivado la realización de tareas y actividades que no se estaban ejecutando debido a la carencia de personal suficiente y calificado para cumplir los objetivos planteados para la Institución.

Para el CONAVI, no es posible reubicar en la Unidad Ejecutora, el personal calificado y con la experticia requerida, por cuanto esto implicaría desproteger la gestión que debe ejecutar; como se mencionó la nueva estructura, es producto de la necesidad de adecuarla a los objetivos funcionales que por ley le fueron consignadas a este Consejo, para poder hacerle frente a las demandas sociales del país, por lo que cambiarles el destino para satisfacer la atención de la Unidad Ejecutora, sería trasladar el problema de escasez de recurso humano.

No obstante, considerando la importancia a nivel nacional del Proyecto, y con el fin de fortalecer el recurso humano, se solicita ante la Autoridad Presupuestaria, la creación de doce plazas para gerenciar, administrar, y brindar apoyo a la Unidad Ejecutora del Proyecto; plazas que permitirán contratar los especialistas con el perfil profesional y de experiencia que se requieren y que el proyecto demanda para alcanzar con éxito los objetivos y metas planteadas.

Las plazas que se necesitan para el funcionamiento de la Unidad Ejecutora y que estarán excluidas del Régimen de Servicio Civil, son las que se detallan a continuación:

Clasificación	Cargo	Cantidad
Gerente de Servicio Civil 2	Gerente General	1
Gerente de Servicio Civil 1	Director(a) de Carreteras	1
Gerente de Servicio Civil 1	Director(a) de Estructuras Viales	1
Profesional Jefe de Servicio Civil 3	Director(a) Administrativo-Financiero	1
Profesional Jefe de Servicio Civil 2	Encargado(a) de Asuntos Jurídicos	1
Profesional de Servicio Civil 3	Ingeniero(a) Civil	3
Profesional de Servicio Civil 2	Asistente Administrativo-Financiero	1
Secretaria de Servicio Civil 1	Secretario(a)	2
Conductor de Servicio Civil 1	Conductor	1
TOTAL DEL PLAZAS: 12		

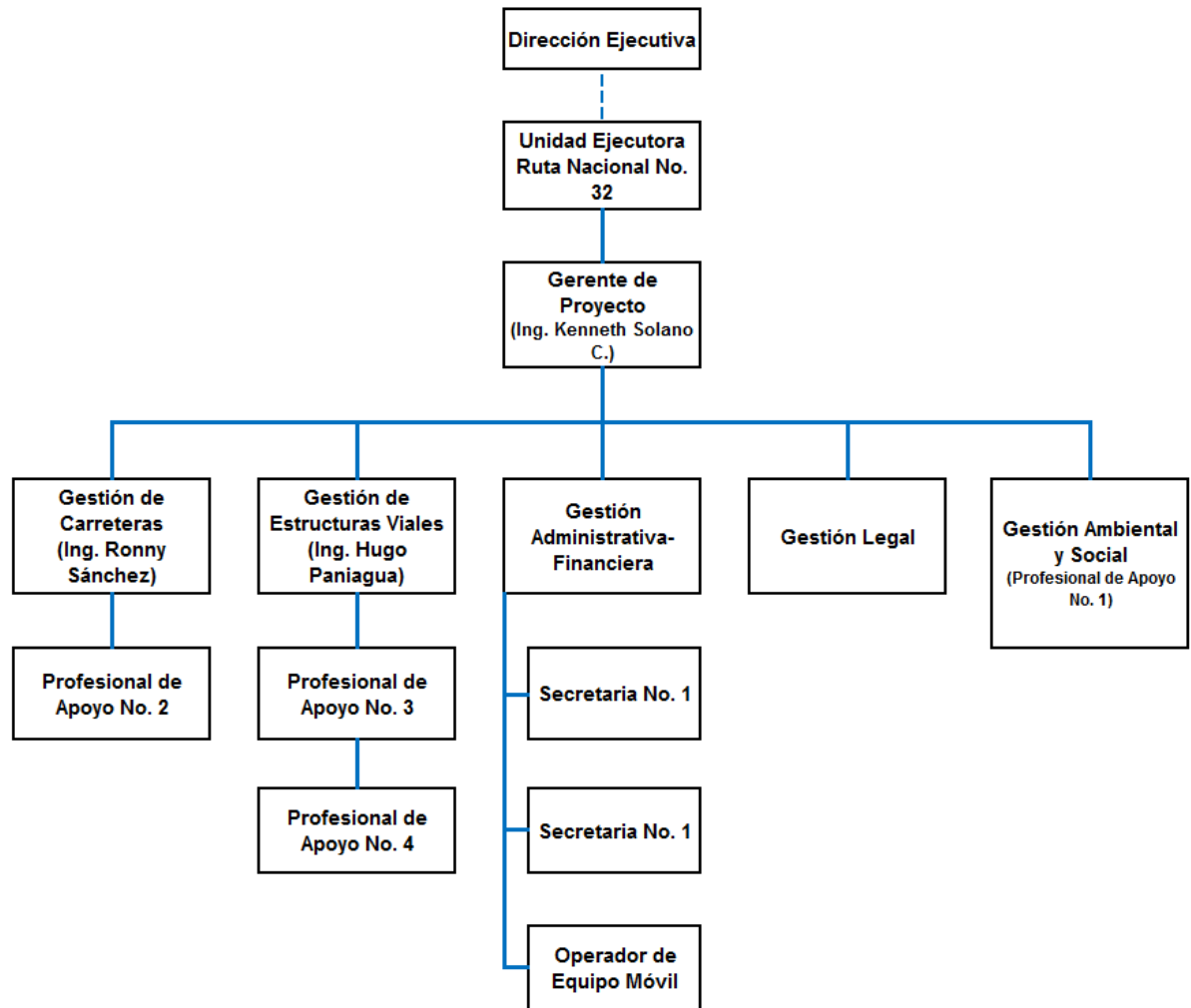
Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

