

GOBIERNO DE COSTA RICA
CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD (CONAVI)

Informe Especial con Información específica
Proyecto: " Diseño, Rehabilitación y Ampliación de
la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carillo,
Sección Intersección Ruta Nacional N° 4 (Cruce a
Sarapiquí)-Limón"

Unidad Ejecutora
Ruta Nacional No. 32

Ley No. 9293
Fecha de corte
23 de agosto de 2018



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



Antecedentes

Actos Administrativos Importantes, Fechas y Plazos transcurridos

En la tabla a continuación se muestran los actos administrativos más importantes con su fecha de resolución, documento de respaldo de cada acto administrativo y el plazo entre actos y plazo acumulado total (Se adjunta al final esta tabla en un formato más grande para mejor referencia)

No.	Acto Administrativo	Fecha	Documento de respaldo del Acto Administrativo	Tiempo transcurrido entre actos	Tiempo Acumulado
1	Firma de Memorandum de Acuerdo (MOA)	18-Feb-13	Memorandum de Acuerdo		
2	Firma de Contrato CONAVI-CHEC-001	3-Jun-13	Contrato CONAVI-CHEC-001	3 meses y 16 días.	3 meses y 16 días.
3	Firma de Adenda No. 1 al Contrato CONAVI-CHEC-001	27-Nov-13	Adenda No. 1 CONAVI-CHEC-002	5 meses y 25 días.	9 meses y 10 días.
4	Firma del Contrato de Préstamo Ley No. 9293	4-May-15	Diraio Oficial La Gaceta No. 84	1 año, 5 meses y 24 días.	2 años, 2 meses y 15 días.
5	Firma de Adenda No. 2 al Contrato CONAVI-CHEC-001	25-Sept-15	Adenda No. 2 CONAVI-CHEC-003	4 meses y 22 días.	2 años, 7 meses y 8 días.
6	Firma de Adenda No. 3 al Contrato CONAVI-CHEC-001	15-Dic-15	Adenda No. 3 CONAVI-CHEC-004	2 meses y 11 días.	2 años, 9 meses y 4 días.
7	Firma de Adenda No. 4 al Contrato CONAVI-CHEC-001	2-Mar-16	Adenda No. 4 CONAVI-CHEC-005	2 meses y 14 días.	3 años, 0 meses y 17 días.
8	Refrendo del Contrato por parte de la CGR	26-Abr-16	Oficio No. DCA-1062	1 mes y 25 días.	3 años, 2 meses y 9 días.
9	Viabilidad Ambiental del Proyecto	2-Dic-16	Resolución No. 2207-2016-SETENA	7 meses y 25 días.	3 años, 9 meses y 17 días.
10	Inicio de la Etapa de Diseño	14-Dic-16	Orden de Servicio No. 1	13 días	3 años, 9 meses y 5 días.
11	Traslado de la fecha de entrega del Diseño	6-Sept-17	Orden de Servicio No. 2	8 meses y 9 días.	4 años, 6 meses y 13 días.
12	Inicio de la Etapa de Construcción	20-Nov-17	Orden de Servicio No. 3	2 meses y 7 días.	4 años, 9 meses y 3 días.

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

Es oportuno indicar, que de la fase I Ejecución del diseño, la fecha original de finalización aprobada mediante la orden de servicio número 1 fue el 13 de agosto 2017, la cual se trasladó mediante la orden de servicio número 2 para el 30 de setiembre 2017. La fecha final del diseño de obras se desplazó debido a la ampliación de plazo por solicitudes de cambio al diseño, por parte de las comunidades y a solicitud del contratista, quienes entregaron parcialmente los diseños finales el día 15 de diciembre, en el mes de enero se le trasladaron , a la empresa contratada, observaciones realizadas de eso diseños parciales y a la fecha se continua con la atención de esa observaciones, adicional a esto en el mes de marzo se le notificó a la empresa, que de los diseños entregados, faltaban documentos. Por lo que, el período de revisión y aprobación de los diseños por parte de la Administración es de 45 días calendario, una vez recibida toda la documentación y atendidas las observaciones, para dar por aprobados los diseños finales del proyecto.

Al ser un proyecto de diseño y construcción, el no contar a tiempo con el diseño final del proyecto con suficiente tiempo previo al inicio de la construcción ha significado el principal obstáculo, ya que esto genera atrasos en el inicio en la fase constructiva, afectó el inicio de las expropiaciones y traslado de servicios públicos. El diseño es también un insumo para

tramites de permisos ambientales (Viabilidad Ambiental, estudios arqueológicos y permisos de obra en cauce, por ejemplo).

El proceso de conformación de la Unidad Ejecutora y los largos procesos de contratación provocaron que la contratación de un profesional o firma consultora que realice la gestión del proyecto (Gestor del Proyecto indicado en el Artículo No. 4 de la Ley del Préstamo) se atrasara, al igual que los estudios arqueológicos, provocando una afectación en siete sitios específicos dentro del derecho de vía en donde no es posible ejecutar los trabajos de acuerdo a la programación realizada, hasta tanto se realice el estudio arqueológico detallado.

El trámite de permisos, licencias, aprobaciones y el traslado de servicios públicos que son responsabilidad de otras instancias e instituciones en general han significado un escollo para el proyecto, debido a la gran cantidad de estos y a los procesos y procedimientos que deben seguirse en cada instancia o institución.

El proceso de socialización del proyecto luego de dar orden de inicio al proyecto y no en la etapa de preinversión, provocó que las comunidades solicitaran modificaciones al alcance definido dentro del contrato. Estas modificaciones al alcance ampliándolo significarán una ampliación de las otras dos restricciones del proyecto el costo y el tiempo.

1. Estudio Arqueológico

Autorización para trabajo en zonas sin vestigios arqueológicos

Por medio de oficio No. **CAN-63-2018** de fecha 14 de marzo la Comisión Arqueológica Nacional autoriza al CONAVI a realizar labores dentro del derecho de vía en los sitios en donde el Informe del Arqueólogo Felipe Sol indica que no existe evidencia de vestigios arqueológicos.

