

06 de febrero de 2019
UE-DRA-RN32-004-2019-0134 (283)

Señora
Andrea Soto Rojas
Directora Planificación Institucional
Consejo Nacional de Vialidad
S. O.

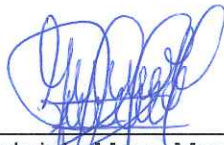
Referencia: Informe de avance mensual del proyecto Rehabilitación y ampliación a 4 (cuatro) carriles de la Ruta Nacional No. 32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.

Estimada Ingeniera:

Luego de saludarla muy cordialmente le remito en formato impreso y digital de acuerdo al oficio PLI-02-18-0602(173), el informe de avance mensual de proyectos de la Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32, correspondiente al mes de enero de 2019.

Sin otro particular, se despide de usted.

Atentamente,



Licda. Gabriela Moya Montero, M.B.A.
Coordinadora Administrativa-Financiera
Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32



Ing. Kenneth Solano Carmona, M.A.P.
Gerente
Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32

GMM/KSC

- C. Mario Rodríguez Vargas, Director Ejecutivo-CONAVI (digital SIGEDO).
Melvin Gutiérrez Montero. Planificación Institucional – CONAVI (digital SIGEDO).
Rolando Arias Herrera. Seguimiento y Evaluación – CONAVI (digital SIGEDO).
Archivo.
Copiador.

**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
Enero 2019**



Elaborado por:
Licda. Gabriela Moya Montero



Contenido

1. Avances, obstáculos, retos y lecciones aprendidas del Proyecto durante el mes.	3
1.1. ¿Cuáles han sido los principales avances hasta el mes de enero 2019?.....	3
1.2. ¿Cuáles han sido los principales obstáculos o limitaciones que se presentan en el avance del proyecto a enero 2019?.....	4
1.3. Determinar los principales retos (obstáculos) a los que se enfrenta el Sector, para el cumplimiento de las metas.	4
1.4. Detalle las “Lecciones aprendidas” presentadas durante el desarrollo del proyecto, indicando el impacto en el cumplimiento de los objetivos.....	5
2. Aspectos técnicos y estado actual del proyecto	7
3. Anexos.....	9
3.1. #1 Principales retos para el proyecto	9
3.2. #2 Fotografías para documentar avances.	11

1. Avances, obstáculos, retos y lecciones aprendidas del Proyecto durante el mes.**1.1. ¿Cuáles han sido los principales avances hasta el mes de enero 2019?**

El avance en la revisión de los diseños al cierre del mes, se mantiene en un 97% con la no objeción, por lo que sigue en ejecución la etapa I "Diseños" y finalizará hasta que la administración revise y apruebe los diseños finales de las obras.

Como se contemplan obras complementarias para la etapa de construcción, en las que se debe trabajar de previo, el proyecto ya inicio la etapa II "Construcción", emitida mediante la Orden de Servicio No.3, a partir del 20 de noviembre del 2017, con una fecha prevista de finalización según dicha Orden para el 04 de octubre de 2020, a pesar de los atrasos presentados por la empresa constructora aún se mantiene la fecha de finalización del proyecto ya que se pueden recuperar tiempos en la etapa de construcción.

Al cierre del mes de enero del 2019 la fecha de finalización de las obras continúa siendo la misma.

Otros avances:

- De acuerdo al cronograma de trabajo para la corta de árboles, se reporta un avance en la corta y limpieza de las zonas, de un 48.45% al cierre del mes de diciembre, sin embargo, a la fecha no contamos con el dato actualizado ya no hemos recibido el informe de la supervisora, correspondiente al mes de enero, ellos que cuenta con 10 días del mes posterior al cierre del informe para presentarlo a la administración.
- RECOPE y el ICE, continúan avanzando con los trabajos de acuerdo a los calendarios propuestos.
- La empresa contratada, mediante la constructora, para el traslado de las tuberías de acueductos también continua con los trabajos en sitio.
- Se continua con los trabajos en la sub estructura de varios puentes y se logran completar la siguiente cantidad de pilotes colados por puente:

Avances al cierre del mes de noviembre del 2018		
Puentes sobre el Río	Cantidad de pilotes a colar	Pilotes colados
Río Blanco	10	8
Río Danta	4	4
Río Molinos	6	6
Río Barbilla	12	6
Río Corinto	14	14
Quebrada Calderón	12	12
Aguas Claras	8	8
Río Guácimo	12	11
Río Guacimito	10	6
Río Parismina	12	12
Río San Miguel	8	8
Río Rojo	8	8
Río Toro	8	8
Río Toro Amarillo	20	2
Río Chirripo	52	6
Río Cuba	16	2

- Con respecto a los pilotes colados en el puente sobre el Río Blanco reportados en el informe de diciembre, se reportan nuevamente 8, ya que, en la inspección realizada por el gestor y la administración, se determinó que la estructura no cumple con los estándares solicitados, por lo que la empresa constructora tubo que demoler 2 pilotes y volver a construirlos y al cierre del mes de enero aún estaban en proceso.
- Al cierre de enero se cuenta con la no objeción del diseño geométrico, correspondiente a las láminas Planta-Perfil del tramo 1,2,4 y 5. En el tramo 3 se recibe el juego de planos DD003 y se pasan las observaciones al contratista y continúa atendiéndolas.
- A la fecha de presentación de este informe, no hemos recibido el informe de la supervisora, correspondiente al mes de enero; ya que cuenta con 10 días del mes posterior al cierre del informe para presentarlo a la administración; para incluir el detalle en los cuadros de avance físico y financiero por tramo y el análisis de avance, con el programa de trabajo vigente del contratista.

1.2. ¿Cuáles han sido los principales obstáculos o limitaciones que se presentan en el avance del proyecto a enero 2019?

Se ha procedido con la corta de los árboles de acuerdo con el Inventario Forestal, pero no así con el traslado de las trozas y desechos generados de esas cortas, por lo que la limpieza no se ha completado en algunas de las zonas donde se realiza la corta de los árboles, debido a la falta de recurso humano y equipo, para concretar las actividades. Al cierre de enero se continua con esta limitación.

Al igual que en período anterior, el diseño aún sigue pendiente de entrega en su versión final. El GESTOR continúa en la revisión de alcantarillas y puentes, de acuerdo lo solicitado por la Unidad Ejecutora.

La empresa constructora trabaja para presentar una justificación del porque se deben expropiar algunos terrenos, por lo que, a la fecha no se han iniciado las expropiaciones, pues CHEC no ha entregado la información y las justificaciones completas para poder conocer cuales terrenos son realmente necesarios.

Se da seguimiento con las asesoras legales, para notificar a los dueños de las propiedades que se han identificado, para expropiar, de manera que se den por enterados de las gestiones que se llevaran a cabo para la adquisición de los respectivos terrenos, sin embargo, dada la situación de que muchos de estos dueños no habitan en/o cerca de las propiedades, se complica un poco localizarlos.

La barrera del idioma ha sido un obstáculo, ya que la comunicación no se hace de manera directa, dependen de un traductor, lo que distorsiona el traslado de las ideas y el sentido que se desea transmitir entre las partes. Se trata de en la medida de lo posible de trasladar las ideas lo más claras posibles a fin de minimizar el error en la comunicación.

1.3. Determinar los principales retos (obstáculos) a los que se enfrenta el Sector, para el cumplimiento de las metas.

Ver anexo 1: Lista de riesgos generales del proyecto.

1.4. Detalle las "Lecciones aprendidas" presentadas durante el desarrollo del proyecto, indicando el impacto en el cumplimiento de los objetivos.

Proyecto: "Rehabilitación y ampliación a 4 (cuatro) carriles de la Ruta Nacional No. 32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón"			
Fase del Proyecto	Etapa II Construcción	Fecha de reporte	Agosto 2018
Descripción del evento	La falta de actividades pertenecientes a la etapa de pre-inversión, con poca participación del personal experto en negociaciones preliminares, han afectado el desarrollo y avance del proyecto.		
Causas	Se han retrasado los procesos por trámites más largos para aprobaciones y hay procesos que aparecen conforme se va avanzando.		
Plan de acción tomado	Se asignaron funciones al personal disponible de la Unidad Ejecutora, a fin de dar atención a los procesos y trámites que surgieron y no se habían contemplado.		
Recomendaciones	Analizar proyectos anteriores y confeccionar una lista de los procesos que deben darse para el desarrollo del proyecto, e identificar al personal idóneo para los diferentes trámites, de manera que se facilite y se disminuya el tiempo entre gestiones y aprobaciones.		
Fotos y videos	N/A		