Lo anterior, con base en lo establecido en el Artículo 3, sobre la Creación de la Unidad Ejecutora y su ámbito de competencia de la Ley 9293, de la aprobación del Financiamiento al Proyecto de Rehabilitación y Extensión de la Ruta Nacional No. 32.

1.11.5. Estructura Administrativa de la Unidad Ejecutora

Esta Unidad Ejecutora está conformada por personal administrativo y personal para proyectos, dividiéndose en personal de planta (MOPT-CONAVI).

A continuación se presenta el organigrama de la Unidad Ejecutora con cada uno de los puestos actuales administrativos y por proyectos:



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

2. Avance financiero del préstamo

En este aparte, se mencionarán temas como: el plan de inversiones, ejecución financiera de las condiciones del préstamo, costo del proyecto por componente y los logros financieros de las condiciones del préstamo.

2.1. Plan de inversiones

Las condiciones del préstamo, serán los detallados y contenidos en el siguiente plan de inversiones:

EDT	No. Contrato	Código	Nombre del proyecto	Estado	Condiciones del préstamo	Monto total estimado (USD)
1	CONAVI-CHEC-001	UE32	Rehabilitación y ampliación a 4 (cuatro) carriles de la Ruta Nacional No. 32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón	Ejecución diseño	Préstamo Blando	\$395,754,379.00
					Contrapartida C.R.	\$89,839,008.06

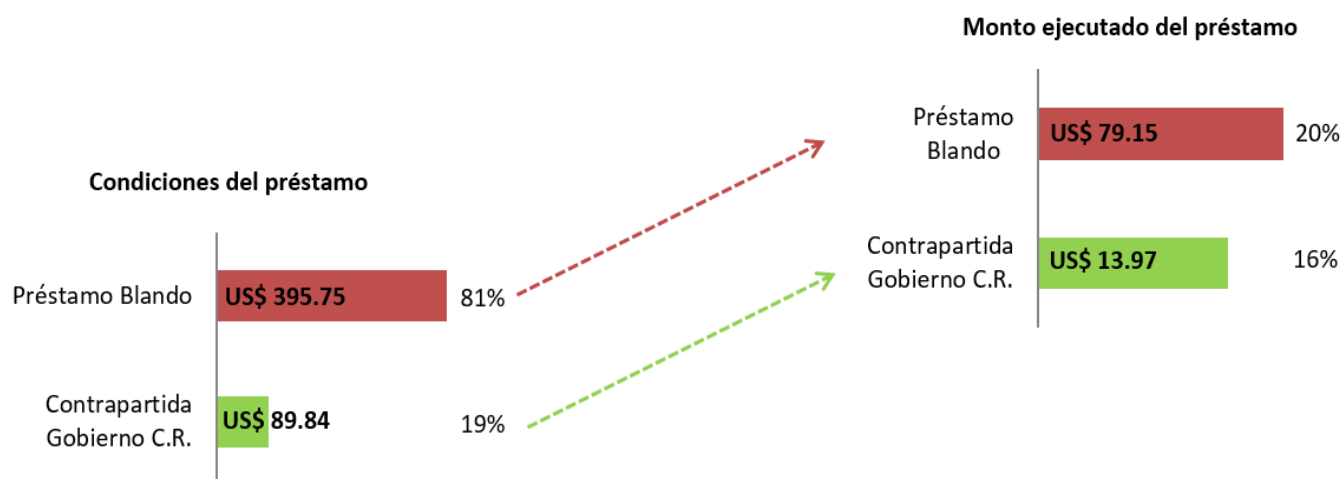
Gran Total:	\$485,593,387.06
--------------------	-------------------------