Trabajo de campo en zonas con vestigios arqueológicos:

En los puntos en donde se encontró evidencia de vestigios arqueológicos la Comisión Arqueológica Nacional ha indicado que debemos realizar las siguientes labores:

1. Completar la información presentada con apoyo fotográfico de los pozos de pruebas y trincheras.
2. Realizarse con mayor detalle el análisis cerámico a los materiales culturales.
3. Se recomienda coordinar con CONAVI el amojonamiento con puntos fijos y visibles de las áreas indicadas por el profesional para la respectiva evaluación arqueológica detallada.

El pasado lunes 19 de marzo de 2018 se procedió con el arqueólogo a marcar las zonas con vestigios arqueológicos para que el subsuelo no sea intervenido hasta tanto se realice la respectiva evaluación arqueológica detallada.



Fotografías del inicio del proceso de marcado de los sitios arqueológicos

Causas de los atrasos

En general este tema del estudio arqueológico dentro del derecho de vía es competencia del Museo Nacional, sin embargo, se conoce la falta de recursos técnicos y económicos de ese Museo, por lo que se instruye a esta Unidad Ejecutora a realizar una contratación de dicho estudio.

Esta Unidad Ejecutora desconocía los alcances y especificaciones de esos estudios por lo que se indicó que se nos facilitarían términos de referencia utilizados en estudios de esta índole realizados en Ruta Nacional No. 27. Esos términos de referencia fueron solicitados al Consejo Nacional de Concesiones por parte del Despacho de la Viceministra de Infraestructura y Concesiones en enero de 2017.

Los Términos de Referencia para la contratación fueron enviados a la Unidad Ejecutora en formato editable en mayo de 2017. Esos términos de referencia incluían únicamente los aspectos técnicos de la contratación y no los términos administrativos y legales generales y específicos como de evaluación de las ofertas y fiscalización contractual. Esta Unidad Ejecutora procede a la elaboración de esos términos administrativos y legales, así como la estrategia del proceso de evaluación a fin de garantizar el mínimo tiempo de ejecución posible.

En virtud de la complejidad de la contratación y la poca experiencia a nivel institucional en la contratación de este tipo de estudios se explora la posibilidad de realizar la contratación de la Universidad de Costa Rica para que realice esto en el entendido de que sería una contratación directa (contratación entre instituciones de la administración pública) y de que los costos podrían ser menores.

No obstante, esa opción se desechó por los largos trámites de concreción de la misma. Entre la preparación de los términos de referencia, los trámites y coordinaciones con la Universidad de Costa Rica y la decisión de desechar esa opción se pierden 4 meses.

Esta Gerencia de la Unidad Ejecutora, a fin de garantizar la concreción del Estudio Arqueológico necesario para poder ejecutar la etapa de construcción del proyecto, en setiembre de 2017 solicita a CHEC colaboración con la elaboración de ese estudio sin costo para esta administración. La empresa CHEC responde que por una única vez acepta proceder con la elaboración de ese estudio a su costo, aclarando que ese hecho no transfiere la responsabilidad de ese estudio y los atrasos que el proyecto pueda sufrir por la ejecución del mismo a su empresa.

Solución Planteada y Aplicada

A fin de evitar atrasos adicionales se planea contratar la evaluación arqueológica detallada a través del Gestor de Proyecto, cuyo contrato está en ejecución. Esto pues realizar un proceso de contratación de estos estudios por medio de un proceso de Contratación Administrativa puede tomar mínimo nueve meses.

La evaluación arqueológica detallada debe ser contratada. La estrategia sería contratar un arqueólogo por sitio arqueológico en los cuales se encontraron vestigios. Esa contratación se realizaría a través del **Gestor de Proyecto** a fin de evitar más atrasos al proyecto.

La Orden de Servicio para el Gestor de Proyecto para realizar esta evaluación con cargo al rubro de Servicios Eventuales, incluido en su Contrato, está en proceso de elaboración y se espera dar inicio a este servicio a mediados de setiembre con un plazo de ejecución de seis meses.

2. Corta de árboles

Autorización para corta de árboles en margen derecha de la vía.

Conforme a lo indicado en el Artículo No. 12 de la Ley 9293, se procedió a coordinar un protocolo de corta de árboles con el Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC) para la correcta notificación de esta actividad.

En oficio Nos. **UE-DRA-RN32-002-2017-170 (855)** y **UE-DRA-RN32-002-2017-311 (2199)** de fechas 13 de julio de 2017 y 19 de octubre de 2017 se previno a CHEC para que iniciara lo antes posible el inventario forestal conforme a su competencia contractual, plasmada en el punto 10 del documento del alcance del contrato.

CHEC inició dicho inventario aproximadamente a finales de octubre concluyendo en marzo de 2018.

Mediante nota No. **CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2018/003** de fecha 12 de enero de 2018 la Empresa CHEC realiza una primera entrega del inventario forestal y la información requerida para este conforme al Protocolo acordado con SINAC para efectos de notificación. Esta información incluye únicamente el inventario del lado derecho de la vía para el Área de Conservación Tortuguero.

Mediante oficio No. **DIE-07-18-0077 (37)** de fecha 12 de enero de 2018 la Unidad Ejecutora envía la información entregada por CHEC al Área de Conservación Tortuguero, para que inicie el plazo de 5 días hábiles indicados en el protocolo y así poder iniciar con la corta de árboles en la margen derecha del derecho de vía en esta área de conservación. Con oficio **UE-DRA-RN32-010-2018-035(855)** la Unidad Ejecutora remite el oficio **ACTo-DRFVS-EPMF-015-2018** de fecha 24 de enero de 2018 que solicita subsanes sobre faltantes de la información entregada.

Con oficio **CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2018/0036** con fecha 14 de febrero CHEC remite los subsanes mencionados y con oficio **DIE-07-18-0397 (37)** de fecha 16 de febrero de 2018 la Unidad Ejecutora envía la información entregada por CHEC al Área de Conservación Tortuguero con los subsanes. Con oficio **ACTo-DRFVS-EPMF-054-2018** con fecha 01 de marzo de 2018 se notifica segunda prevención, mediante oficio **DIE-07-18-0636 (37)** con fecha 13 de marzo de 2018 la Unidad Ejecutora remite respuesta a dicho subsane.

Mediante oficio **CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2018/0012** de fecha 23 de enero de 2018 la empresa CHEC entrega el inventario forestal de la margen derecha de la vía en el Área de Conservación La Amistad Caribe.