Proyecto: "Rehabilitación y ampliación a 4 (cuatro) carriles de la Ruta Nacional No. 32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón"			
Fase del Proyecto	Etapa II Construcción	Fecha de reporte	Agosto 2018
Descripción del evento	La falta de personal que integre la totalidad de la Unidad Ejecutora desde el inicio del proyecto.		
Causas	Se presentó recarga de funciones, atrasos en elaboración de carteles, revisión de documentos, entre otros.		
Plan de acción tomado	Se justificaron las plazas necesarias y se coordinó con el departamento de Recursos Humanos para publicar los anuncios correspondientes, se recibieron los curriculums de los candidatos y se programaron las entrevistas en los casos que fue necesario. Se le dio seguimiento al proceso hasta que se completó la Unidad Ejecutora.		
Recomendaciones	Identificar el personal necesario para las tareas que se deben desarrollar, ya que hasta que se logró la composición al 100% de la Unidad Ejecutora se pudieron atender las actividades en cada área, dividiendo las funciones pertinentes.		
Fotos y videos	N/A		

Proyecto: "Rehabilitación y ampliación a 4 (cuatro) carriles de la Ruta Nacional No. 32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón"			
Fase del Proyecto	Etapa II Construcción	Fecha de reporte	Agosto 2018
Descripción del evento	Se debe de involucrar los altos jefes de las instituciones para conseguir los permisos necesarios para las relocalizaciones de los servicios públicos y permisos ambientales.		
Causas	Se han retrasado los procesos por trámites más largos para aprobaciones ya que deben ser analizados por juntas administrativas o por los directores de otras instituciones, alargando los tiempos de respuesta.		
Plan de acción tomado	Se enviaron oficios y se organizaron reuniones para dar a conocer los alcances del proyecto y las tareas que debían cumplir las instituciones involucradas, se le da seguimiento con la ayuda de la empresa gestora a los cronogramas de trabajo tanto del ICE como RECOPE para dar un adecuado acompañamiento en los trabajos asignados.		
Recomendaciones	Mantener informados a los jefes de las diferentes instituciones involucradas, para que se identifiquen con el proyecto y puedan colaborar en la resolución de trámites en un menor tiempo.		
Fotos y videos	N/A		

Estas lecciones trascienden en el tiempo, pues conforme se avanza en algunas actividades, se presentan de nuevo consecuencias de las lecciones mencionadas.

Importante indicar que dar un constante seguimiento a las actividades programadas, permite un mejor manejo y cumplimiento de las metas, con los diferentes actores que intervienen en el desarrollo del proyecto.

2. Aspectos técnicos y estado actual del proyecto

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

El subcontratista CODOCSA continúa realizando sondeos y colocación de tubería de agua potable de Asadas y AyA de acuerdo al cronograma de trabajo que plantearon a la administración.

De igual manera el ICE y las cableras continúan con su programa de trabajo para la relocalización de servicios.

A la fecha no hemos recibido el informe de la supervisora, correspondiente al mes de enero; ya que cuenta con 10 días del mes posterior al cierre del informe para presentarlo a la administración; para incluir el detalle de los trabajos realizados en el mes de enero de CODOCSA y el Ice tal como se presentó el mes anterior.

El estado actual del proyecto, es que se encuentra en la fase II Construcción, emitida mediante la Orden de Servicio No.3, a partir del 20 de noviembre del 2017, con una fecha prevista de finalización, sin cambio alguno, según dicha Orden para el 04 de octubre de 2020.

Es oportuno indicar, que de la fase I Ejecución del diseño, la fecha original de finalización aprobada mediante la orden de servicio número 1 era para el 13 de agosto 2017, esta fecha de finalización de diseños, se trasladó mediante la orden de servicio número 2 para el 30 de setiembre 2017. Debido a la ampliación de plazo por solicitudes de cambio al diseño, la fecha final del diseño se desplazó por parte de las comunidades y a solicitud del contratista, quienes entregaron los diseños finales el día 15 de diciembre. Sin embargo, previo a una revisión realizada por la administración, de identifico que los diseños estaban incompletos y se solicitó el subsane al contratista. Por lo que, el período de revisión y aprobación de los diseños finales por parte de la Administración ha sido mayor al establecido (45 días), ya que aún no se ha completado la documentación de los diseños finales del proyecto.