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

El plan de inversiones es constantemente actualizado, de acuerdo a las necesidades de la Administración, de acuerdo con lo anterior, se seguirá incluyendo el plan de inversiones vigente y aprobado por la Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

2.2. Ejecución financiera de las condiciones del préstamo

Se exponen los gráficos con la ejecución financiera de las condiciones del préstamo.

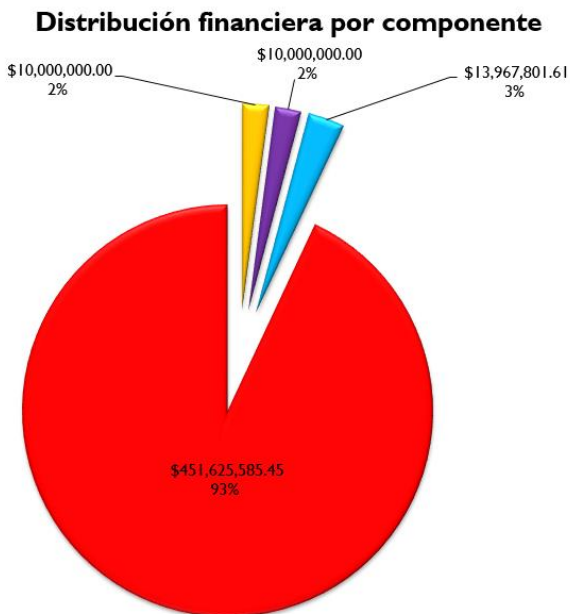


Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

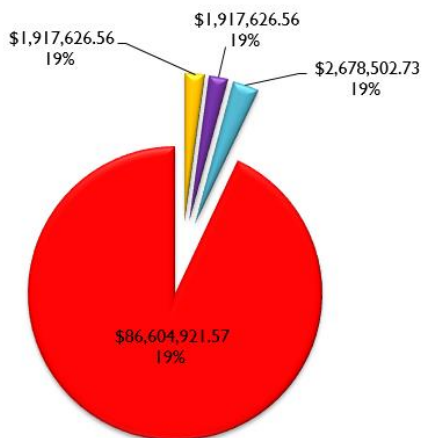
El monto ejecutado del préstamo (\$ 93,118,677.41), corresponde al anticipo del contrato el cual se canceló el 13 de diciembre de 2016 para el caso de la contrapartida del Gobierno de Costa Rica y el 16 de diciembre de 2016 para el caso del préstamo blando (ver Pagos efectuados, en Anexos, página No. 36).

2.3. Distribución financiera por componente

Se exponen los gráficos con la distribución financiera por componente y el monto ejecutado por componente + porcentaje de avance (financiero) por componente:



Monto ejecutado por componente + porcentaje ejecutado por componente



- Componente I. Expropiaciones
- Componente II. Relocalización de servicios públicos
- Componente III. Diseño de obras
- Componente IV. Construcción de obras

Monto total de las condiciones del préstamo: \$ 485,593,387.06
Monto total ejecutado del préstamo: \$ 93,118,677.42
Porcentaje de avance (financiero): 19%

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

2.4. Logros financieros de las condiciones del préstamo

Entre los principales logros financieros de las condiciones del préstamo que se han obtenido están las siguientes:

- Anticipo del contrato de \$ 93,118,677.41, el cual se canceló el 13 de diciembre de 2016 para el caso de la contrapartida del Gobierno de Costa Rica y el 16 de diciembre de 2016 para el caso del préstamo blando.

3. Avance físico del proyecto

En este aparte, se mencionarán temas como: cuadro resumen con fechas importantes del proyecto, Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) preliminar general, Matriz de Articulación Plan Presupuesto (MAPP), Ficha Técnica (FT) y Ficha del Programa Institucional de Inversión Pública (FPIIP).