La Unidad Ejecutora mediante oficio No. **DIE-07-18-0205 (37)** de fecha 25 de enero de 2018 envía la información remitida por CHEC al Área de Conservación La Amistad Caribe, para que inicie el plazo de 5 días hábiles indicados en el protocolo y así para poder iniciar con la corta de árboles en la margen derecha del derecho de vía en esta área de conservación.

Mediante oficio No. **SINAC-ALAC-DRFVS-008** de fecha 15 de febrero del 2018, notificado a la Unidad Ejecutora el 04 de marzo el Área de Conservación La Amistad Caribe solicita aclaraciones y ampliación de información para ser incluida en el expediente previo al inicio de corta de árboles, la cual fue remitida a CHEC vía correo electrónico el 05 de marzo. Por medio de oficio sin número el responsable ambiental la empresa CDG remite aclaración con relación al punto 2 del subsane. Con oficio **DIE-07-18-0586 (37) con fecha 07 de marzo de 2018** la Unidad Ejecutora remite la respuesta a dichos subsanes.

Con la entrega de los subsanes solicitados por las áreas de conservación se cumple con el trámite y se puede iniciar con el proceso de corta de árboles en la margen derecha del derecho de vía.

Inventario forestal en margen izquierda de la vía

Mediante nota No. **CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2018/0063** de fecha 13 de marzo de 2018 se recibe de parte de CHEC el inventario forestal de la margen izquierda del derecho de vía y la Unidad Ejecutora lo remite a esta área de conservación mediante oficio No. **UE-DRA-RN32-010-2018-0142 (1147)** de fecha 14 de marzo de 2018. Con el recibido de esta información y cumplido el plazo de 5 días hábiles indicados en el protocolo para poder iniciar con la respectiva corta de árboles en la margen izquierda del derecho de vía.

Las Áreas de Conservación han expresado su conocimiento de la información recibida y han comunicado la apertura del expediente, con lo cual se puede proceder con el proceso de corta de árboles también en esta margen.

Plan de corta de árboles

Se adjunta en el Anexo No. 1 el Plan de corta de árboles por tramo y kilometraje.

El proyecto se ha dividido en 5 (cinco) tramos divididos según la División Administrativa, a saber:

Tramo I: Cruce Ruta No. 4-Pococí

Tramo II: Pococí-Guácimo

Tramo III: Guácimo-Siquirres

Tramo IV: Siquirres-Matina

Tramo V: Matina-Limón

Zonas para acopio de madera

A pesar de que la definición de los lugares para acopio de especies maderables es responsabilidad de cada Área de Conservación, a la fecha se han definido por parte de estas instancias muy pocos lugares, por lo tanto, esta Unidad Ejecutora coordinó con el Contratista el uso de los botaderos como áreas de acopio para especies maderables en caso de ser necesario.

Se coordinó también con las Áreas de Conservación y las Direcciones Regionales del Ministerio de Educación Pública, para definir una estrategia que permita realizar un trámite expedito de la disposición de las especies maderables.

Causas de los atrasos

El principal insumo para el trámite de permisos de corta de árboles es el inventario forestal, este insumo es responsabilidad contractual de CHEC. Como se indicó desde julio de 2017 se ha venido previniendo a CHEC por parte de esta Unidad Ejecutora para que proceda con ese inventario forestal. No obstante, CHEC es conocedor de sus responsabilidades contractuales y debió iniciar ese inventario desde diciembre de 2016 cuando se les dio Orden de Inicio a la Etapa de Diseño.

CHEC inició ese inventario forestal hasta octubre de 2017, perdiendo 10 meses de tiempo.

El SINAC definió que la notificación indicada en el Artículo No. 12 de la Ley 9293 debería realizarse por medio del trámite y procedimientos normales de permiso de corta de árboles para cualquier proyecto.

Solución Planteada y Aplicada

La Unidad Ejecutora con apoyo del Despacho de la Viceministra de Infraestructura procedió a acordar un Protocolo de corta de árboles con el Sistema Nacional de Áreas de Conservación que garantizara la información necesaria para el trámite de notificación indicado en el Artículo No. 12 de la Ley 9293 y que garantizara el inicio de la corta de árboles una vez que se tuviera el insumo del inventario forestal, siendo este procedimiento un poco más expedito que el trámite y procedimiento normal de permiso de corta de árboles.

Inicio de la Corta de árboles

El pasado lunes 19 de marzo de 2018, luego de cumplir con la entrega de la información pendiente a SETENA para poder iniciar las labores en campo, se procedió a iniciar la actividad de corta de árboles cerca del kilómetro 79+000 aproximadamente a dos kilómetros de la Universidad EARTH (Escuela de Agricultura de la Región Tropical Húmeda) en la margen derecha.

Actualmente se realiza corta de árboles y limpieza del derecho de vía en Pococí, Guacimo, Siquirres y Matina, con un avance de la Actividad del 20%.



Fotografías del proceso de Corta de árboles y limpieza del derecho de vía

3. Permisos de obra en cauce

La información necesaria para el trámite de los permisos de obra en cauce, es información que dependía del diseño y debía ser preparada por parte de CHEC.

La Unidad Ejecutora gestó una reunión con la Dirección de Aguas del MINAE y representantes de CHEC en fecha 02 de noviembre de 2017 para coordinar el trámite de los permisos de obra en cauce y aclarar la información necesaria para dichos permisos. Con oficio **UE-DRA-RN32-010-2017-357 (855)** de fecha 13 de noviembre de 2018 se coordinó visita de campo el día 15 de noviembre con la Dirección de Agua para valorar los puentes que querían el permiso o no.

Con oficio **UE-DRA-RN32-010-2017-369 (855)** con fecha 20 de noviembre de 2017 se indicó la información requerida para los permisos de obra en cauce de todos los puentes del proyecto a CHEC para iniciar el trámite, la misma se entregó por medio del Regente Ambiental por medio de correo electrónico de fecha 06 de diciembre de 2017, pues esta información debía ser tramitada por la Unidad Ejecutora en un expediente que se presenta ante dicha Dirección. Esa información fue remitida por parte de la Unidad Ejecutora a la Dirección de Aguas mediante oficio No. **DIE-07-17-3827(39)** de fecha 06 de diciembre de 2017.

Se solicitó a CHEC en reunión de seguimiento en la Unidad Ejecutora de fecha 09 de enero de 2018 el cronograma de intervención de cada puente a fin de que la Dirección de Aguas del MINAE proceda con la aprobación de permisos conforme a la prioridad de ejecución de obras.