El porcentaje de avance de la fase de diseño del proyecto al mes de enero continua en un 97%, el proyecto continúa en la primera etapa. La empresa contratista ha estado trabajando en la entrega de documentos pendientes, desde mediados del mes de diciembre del 2017, aun cuando las entregas han estado incompletas la Administración se ha involucrado de lleno en la revisión y aprobación de los diseños solicitando aclaraciones y subsanes a los diseños recibidos, hasta no contar con los documentos completos y aplicadas las observaciones expuestas, no se darán por aprobados los diseños finales del proyecto.

Se realizan reuniones semanales con el gestor, el contratista y los encargados de relocalizar los servicios públicos para coordinar trabajo y darle seguimiento a las obras en proceso.

Se continúan realizando intervenciones en algunos puentes, para iniciar con las obras, en aquellos que ya se tiene mayor avance en los diseños, acondicionando las áreas de trabajo y trasladando la maquinaria para el colado de los pilotes.

Como parte de los trabajos complementarios a las obras se preparan estructuras en barrilla de construcción para los pilotes de los puentes y se alistan las áreas alrededor de los puentes donde se esta trabajando.

Con el acompañamiento del gestor se le recomienda al Contratista adoptar las siguientes medidas de forma inmediata:

1. Agilizar la finalización de los diseños definitivos de puentes y alcantarillas.
2. Reprogramación de obra y recursos.
3. Incremento de equipos y frentes de trabajo.
4. Incrementar horarios de trabajo.
5. Acelerar la reubicación de los sistemas de agua potable.
6. Mejorar sistema de protección de trabajos en puentes, como por ejemplo utilizar tablestacados. Así como también sistemas de alerta temprana.



En temas de expropiaciones al cierre del mes de enero se cuenta con los siguientes aportes y avances:



- Se continúa trabajando en conjunto con el Contratista de las expropiaciones, para el análisis y reducción de la cantidad de terrenos a expropiar, tomando en cuenta que, con la construcción de muros, se minimicen los trámites.
- A través del Gestor del Proyecto se realizó la contratación de personal de apoyo para el DABI, elaboración de planos y de ser necesario para la Dirección de inspección vial y Demoliciones del MOPT para liberar el derecho de vía de invasiones.
- El contratista realiza labores de construcción en zonas que no se vean afectadas por las expropiaciones o invasiones, para no retrasar el avance de las obras, mientras se trabaja en la elaboración de los planos catastrados.
- Al cierre del mes de enero se presentaron #118 planos integrados al catastro para que se inicie con el proceso de validación.
- También se cuenta con #71 planos ya inscritos y #24 están en proceso de dibujo y #132 planos identificados.

En temas de impacto ambiental, se mantiene la viabilidad ambiental emitida por SETENA, las Regencias Forestal y Ambiental entregan informes periódicos de los trabajos realizados, se cuenta con presencia permanente de la regencia ambiental para atender cualquier tema de forma inmediata y atiende cualquier consulta de parte de la comunidad involucrada en el proyecto, las oficinas de COAPRO están atendiendo consultas y denuncias relacionadas con el proyecto, de los vecinos o personas que presentan consultas o dudas o quejas.