3.1. Cuadro resumen con fechas importantes del proyecto

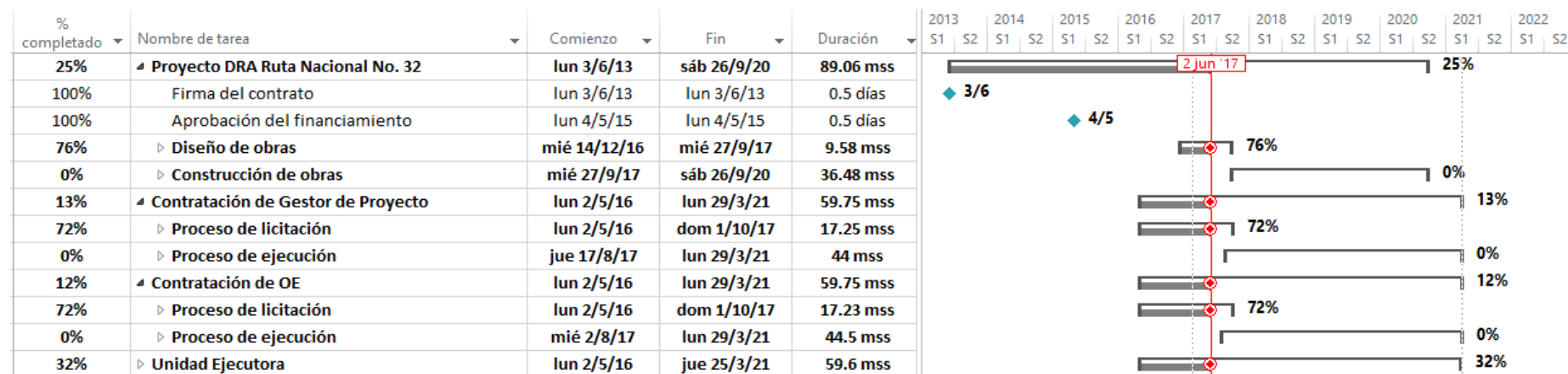
El siguiente cuadro de resumen, permite tener una perspectiva global en cuanto a fechas importantes del proyecto:

EDT	No. Contrato	Código	Nombre del proyecto	Estado	Firma contrato	Aprobación del financiamiento	Plazo de ejecución diseño	Inicio diseño	Final diseño	Plazo de ejecución construcción	Inicio construcción	Final construcción
1	CONAVI-CHEC-001	UE32	Rehabilitación y ampliación a 4 (cuatro) carriles de la Ruta Nacional No. 32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón	Ejecución diseño	03-jun-13	04-may-15	8 meses	14-dic-16	13-ago-17	34 meses	Pendiente diseño	Pendiente diseño

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

3.2. Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) preliminar general (mostrado a nivel de productos)

Se expone de manera general los productos del proyecto (ver Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) en Anexos, página No. 27). Es importante indicar que este cronograma es una versión preliminar cuya actualización se realizará una vez que se inicien las labores de construcción del proyecto.



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

3.5. Ficha Técnica (FT) con proyección para el año 2017

El siguiente cuadro, permite tener una perspectiva global en cuanto a la Ficha Técnica (FT) con proyección para el año 2017 para el proyecto:

PRODUCTO	INDICADORES DE PRODUCTO	FORMULA	FUENTE DE DATOS DEL INDICADOR	CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES INSTITUCIONALES												RESPONSABLES (INDICAR EL NOMBRE DEL FUNCIONARIO RESPONSABLE DE LAS ACTIVIDADES PROGRAMADAS EN EL AÑO)		
				ACTIVIDADES PARA EL PRODUCTO	MESES DEL AÑO													
					E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N		D	
Sección: Santa Clara de Guapiles(intersección Ruta 4)-Limón mejorado	Porcentaje avance de obra	Actividades ejecutadas/actividades programadas	Informes mensuales, trimestrales y semestrales Plan de inversiones Plan de ejecución de proyectos	Avance de obra carretera														Gerente de proyecto: Ing. Kenenth Solano Carmona Director de Carreteras: Ing. Ronny Sánchez Chaves Director de Estructuras Viales: Ing. Hugo Lino Paniagua Acuña
				Avance de obra puentes (vehiculares y peatonales)														
				Avance de obra intersecciones														

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

Nota:

Para el cálculo de los montos de las obras expresado en dólares, se utilizó el tipo de cambio promedio de ₡ 550.20 por dólar (US\$).