Con resolución No. **DA-0099-2018** En fecha 30 de enero de 2018 notificada el 02 de febrero de 2018 la Dirección de Agua otorga el permiso para obras en cauce a los dos primeros puentes definidos dentro de la prioridad indicada por CHEC. Estos son Río Corinto y Río Toro Amarillo.

Con fecha 09 de marzo de 2018 mediante resolución No. **DA-0189-2018** la Dirección de Agua aprueba el permiso de obras en cauce para otros siete puentes conforme la prioridad indicada por CHEC, a saber, Río Guácimo, Río Barbilla, Quebrada Calderón, Río San Miguel, Río Blanco, Río Parismina y Río Destierro.

Con resolución No. **DA-0484-2018** de fecha 20 de abril de 2018 se notifica por parte de la Dirección de Agua el permiso para obras en cauce de los ríos: Quebrada Agua fría. Río Chirripó, Río Escondido, Río Cuba, Río Jiménez, Río Roca, Río Dos Novillos y Río Blanco.

Con resolución No. **DA-0581-2018** de fecha 07 de mayo 2018 se notifica por parte de la Dirección de Agua el permiso para obras en cauce de los ríos: Río Rojo, Río Toro, Río Madre.

Con resolución No. **DA-936-2018** de fecha 26 de junio de 2018 se notifica por parte de la Dirección de Agua el permiso para obras en cauce del Río Danta.

Con resolución No. **DA-1213-2018** de fecha 10 de agosto de 2018 se notifica por parte de la Dirección de Agua el permiso para obras en cauce de los ríos: Río Costa Rica, Río Molino, Río Dos Vueltas, Río Reventazón, Río Siquirres y Río Pacuare, en esta misma resolución se indica que el Paso Superior ferrocarril (KM 89+278) no procede pues no corresponde a un cauce de Dominio Público.

No obstante, a que CHEC realizó dos cambios de prioridad de ejecución de obras para presentar ante la Dirección de Agua, los cuales se tramitaron con oficios **UE-DRA-RN32-010-2018-070(1147)** del 14 febrero de 2018 y **UE-DRA-RN32-010-2018-578 (1147)** del 27 de julio de 2018, a la fecha se tiene el permiso para obras en cauce para 28 puentes. Están pendientes los permisos de obra en cauce para 4 cuerpos de agua, los cuales están en proceso de revisión.

Causas de los atrasos

Sin el diseño listo no era posible contar con la información necesaria para iniciar el proceso de permiso de obras en cauce.

La falta de entrega oportuna y completa de la información por parte de CHEC para el trámite de los permisos atrasó el proceso. También se han debido realizar subsanes a la información entregada por CHEC conforme la Dirección de Aguas realiza la revisión de ésta. Se ha coordinado con la Dirección de Agua para que la información solicitada para otorgar el permiso sea la absolutamente necesaria.

CHEC ha variado en varias ocasiones las prioridades de permiso que requiere lo cual ha provocado un replanteamiento y reordenamiento de recursos por parte de la Dirección de Agua.

Solución Planteada y Aplicada

La Administración ha realizado un trabajo coordinado, prioritario y oportuno para el proyecto en este tema, el cual se refleja en la aprobación de casi la totalidad de los permisos requeridos de manera expedita y conforme a los requerimientos de CHEC, no obstante los cambios constantes y repentinos de CHEC en sus prioridades.

4. Permisos de aprovechamiento de agua

Siendo CHEC el interesado en explotar las fuentes naturales de agua para ser utilizada su agua en el proyecto, es esa empresa quien debe entregar a esta Unidad Ejecutora la información de la ubicación de esas necesidades y la cantidad de agua que estarían utilizando en cada sitio.

Esta Unidad Ejecutora estudió en conjunto con SETENA y la Dirección de Agua varias opciones para acelerar el trámite y aprobación de esos permisos de aprovechamiento de agua, ante esas instancias.

El trámite que se realiza en este momento consiste en: con base en el acuerdo ACP-030-2018-SETENA tramitología interna de las dos instituciones y con base a las disposiciones iniciar el trámite ante la dirección de Agua, valorando la necesidad del caudal requerido para los procesos constructivos del contratista y presentar:

- 1) Solicitud a nombre del CONAVI.
- 2) Solo se debe tramitar la demanda para los aprovechamientos donde se uso sea solo en carretera.
- 3) Actualizar cronograma de extracciones.
- 4) Caracterización de las fuentes o tomas.

Esto infiere un riesgo para la Administración pues el permiso saldría a nombre del CONAVI y no de CHEC quien lo va a utilizar, no obstante, es el trámite más rápido que se puede hacer y el que menos afecta el desarrollo del proyecto.

En cuanto a permisos para uso industrial se ha insistido a CHEC que apresure el proceso de entrega de información ante la Dirección de Agua y se ha coordinado mediante reuniones la posibilidad de acelerar los procesos.

Causas de los atrasos

Falta de entrega oportuna y completa de la información por parte de CHEC para el trámite de los permisos de aprovechamiento.

Falta de Planificación de los procesos por parte de CHEC, que han provocado que las solicitudes de permisos para aprovechamiento industrial se atrasen.

Solución Planteada y Aplicada

Definición del procedimiento más expedito para obtener los permisos en coordinación con SETENA y la Dirección de Agua.

Reuniones periódicas y seguimiento mediante llamadas y correos electrónicos al trámite en la Dirección de Agua.

5. Información previa al inicio para SETENA

La información solicitada por SETENA a ser entregada previo al inicio de obras en sitio está plasmada en la Resolución **No. 2207-2016-SETENA** de fecha 02 de diciembre de 2016, e incluye:

PLANOS. Aportar la actualización de las certificaciones y autorizaciones de propietarios de los sitios donde se establecerán las obras temporales, dentro de este ítem la SETENA presento el listado de los planos con aval que pueden ser utilizados para obras complementarias, las cuales deben ser detallados y caracterizados para la actividad a ejecutar en los mismos.

1. **SERVICIOS BÁSICOS.** Presentar la disponibilidad de los servicios básicos para las obras complementarias.