3. Anexos

3.1. #1 Principales retos para el proyecto

 PROYECTO REHABILITACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 32, SECCIÓN: INTERSECCIÓN CON LA RUTA NACIONAL N° 4 – LIMÓN - Eximbank Sector: Transporte e infraestructura Riesgos del Proyecto ^{1/} 					
Detalle los riesgos identificados ^{2/}	Impacto que tiene la materialización del riesgo indicado en términos del Alcance, Costo y Tiempo ^{3/}	Detalle las acciones tomadas o por tomar para mitigar o subsanar estos riesgos	Indique los responsables	Fecha de inicio y Fecha de finalización ^{4/}	Estado actual de las acciones (Plan de Acción)
Retraso en la entrega del Diseño final de las obras realizado por CHEC en el tiempo establecido, por lo que se atrasa también la aprobación por parte de la administración.	El impacto se puede presentar en la etapa de Construcción, ya que no se pueden iniciar las obras hasta no tener concluidos y aprobados los diseños. Se puede generar un sobre precio del valor inicial, al no iniciar en el tiempo estimado la etapa de construcción.	Contratación del personal adecuado y calificado para la revisión de los diseños que ya se han recibido. Como plan de acción la UE, distribuye y revisa grupalmente los diseños y se apoya en los consultores expertos a contratar. Se logra la contratación del gestor que le da seguimiento a las labores que realiza CHEC.	UE-CONAVI-MOPT	Enero 2016 - Octubre 2018.	Este riesgo minimiza su impacto, con el seguimiento y acompañamiento que se le ha dado a la empresa, ya que se ha logrado avanzar poco a poco con la atención a las observaciones y la entrega de los documentos faltantes. Al finalizar el mes de diciembre se conoce que el contratista, aen conjunto con una firma consultora trabaja en los documentos finales de los diseños para entregarlos a la administración tan pronto como les sea posible. Se mantiene el 98% de los diseños entregados y se logra la revisión y aprobación parcial de un 97% de los mismos.
La barrera del idioma entre los funcionarios CHEC y CONAVI	Al tener que traducir la descripción de cada diseño se pueden confundir o cambiar palabras que distorcionen el resultado final solicitado.	Se ha debido prestar más atención a la revisión de los documentos recibidos para corroborar que efectivamente no se materialice el riesgo y se presenten diseños con errores o diferencias entre lo solicitado y lo entregado.	CONAVI	Enero 2016 - Octubre 2018	Se toma más tiempo de lo esperado ya que se debe comparar la solicitud presentada contra el producto recibidos. Si se encuentran inconcistencia se le deben hacer nuevamente observaciones a la empresa constructora y se solicita la corrección de las mismas.
Aumento en la estimación de recursos presupuestarios y desembolsos, debido a obras adicionales por solicitud de las comunidades.	La comunidades que están cerca de la carretera que comprende el proyecto, presentaron solicitudes de obras adicionales que mejoran los accesos y que deben atenderse. Estas obras adicionales implica tiempo y recursos con lo que no se cuentan, lo que pone en riesgo la ejecución del proyecto en el tiempo establecido y aumenta el costo del proyecto.	Acercamientos con las comunidades donde se desarrolla las obras y análisis de las necesidades surgidas para el proyecto. Valoración técnica y económica de las obras adicionales de acuerdo a las necesidades surgidas de las comunidades. Solicitud y búsqueda de fondos adicionales para incluir las obras técnicamente factibles y viables. Iniciar proceso de contratación de obras adicionales y ampliar el Contrato de CHEC.	UE-CONAVI-MOPT	Enero 2016 - Octubre 2020	Se realizan estudios de viabilidad y factibilidad técnica para buscar los fondos necesarios para el desarrollo de las obras adicionales que solicitaron las comunidades y que fueron analizadas y abaladas por la administración. Se trabaja en una adenda con el contratista para lograr los diseños de estas obras adicionales.