3.6. Ficha del Programa Institucional de Inversión Pública (FPIIP) con proyección para el año 2017

El siguiente cuadro, permite tener una perspectiva global en cuanto a la Ficha del Programa Institucional de Inversión Pública (FPIIP) con proyección para el año 2017 para el proyecto:

PROGRAMA DE INVERSION PUBLICA												
PROYECTO	ETAPA ACTUAL	AVANCE DE LA ETAPA ACTUAL	CODIGO Y NOMBRE DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO	MONTOS POR EJECUTAR				MONTOS EJECUTADO				RESPONSABLES
				(EN MILLONES DE COLONES)								
				I TRIM	II TRIM	III TRIM	IV TRIM	I TRIM	II TRIM	III TRIM	IV TRIM	
Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional No. 32 Carretera Braulio Carrillo, sección: Intersección Ruta Nacional No. 4 (Cruce Sarapiquí)-Limón	Diseño	Construcción de obra (etapa de ejecución)	3 Construcción Vial	¢5,941.55	¢5,113.79	¢9,657.75	¢3,994.10	¢0.00	¢0.00	¢0.00	¢0.00	Gerente de proyecto: Ing. Kenenth Solano Carmona Director de Carreteras: Ing. Ronny Sánchez Chaves Director de Estructuras Viales: Ing. Hugo Lino Paniagua Acuña

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

Nota:

Para el cálculo de los montos de las obras expresado en dólares, se utilizó el tipo de cambio promedio de ¢ 550.20 por dólar (US\$).

4. Aspectos técnicos

En este aparte, se mencionarán temas como: la relocalización de servicios públicos, expropiaciones, procedimiento de evaluación de impacto ambiental y viabilidad ambiental y exoneraciones.

4.1. Relocalización de servicios públicos

Con todo lo relacionado con el objeto del presente proyecto, será responsabilidad de las instituciones prestatarias de servicios públicos competentes realizar la relocalización de los servicios públicos, conforme a sus competencias y zonas de acción.

Para cumplir esta disposición, la Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32 coordinará con las instituciones prestatarias del servicio público, desde el inicio del proceso de anteproyecto de la obra, para efectos de facilitar su programación y, una vez concluidos los diseños definitivos, comunicará a la institución prestataria del servicio público competente los diseños de la obra de infraestructura vial, o bien, el comunicado oficial de solicitud de trabajos de relocalización por realizar, así como el plazo en que dichas acciones y obras deberán ser realizadas. Lo anterior, para que las instituciones prestatarias de servicios públicos procedan con las relocalizaciones respectivas, dentro del plazo indicado, el cual será contado a partir del día hábil siguiente de realizada la comunicación oficial.

El costo de los diseños y las obras de relocalización que se deban realizar de acuerdo con los diseños de la obra será asumido por el proyecto, en el tanto la ejecución de las obras físicas en el derecho de vía, tendientes a realizar dichas relocalizaciones, se realicen de acuerdo con el plazo indicado en el párrafo anterior. Cuando las obras físicas para la relocalización de servicios públicos en el derecho de vía no sean ejecutadas de acuerdo con el plazo indicado en el párrafo anterior, la institución prestataria del servicio público competente cancelará la totalidad del costo de los diseños y las obras de relocalización.

4.2. Expropiaciones

Los procedimientos de adquisiciones directos de bienes y/o derechos inmuebles y las expropiaciones correspondientes a estos deberán realizarse en la forma más expedita posible y se considerarán de interés público.

Para los efectos anteriores, se observarán las disposiciones respectivas de la Ley No. 7495, Ley de Expropiaciones, del 3 de mayo de 1995, y sus reformas, procurando la mayor celeridad.

En caso de que sea necesario llevar el trámite de adquisición al proceso jurisdiccional de expropiación por parte del expropiante, una vez efectuado el depósito del monto del avalúo administrativo ante el órgano jurisdiccional correspondiente, este deberá, en un plazo máximo de tres días hábiles, dictar la resolución de entrada en posesión, la cual será notificada a los propietarios o poseedores, quienes tendrán un plazo hasta de quince días hábiles para desalojar o desocupar el bien inmueble. La resolución que se emita no tendrá recurso alguno en sede judicial y se podrá entrar en posesión de manera inmediata.

Todos los trámites administrativos necesarios para las expropiaciones correspondientes correrán por parte del proyecto.

4.3. Aspectos de impacto ambiental y viabilidad ambiental

Las actividades y las obras como un todo que desarrolle el proyecto deberán cumplir la evaluación de impacto ambiental por medio de trámites expeditos, con el fin de satisfacer el fin público y cumplir los objetivos para los cuales se aprobó la Ley No. 9293.

El 20 de Julio de 2016 fue entregado ante la SETENA el Estudio de Impacto Ambiental, Expediente No. 8883-2012 SETENA, Resolución No. 795-2014-SETENA.

Se cuenta con la Viabilidad Ambiental emitida por la SETENA.

Las Regencias Forestal y Ambiental entregarán informes periódicos durante la construcción de la obra.

Supervisión técnica de obra.

Se cuenta con presencia permanente de la regencia ambiental para atender cualquier tema de forma inmediata

La regencia ambiental atiende cualquier consulta de parte de la comunidad involucrada en el proyecto.