2. **TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES.** En caso de utilizar tanque séptico en cualquiera de las obras temporales, debe presentar las pruebas de velocidad de tránsito de contaminantes y ante el empleo de planta de tratamiento, deberá aportarse el permiso de ubicación por parte del Ministerio de Salud, esto es una recomendación que debe ser tomada en consideración.
3. **COTAS DE INUNDACIÓN.** Deberá tomar en cuenta la información de la Comisión Nacional de Emergencias (CNE), al establecer la ubicación final de las obras temporales, los sitios susceptibles a amenazas naturales, deberá sobreponer las obras complementarias como lo establece el Decreto Ejecutivo No. 32966.
4. **VULNERABILIDAD A LA CONTAMINACIÓN.** En caso de considerar, en el diseño definitivo, la ubicación de obras temporales en el tramo de vulnerabilidad alta identificado con base en el estudio hidrogeológico presentado en el anexo único, se deberán realizar estudios hidrogeológicos exhaustivos.
5. **ARCHIVO SHAPE.** Presentar el sitio definitivo de las obras complementarias con su respectivo shape, las cuales estarán dentro del área ambientalmente evaluada.
6. **PGA Y LAS MEDIDAS AMBIENTALES.** El PGA es un instrumento dinámico, que debe ser actualizado periódicamente, pudiendo la SETENA dar indicaciones específicas para ese propósito. Presentar la actualización del Plan, lo que puede incluir, la mejora de las medidas ambientales. Debe someterse a aprobación de la SETENA el PGA, una vez se cuente con el diseño final de la obra, deberá el desarrollador presentar una actualización del P-PGA, incluyendo la síntesis de los compromisos ambientales, como información aparte y siguiendo lo establecido en el Decreto Ejecutivo No. 32966.
7. **PASOS DE FAUNA.** En caso de que ocurran reubicaciones, modificaciones en su número o en su tipología, deberá informar lo correspondiente a la SETENA para su consideración.
8. **CALIDAD DE LOS CUERPOS DE AGUA.** Durante la gestión ambiental y dentro de los informes regenciales, se deberán aportar los resultados del monitoreo de la calidad físico-química, bacteriológica y de bentos, en los cuerpos de agua identificados como sitios de muestreo o en aquellos otros que se consideren pertinentes.
9. **Matriz de Importancia de Impactos Ambientales (MIIA),** deberá ser actualizada una vez se cuente con el diseño de sitio final y previo al inicio de obras.

A pesar de ser responsabilidad de CHEC la preparación de esa información y tener conocimiento desde la obtención de la viabilidad ambiental al haber sido notificados por SETENA a través del Regente Ambiental contratado para realizar el Estudio de Impacto Ambiental, esta Unidad Ejecutora realiza una prevención a CHEC respecto a esa información necesaria antes del inicio de labores en campo, mediante oficio No. **UE-DRA-RN32-001-2017-333 (855)** de fecha 01 de noviembre de 2017 y mediante oficio No. **UE-**

DRA-RN32-010-2018-019(855) de fecha 16 de enero de 2018 se reitera los pendientes al oficio citado anterior, misma que se reiteraba en las reuniones de seguimiento del proyecto.

No es hasta el jueves 15 de marzo que CHEC mediante nota No. CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2018/0062 hace entrega de esa información a la Unidad Ejecutora para el respectivo trámite ante SETENA. Esa Información es entregada a SETENA mediante oficio No. **DIE-07-18-0665 (39)** de fecha 15 de marzo a la SETENA, dándose por cumplido la solicitud de esa Secretaría.

Causas de los atrasos

Atraso en el inicio de los trámites por parte de CHEC y procesos de negociación, permisos y servicios públicos, lo cual retrasó la entrega oportuna y completa de la información por parte de CHEC para el trámite de remisión a SETENA.

Solución Planteada y Aplicada

Siendo una responsabilidad de CHEC, se le dio seguimiento y se presionó para la entrega de la información ante SETENA. Se solicitó u coordinó con SETENA la entrega parcial de la información para entregar el resto de la información conforme se obtuviera para no atrasar ni afectar aún más el inicio de las obras en campo.

6. Gestor del Proyecto

El concurso se publicó en fecha 28 de agosto de 2017. Debido a solicitud de los potenciales oferentes se procedió a ampliar el plazo de recepción de ofertas, por lo tanto, las ofertas se recibieron en fecha 27 de octubre de 2017, recibiendo las siguientes ofertas:

Orden por No. de Oferta

Oferta	Consorcio	Monto
Oferta No. 1	Consorcio IDOM-DECH-MSD	\$32.496.708,00
Oferta No. 2	Consorcio CEMOSA-QYESA-CyT	\$26.468.857,19
Oferta No. 3	Consorcio BAC-VIETO-Ginprosa-INDECA	\$32.495.020,88
Oferta No. 4	Consorcio CACISA-CM	\$28.475.665,35

Orden por Precio

Oferta	Consorcio	Monto
Oferta No. 2	Consorcio CEMOSA-QYESA-CyT	\$26.468.857,19
Oferta No. 4	Consorcio CACISA-CM	\$28.475.665,35
Oferta No. 3	Consorcio BAC-VIETO-Ginprosa-INDECA	\$32.495.020,88
Oferta No. 1	Consorcio IDOM-DECH-MSD	\$32.496.708,00

Se procedió al análisis detallado de las ofertas y a la solicitud de ampliación de información subsanable, con el fin de cumplir con el principio de eficiencia y eficacia y el mantenimiento de la mayoría de las ofertas.

Por esta razón se solicitó en varias ocasiones subsanes y aclaraciones deseos subsanes a todos los oferentes. Se emite informe de evaluación de las ofertas en fecha 21 de febrero de 2018 el cual es conocido por el Consejo de Administración, el cual acoge el criterio de adjudicación del informe emitido por la comisión revisora mediante Acuerdo No. ACA-01-18-0127 de fecha 28 de febrero de 2018.

Mediante dos notas de fecha 6 de Marzo de 2018 (sin número de oficio) se reciben procesos recursivos a esa adjudicación, los cuales fueron atendidos oportuna y adecuadamente por parte de esta Unidad Ejecutora. El Consejo de Administración, conforme lo estipulado en la Ley 9293 resolvió favorablemente el proceso recursivo mediante acuerdo No. ACA-01-18-268 de fecha 24 de abril de 2018 a favor del Consorcio Supervisor Ruta 32 compuesto por CACISA-Camacho y Mora.