 PROYECTO REHABILITACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 32, SECCIÓN: INTERSECCIÓN CON LA RUTA NACIONAL N° 4 – LIMÓN - Eximbank Sector: Transporte e infraestructura Riesgos del Proyecto ¹¹ 					
Detalle los riesgos identificados ²⁷	Impacto que tiene la materialización del riesgo indicado en términos del Alcance, Costo y Tiempo ³⁷	Detalle las acciones tomadas o por tomar para mitigar o subsanar estos riesgos	Indique los responsables	Fecha de inicio y Fecha de finalización ^{4/}	Estado actual de las acciones (Plan de Acción)
Condiciones Climáticas adversas durante el desarrollo de la obra durante la Etapa de Construcción (lluvias, deslizamientos, entre otras.)	<p>Por ser una zona de cambios climáticos constantes e inesperados, se pueden presentar alteraciones en el cronograma de trabajo de la empresa constructora.</p> <p>Los deslizamientos y las fuertes lluvias pueden retrasar y generar mayor trabajo del que se ha identificado para cada actividad aumentando también el costo de la obra.</p> <p>Atrasos en el cronograma de ejecución del</p>	<p>Control adecuado de protección en la zona de trabajo y seguimiento periódico para disminuir la probabilidad de materialización del riesgo.</p> <p>Valoración de los daños que se puedan presentar.</p> <p>Aplicar las pólizas del Contratista en los casos que se determine la responsabilidad del mismo.</p> <p>Atención personalizada de los casos y de los afectados para garantizar la resolución de los problemas.</p>	UE-CONAVI-MOPT	Enero 2016 - Octubre 2020	<p>Este riesgo es de la segunda etapa del proyecto, Etapa de Construcción.</p> <p>Ya se inició la construcción de las obras, por lo que se valora periódicamente las condiciones climáticas a fin de minimizar consecuencias.</p>
Atraso en el proceso de adquisición del Derecho de Vía y liberación del Derecho de Vía	<p>Pueden presentarse atrasos en la segunda etapa del proyecto al no contar con los terrenos liberados en el momento de iniciar la construcción de las obras.</p> <p>Esto puede acarrear sobrecostos por cobro de costos indirectos y daños y perjuicios por parte del contratista y el aumento de la plusvalía de los terrenos con el paso de los años.</p> <p>Atrasos en el cronograma de ejecución del proyecto y en la entrega final.</p>	<p>Informar al DABI del espacio necesario para iniciar las expropiaciones.</p> <p>Apoyar al DABI en el proceso de Gestoría Vial.</p> <p>Apoyar al Departamento de Inspección Vial y Demoliciones del MOPT en el proceso de liberación del Derecho de vía existente que esté invadido en la liberación del Derecho de vía adquirido.</p> <p>Informar al Departamento de Inspección Vial y Demoliciones del MOPT para realizar una inspección y analizar las invasiones existentes.</p> <p>Solicitar a CHEC el dato final de las expropiaciones, terminar la revisión final y luego transmitir esta información definitiva al DABI.</p>	UE-CONAVI-MOPT	Enero 2016 - Octubre 2020	<p>Ya se tiene la afectación definitiva necesaria de las expropiaciones y se está realizando la revisión para analizar la posibilidad de disminuirlas y programar las obras.</p> <p>Se han realizado visitas al lugar donde se desarrolla el proyecto, para analizar posibles expropiaciones.</p> <p>Se logra con la ayuda del gestor la contratación de una firma consultora que trabajara en los planos catastrados, a la fecha se han presentado #93 planos al catastro para validación y se cuenta con #53 ya inscritos.</p> <p>Se da seguimiento con las asesoras legales, para notificar a los dueños de las propiedades que se han identificado, para expropiar, de manera que se den por enterados de las gestiones que se llevaran a cabo para la adquisición de los respectivos terrenos, sin embargo, dada la situación de que muchos de estos dueños no habitan en/o cerca de las propiedades, se complica un poco localizarlos.</p>
Atrasos e incremento en el plazo y costo de la obra (diseño y construcción).	<p>Incumplimiento del cronograma establecido para cada etapa del proyecto.</p> <p>Incremento de costos, dado que, en el proceso de la contratación, el contratista se basa en los términos de referencia iniciales.</p>	<p>Reuniones con la empresa CHEC para la revisión del cartel de contratación.</p> <p>Comunicación constante mediante teléfono, correo y oficios, para que el contratista atienda y establezca mecanismos para cumplir con el periodo otorgado por el prestamista para la ejecución de las obras.</p>	UE-CONAVI-MOPT	Enero 2016 - Octubre 2020.	<p>Revisión constante del contrato y los avances de CHEC para conocer posibles ajustes o cambios.</p> <p>En atención a las necesidades de las comunidades se analiza la posibilidad de preparar una adenda al contrato de CHEC, para construir obras adicionales en paralelo con las ya programadas en la formulación del proyecto.</p> <p>Seguimiento continuo con la ayuda del Gestor del proyecto para que se atiendan observaciones y solicitudes realizadas por la administración y se logre el cumplimiento del cronograma de trabajo que lleva la empresa constructora y no se tenga que negociar una ampliación al plazo establecido del proyecto.</p>

3.2. #2 Fotografías para documentar avances.

Avances en la base del puente sobre el Río Corinto, Río Blanco y Río Danta



Avances en la base del puente sobre el Río Toro Amarillo, Río Milinos y Río Jiménez.



Avances en la base del puente sobre el Rio Roca, Guácimo y Guacimito.



Avances en la base del puente sobre el Rio Parismina, y Pacuare .



Avances en la base del puente sobre el Rio Barvilla, Quebrada Calderón y Aguas Claras .



Avances en la base del puente sobre el Rio San Miguel, Río Chirripo y Río Cuba .



Avances en la base del puente sobre el Río Rojo, Río Toro y alcantarilla cuadrada en el kilómetro 90+000.