Se coordinan temas y actuaciones ambientales con todas las Instituciones locales, como Municipalidades, Ministerios, Comités, Asociaciones.

4.4. Exoneración

Se eximen de todo pago las operaciones del proyecto por concepto de timbres, avalúos, impuestos de inscripción de la constitución, endoso, cancelación de hipotecas, impuesto de contratos de prenda, pago de derechos de registro, así como de cualquier tasa o impuesto de carácter nacional o municipal.

Las adquisiciones de obras, bienes y servicios no estarán sujetas al pago de ninguna clase de impuestos, tasas, sobretasas, contribuciones ni derechos, en la medida en que las contrataciones se realicen con estricto apego a esta ley y se incorporen al fideicomiso.

5. Lista de riesgos generales del proyecto

A continuación lista de riesgos generales que se identifican para el proyecto:

No.	Lista de riesgos	Consecuencias	Acción para mitigar el riesgo
1	Falta de información oportuna y real de los servicios públicos afectados.	Aumento en plazo y costo del diseño.	Seguimiento con reuniones periódicas con las Instituciones encargadas de los servicios.
2	Falta de personal suficiente para la revisión y aprobación del diseño.	Atraso en el inicio de la construcción.	Reuniones periódicas del equipo para gestionar el proceso de contratación del Gestor de Proyecto. Contratación de profesionales independientes que brinden apoyo a la Unidad Ejecutora en la revisión del diseño.
3	Atraso en el diseño del traslado de servicios públicos.	Atraso en el inicio de la construcción.	Contratación de personas físicas o jurídicas que brinden servicios de diseño de los servicios públicos. Seguimiento con reuniones periódicas con las Instituciones encargadas de los servicios.
4	Falta de adquisición del derecho de vía (expropiaciones).	Aumento en plazo y costo de la construcción.	Contratación de un gestor vial que brinde apoyo al DABI. Seguimiento periódico de los procesos de expropiación. Comunicación con afectados por expropiación para intentar llegar a acuerdos preliminares.
5	Atraso en el traslado de servicios públicos.	Aumento en plazo y costo de la construcción.	Realizar el traslado de servicios públicos a través del Contratista principal o terceros contratados a través del contratista principal.
6	Protestas de las comunidades en contra del proyecto.	Atraso en el inicio de la construcción.	Realizar reuniones periódicas con las comunidades. Solicitar a los municipios la creación de Comisiones de revisión del Diseño para incluir las obras que sean necesarias para el crecimiento de los cantones. Realizar presentaciones a las comunidades del diseño.
7	Cambios al alcance del proyecto solicitados por las comunidades.	Aumento en plazo y costo del proyecto (diseño y construcción).	Documentar las colisitudes de las comunidades. Comunicar los cambios al Contratista principal para que realice el análisis del cambio en alcance, tiempo y costo del proyecto. Comunicar a las autoridades los cambios para que sean aprobados y se busquen los fondos para su ejecución. Dar seguimiento a través de un Control Integrado de Cambios.
8	Falta de personal para la gestión del proceso de contratación del Gestor del Proyecto.	Atraso en la contratación del Gestor del Proyecto. Atraso en la revisión y aprobación del diseño. Falta de regencia ambiental. Deficiencias en la gestión del proyecto. Falta de herramientas de control de calidad y supervisión. Falta de supervisión suficiente y oportuna.	Reuniones periódicas del equipo para gestionar el proceso de contratación del Gestor de Proyecto. Contratación de profesionales independientes que brinden apoyo a la Unidad Ejecutora en la revisión del diseño.
9	Atraso en el estudio arqueológico del Área de Proyecto	Atraso en el inicio de la construcción.	Reuniones periódicas del equipo para gestionar el proceso de contratación del estudio arqueológico. Reuniones con la Comisión Arqueológica Nacional y el Museo Nacional de Costa Rica para coordinar los términos del proceso de contratación del estudio arqueológico.
10	Atraso en la obtención de los permisos de corta de árboles	Aumento en plazo y costo de la construcción.	Reuniones periódicas del equipo para gestionar el proceso de contratación del inventario forestal. Reuniones con las Áreas de Conservación para coordinar los proceso de corta de árboles.
11	Falta de claridad en el Alcance de las Obras.	Atraso en la revisión y aprobación del diseño. Atraso en el inicio de la construcción.	Reuniones periódicas del equipo para aclarar el alcance. Reuniones con los altos jerarcas para evitar confusiones con las obras a diseñar y construir. Oficios aclarando el Alcance de las Obras.
12	Definición incompleta del alcance de la obra suministrado a la empresa CHEC previo a la contratación.	Incremento en el plazo y costo de la obra (diseño y construcción).	Contratar un estudio preliminar o diseño funcional previo a la contratación considerando las necesidades de las comunidades.
13	Atraso en la obtención de la Viabilidad Ambiental del Proyecto.	Desfase en la ejecución del proyecto.	Planificar la obtención de esta Viabilidad previo a la contratación.
14	Definir claramente en los términos de referencia todas las especificaciones técnicas vigentes de cumplimiento en el diseño y construcción.	Incremento de costos, dado que, en el proceso de la contratación, el contratista se basa en los términos de referencia iniciales.	Instruir a la dependencia o funcionario que haya sido asignado, para evitar omisiones de éste tipo (si no tiene experiencia en preparación de documentos de licitación, dar un seguimiento, asesoramiento y revisión oportuna de los términos de referencia que se están realizando).