Se procedió a firmar el Contrato y dar orden de inicio el pasado 25 de junio de 2018 y se encuentra actualmente trabajando.

Causas del atraso

Poco personal de la Unidad Ejecutora para la elaboración de los términos de referencia y atención del resto de los temas importantes y urgentes del proyecto. La Unidad Ejecutora, a pesar de haberlo solicitado, no recibió apoyo de parte de otros departamentos para este proceso.

Procesos de recursión a los términos de referencia y su resolución.

Procesos de recursión de la adjudicación y su resolución.

Solución Planteada y Aplicada

Se procedió a apresurar los procesos de contratación del personal de la Unidad Ejecutora.

Se atendieron con prioridad sobre otros temas los recursos presentado durante el concurso.

Se incluyeron en el Contrato del Gestor servicios tendentes a solucionar otros temas que puedan provocar atrasos al proyecto, a fin de no afectar más al proyecto.

7. Expropiaciones del proyecto

La definición del Contrato en Diseño y Construcción sin un anteproyecto adecuadamente definido, provoca que sea necesario esperar a contar con ese anteproyecto bien definido para poder determinar las áreas necesarias para la construcción del proyecto.

Mediante nota No. **CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2017/0165** de fecha 2 de noviembre de 2017 y luego de un largo proceso de comunicaciones y solicitudes de corrección, CHEC entrega el mosaico catastral final corregido, con un atraso de 202 días respecto a su compromiso contractual (13 de abril de 2017). Esta información es necesaria para proceder con la contratación de los planos de catastro, esto para realizar la cuantificación y definir el alcance, elementos necesarios para esa contratación.

La Unidad Ejecutora procede a completar los Términos de Referencia para la contratación de esos planos con la información entregada por CHEC. Se complementan los términos de referencia con experiencias de la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes.

Debido a los atrasos propios de los procesos de contratación y al criterio externado por parte de la Gerencia de Asuntos Jurídicos, respecto a que todas las instancias deben hacer uso del SICOP para los procesos de contratación se determina que el tiempo de contratación de esa topografía para la elaboración de los planos de catastro sufrirá atrasos insostenibles para el proyecto, por lo tanto se procederá a solicitar al Gestor del Proyecto la elaboración de esos planos, lo cual nos ahorraría al menos diez meses del proceso de contratación administrativa.

También en el Contrato CHEC se comprometió a realizar el proyecto dentro del derecho de vía en la medida de lo posible y debe justificar cada expropiación, por lo que se ha estado en un proceso de definir junto con CHEC cuales áreas efectivamente deben ser expropiadas, pues en un inicio CHEC realizó el diseño sin considerar esta restricción contractual. Lo anterior con el fin de realizar los procesos de expropiación que son absolutamente necesarios bajo el principio de eficiencia y eficacia para el resguardo de los fondos públicos.

Causas del atraso

CHEC no cumplió con el plazo definido en su contrato para entregar el mosaico catastral.

Atrasos en la justificación de CHEC de cada expropiación.

Definición de la estrategia de contratación que implique la menor pérdida de tiempo posible.

Solución Planteada y Aplicada

Se está en proceso de elaborar una Orden de Servicio al Gestor de Proyecto para iniciar el proceso de elaboración de planos e incluir un equipo de valuadores, gestores viales y abogados que fortalezca la gestión del DABI.

Una vez iniciado el proceso de elaboración de planos de catastro se estima, conforme la estrategia ideada en los términos de referencia, tener los planos listos e ingresados al Registro de la Propiedad en 4 meses. A partir de este punto se daría seguimiento al proceso de expropiación. No obstante, se estima que este aspecto afectará el avance normal del proyecto, situación que será atendida en su momento, se estimará la afectación al cronograma y se tomarán las medidas necesarias para mitigar el efecto en lo que sea física, técnica, administrativa y legalmente posible.

Se está preparando con las Comisiones de Ruta 32 de cada cantón, creadas a partir de la interacción de esta Unidad Ejecutora con las comunidades, su intervención a fin de obtener en la medida de lo posible el permiso de los propietarios para laborar en los terrenos donde sea posible hacerlo en tanto se resuelve el proceso de expropiación.

8. Servicios Públicos

Se ha coordinado con las instituciones de servicios públicos para que presten su colaboración en todo momento para evitar atrasos en el proyecto producto del traslado de sus servicios, no obstante, conociendo las experiencias de otros proyectos se estima que será necesario realizar contratos externos por parte de CONAVI para apoyar la gestión de esas instituciones. Por temas de responsabilidad en la calidad de las obras se estima pertinente realizar esa contratación a través de CHEC.

RECOPE

Se tienen identificados los puntos y RECOPE tiene cuantificado todo el proceso del traslado del servicio, el cual asumirá en su totalidad.

Se ha insistido mucho por medio de mensajes, llamadas telefónicas y oficios a RECOPE para que inicie el traslado del servicio en los puntos más urgentes y puntos de cruce del servicio en la carretera con sus propios recursos, sin embargo a la fecha ha sido imposible que inicien.

ICE

Se tienen identificadas todas las redes eléctricas y de telecomunicaciones, aéreas y subterráneas que deben ser trasladadas.

El ICE ha avanzado en el traslado de su servicio a paso lento, pero sí está realizando ese traslado. Se coordina con el ICE y CHEC las prioridades semanalmente.

Operadores de Cable e Internet

Se han tenido múltiples reuniones con estos operadores y con el ICE, se les ha entregado toda la información y diseño del proyecto para que tomen las previsiones del caso y realicen el traslado de sus redes en el menor tiempo posible.

Los operadores tienen contratos con el ICE de arrendamiento y uso de la infraestructura del ICE, siendo el ICE el administrador de esa infraestructura se ha coordinado el traslado de esa infraestructura directamente con el ICE, situación que ha provocado malestar en los operadores pero que administrativa y legalmente tiene justificación.

AyA

El AyA tiene identificadas todas las redes dentro del derecho de vía de la carretera que serán afectadas por el proyecto, tanto del acueducto administrado directamente por AyA como los acueductos administrados por ASADAS.

El AyA ha indicado que no cuenta con los recursos para realizar el traslado del servicio, se ha solicitado esa condición por escrito para realizar una ampliación al contrato de CHEC para realizar el traslado de ese servicio con los 10 millones de dólares destinados en el Contrato para esos efectos.

Causas del atraso

Sin diseño no es posible identificar las afectaciones reales a los servicios.

Las instituciones encargadas de los servicios no le dan la prioridad al proyecto que se requiere. Se requiere intervención de los superiores y acuerdos con los jefes de esas instituciones para que destinen todos los recursos humanos y económicos necesarios para que se pueda avanzar sin afectaciones al proyecto.

Inicio de obras

Actualmente se está ejecutando un paño de prueba de material de sustitución a un kilómetro de la entrada a la EARTH entre el km 81+400 y km 81+600 en la margen norte de la carretera.

A finales de este mes se iniciarán los trabajos en los bastiones de los puentes nuevos en los ríos Blanco (Pococí) y Barbilla (Matina).

Causas del atraso

CHEC se ha atrasado en la importación y alquiler de maquinaria y en la construcción de los campamentos.

Cambios al Alcance del proyecto

Como resultado de las solicitudes de información de las comunidades y las amenazas de realizar bloqueos, manifestaciones y de paralizar el proyecto, se realizaron reuniones con las comunidades para socializar el alcance definido del proyecto. A partir de estas reuniones se solicitó por parte de esta Unidad Ejecutora a los Gobiernos Locales, la conformación de Comisiones para la revisión del Diseño.

Estas comisiones solicitaron cambios al diseño para añadir obra.

Actualmente se tienen estimados cambios en el alcance del proyecto que significan aproximadamente **65 millones de dólares**, fondos que no han sido incluidos en el proyecto y que esas Comisiones están exigiendo se les confirme se incluirán esas obras.

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:

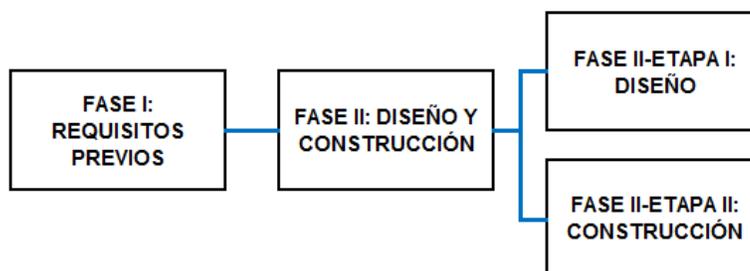
- Los funcionarios públicos que serán parte de la Unidad Ejecutora serán excluidos del régimen de servicio civil, de conformidad con el artículo 3, denominado “Creación de la Unidad Ejecutora y su ámbito de competencia”.
- La contratación de servicios tiene reglas especiales que la diferencian parcialmente 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”.

Etapas del proyecto

A continuación, se muestran las etapas del proyecto:



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32

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.

Estado Actual

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.

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 Contrapartida C.R.	\$395,754,379.00 \$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.

Luego de evaluar las necesidades adicionales y de peso para el proyecto, y en cumplimiento a lo que establece la Ley 9293 en los artículos #3 y #4, se les asignan los montos proyectados a 2 rubros de la contrapartida a saber:

COMPONENTE	MONTO
Unidad Ejecutora R-32	\$4,138,750.00
Gestor de Proyector (Supervisión)	\$53,750,000.00
Total	\$57,888,750.00

Dejando el Plan de inversión vigente de la siguiente manera:

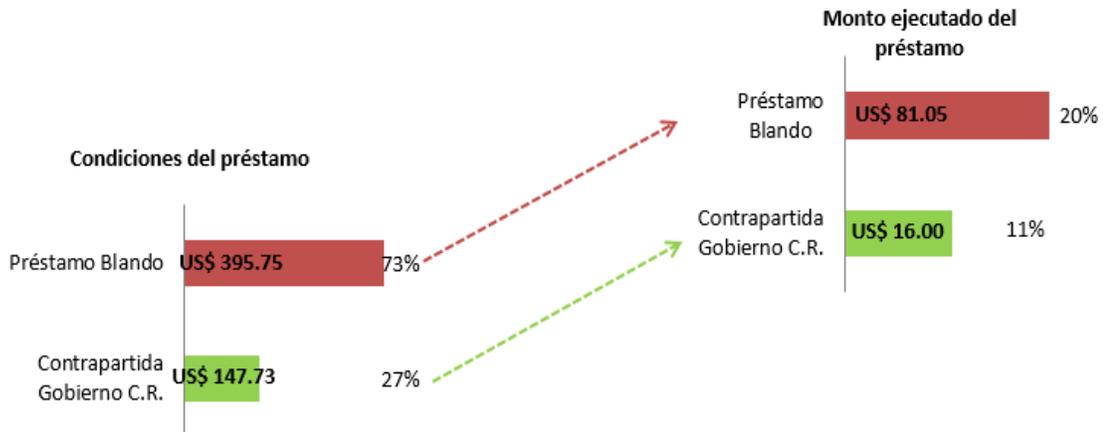
EDT	No. Contrato	Código	Nombre del proyecto	Estado	Condiciones del préstamo	Monto total estimado (USD)
1	CONAVI-CHEC-001	UE32	Rehabilitación y ampliación a 4 (cuatro) carriles de la Ruta Nacional No. 32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4-	Ejecución diseño	Préstamo Blando	\$395,754,379.00
					Contrapartida C.R.	\$147,727,758.07

Gran Total:	\$543,482,137.07
--------------------	-------------------------

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

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.