6. Conclusiones

El proyecto denominado "Rehabilitación y ampliación a 4 (cuatro) carriles de la Ruta Nacional No. 32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón", ayuda a la disminución del congestionamiento vial, lo que a su vez reducirá considerablemente el tiempo de viaje, lo cual genera un incremento en la velocidad promedio de los viajes que usualmente se realizan y por consecuencia un ahorro económico para los usuarios de este corredor vial.

El proyecto Ruta Nacional No. 32 reduce notablemente la probabilidad de accidentes, por causa de las altas velocidades que se asocian con las carreteras tipo autopista, por la falta de dispositivos de seguridad vial. Este proyecto provee elementos de protección en los márgenes de la carretera tales como barreras centrales o laterales rígidas de concreto, las cuales permiten reducir la gravedad de las lesiones de los ocupantes del vehículo y las pérdidas materiales producto de la colisión.

La calidad de la superficie de ruedo, su resistencia al deslizamiento, la disposición de espaldones, los carriles de aceleración y desaceleración, las bahías de autobuses, el alineamiento vertical y horizontal de la vía, las curvaturas de la carretera en combinación con su peralte y velocidad de diseño, entre otros, son todos factores de diseño vial que otorgarán un nivel de seguridad muy superior.

Como consecuencia de la reducción en los tiempos de viaje y las mejoras en la infraestructura y en la seguridad vial, constituyen beneficios para la sociedad, por ejemplo, la posibilidad de una mejor oferta de servicios de transporte público por autobús, que a su vez repercute positivamente en una reducción del volumen de tránsito privado y todos los costos adicionales que su uso implica, en comparación al viaje en autobús.

Otros factores que se pueden citar son el incremento en el valor de las propiedades o terrenos cercanos al proyecto, gracias a la nueva oferta de tiempos de viaje; y al mismo tiempo la posibilidad de un desarrollo mucho mayor en la zona y otros encadenamientos económicos, que a su vez generen muchas nuevas fuentes de empleo.

ANEXOS

Pagos efectuados

Pagos efectuados:

Facturas Tramitadas Préstamo Blando			
Fecha	No. de factura	Monto	Asunto
16-dic-16	006	\$79,150,875.80	Anticipo del contrato.
	Total	\$79,150,875.80	

Facturas Tramitadas Contrapartida Gobierno de Costa Rica			
Fecha	No. de factura	Monto	Asunto
13-dic-16	003	\$13,967,801.61	Anticipo del contrato.
	Total	\$13,967,801.61	

Monto total facturas tramitadas: \$93,118,677.41

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) preliminar

% completado	Nombre de tarea	Comienzo	Fin	Duración	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022					
					S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2		
25%	▲ Proyecto DRA Ruta Nacional No. 32	lun 3/6/13	sáb 26/9/20	89.06 mss																								
100%	Firma del contrato	lun 3/6/13	lun 3/6/13	0.5 días	◆ 3/6																							
100%	Aprobación del financiamiento	lun 4/5/15	lun 4/5/15	0.5 días	◆ 4/5																							
76%	▲ Diseño de obras	mié 14/12/16	mié 27/9/17	9.58 mss																								
100%	Inicio diseño de obras	mié 14/12/16	mié 14/12/16	0 días	◆ 14/12																							
69%	Plazo de diseño de obras	mié 14/12/16	dom 13/8/17	8 mss	◆ 14/12																							
100%	Diseño con Afectación preliminar	mié 14/12/16	mar 14/2/17	2.08 mss	◆ 14/12																							
97%	Diseño con Afectación definitiva	mié 14/12/16	lun 5/6/17	5.75 mss	◆ 14/12																							
0%	Fin de diseño de obras	dom 13/8/17	dom 13/8/17	0 mss	◆ 13/8																							
0%	Revisión de diseño de obras	dom 13/8/17	mié 27/9/17	45 días	◆ 13/8																							
0%	Aprobación diseño de obras	mié 27/9/17	mié 27/9/17	0 mss	◆ 27/9																							
0%	▲ Construcción de obras	mié 27/9/17	sáb 26/9/20	36.48 mss																								
0%	Inicio construcción de obras	mié 27/9/17	mié 27/9/17	0 días	◆ 27/9																							
0%	Plazo de construcción de obras (Sin Eventos Compensables)	mié 27/9/17	mar 28/7/20	34.48 mss	◆ 27/9																							
0%	Plazo de Recepción y Cierre	mar 28/7/20	sáb 26/9/20	2 mss	◆ 28/7																							
0%	Fin construcción de obras	sáb 26/9/20	sáb 26/9/20	0 días	◆ 26/9																							
13%	▲ Contratación de Gestor de Proyecto	lun 2/5/16	lun 29/3/21	59.75 mss																								
72%	▲ Proceso de licitación	lun 2/5/16	dom 1/10/17	17.25 mss																								
99%	Elaboración de Términos de Referencia	lun 2/5/16	lun 5/6/17	13.31 mss	◆ 2/5																							
0%	Proceso de Contratación	lun 5/6/17	jue 20/7/17	1.5 mss	◆ 5/6																							
0%	RISK: Objeciones y Apelaciones	jue 20/7/17	dom 3/9/17	45 días	◆ 20/7																							
0%	Contrato y Refrendo	jue 20/7/17	jue 17/8/17	4 sem.	◆ 20/7																							
0%	RISK: Contrato y Refrendo	dom 3/9/17	dom 1/10/17	4 sem.	◆ 3/9																							
0%	▲ Proceso de ejecución	jue 17/8/17	lun 29/3/21	44 mss																								
0%	Fecha temprana de inicio	jue 17/8/17	jue 17/8/17	0 días	◆ 17/8																							
0%	Fecha tardía de inicio	dom 1/10/17	dom 1/10/17	0 días	◆ 1/10																							
0%	Plazo de ejecución contractual	jue 17/8/17	jue 28/1/21	42 mss	◆ 17/8																							
0%	RISK: Plazo de ejecución contractual	dom 1/10/17	jue 28/1/21	40.5 mss	◆ 1/10																							
0%	Cierre y finiquito	jue 28/1/21	lun 29/3/21	2 mss	◆ 28/1																							
0%	RISK: Cierre y finiquito	jue 28/1/21	lun 29/3/21	2 mss	◆ 28/1																							

% completado	Nombre de tarea	Comienzo	Fin	Duración	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
					S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
12%	▸ Contratación de OE	lun 2/5/16	lun 29/3/21	59.75 mss																				
72%	▸ Proceso de licitación	lun 2/5/16	dom 1/10/17	17.23 mss																				
99%	Elaboración de Términos de Referencia	lun 2/5/16	lun 5/6/17	13.31 mss																				
0%	Proceso de Contratación	lun 5/6/17	mié 5/7/17	1 ms																				
0%	RISK: Objeciones y Apelaciones	mié 5/7/17	dom 3/9/17	8.5 sem.																				
0%	Contrato y Refrendo	mié 5/7/17	mié 2/8/17	4 sem.																				
0%	RISK: Contrato y Refrendo	dom 3/9/17	dom 1/10/17	4 sem.																				
0%	▸ Proceso de ejecución	mié 2/8/17	lun 29/3/21	44.5 mss																				
0%	<i>Fecha temprana de inicio</i>	mié 2/8/17	mié 2/8/17	0 días																				
0%	<i>Fecha tardía de inicio</i>	dom 1/10/17	dom 1/10/17	0 días																				
0%	Plazo de ejecución contractual	mié 2/8/17	jue 28/1/21	42.5 mss																				
0%	RISK: Plazo de ejecución contractual	dom 1/10/17	jue 28/1/21	40.5 mss																				
0%	Cierre y finiquito	jue 28/1/21	lun 29/3/21	2 mss																				
0%	RISK: Cierre y finiquito	jue 28/1/21	lun 29/3/21	2 mss																				
32%	▸ Unidad Ejecutora	lun 2/5/16	jue 25/3/21	59.6 mss																				
60%	Conformación de la Unidad Ejecutora	lun 2/5/16	jue 15/2/18	21.81 mss																				
23%	Plazo de trabajo Unidad Ejecutora	lun 2/5/16	dom 24/1/21	57.6 mss																				
0%	Cierre Unidad Ejecutora	dom 24/1/21	jue 25/3/21	2 mss																				