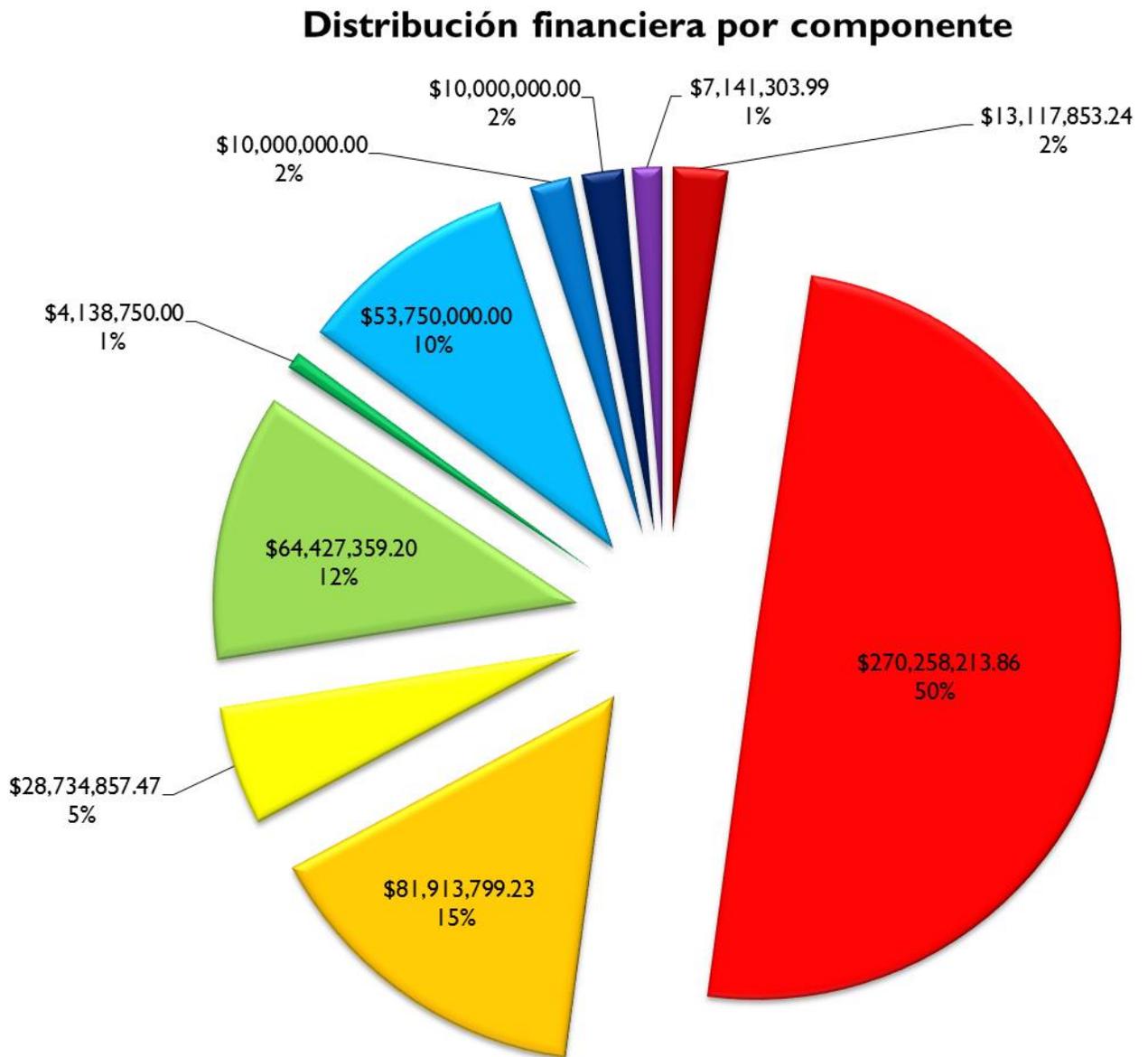
El monto ejecutado del préstamo (\$ 97,056,925.20), corresponde al anticipo del contrato el cual se canceló el 13 de diciembre de 2016 para el caso de la contrapartida del Gobierno

de Costa Rica y el 16 de diciembre de 2016 para el caso del préstamo blando, además incluye pago del 85% y 15% del avance No. I del diseño de obras y 15% del avance II, III y IV del diseño de obras (ver Pagos efectuados, en Anexos, página No. 54) y pagos correspondientes a salarios y otros gastos de la Unidad Ejecutora.

Los desembolsos correspondientes al 85% del avance de diseño de obras II, III y IV que se cancelan con el Préstamo Blando ya están es tramite de pago con el Ministerio de Hacienda.

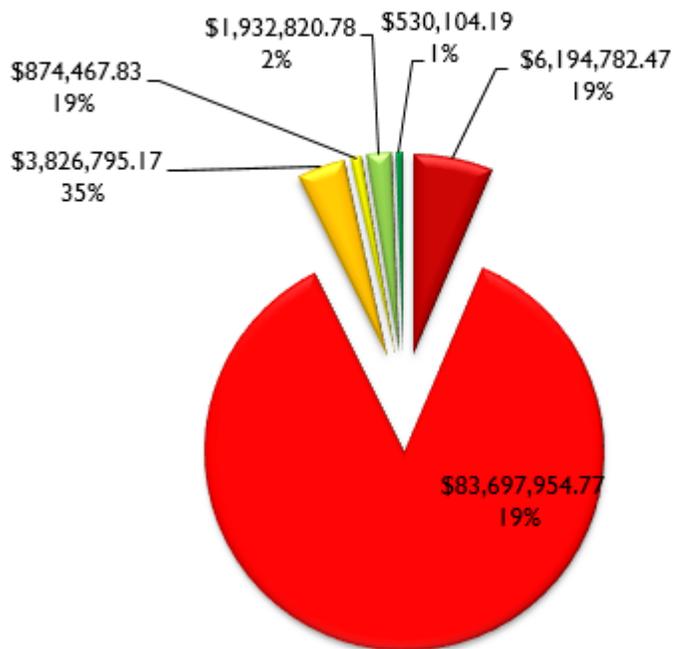
Distribución financiera por componente

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



	Componente I.	Investigación técnica y diseño
	Componente II.	Obras nuevas (no incluye puentes ni intersecciones)
	Componente III.	Puentes nuevos
	Componente IV.	Intersecciones
	Componente V.	Rehabilitación de la vía existente
	Componente VI.	Unidad Ejecutora
	Componente VII.	Gestor de proyectos
	Componente VIII.	Expropiaciones
	Componente IX.	Relocalización de servicios públicos
	Componente X.	Contrapartida por diferencial cambiario

**Monto ejecutado por componente + porcentaje
ejecutado por componente**



	Componente I.	Investigación técnica y diseño
	Componente II.	Obras nuevas (no incluye puentes ni intersecciones)
	Componente III.	Puentes nuevos
	Componente IV.	Intersecciones
	Componente V.	Rehabilitación de la vía existente
	Componente VI.	Unidad Ejecutora
	Componente VII.	Gestor de proyectos
	Componente VIII.	Expropiaciones
	Componente IX.	Relocalización de servicios públicos
	Componente X.	Contrapartida por diferencial cambiario

Monto total de las condiciones del préstamo: \$ 543,482,136.99

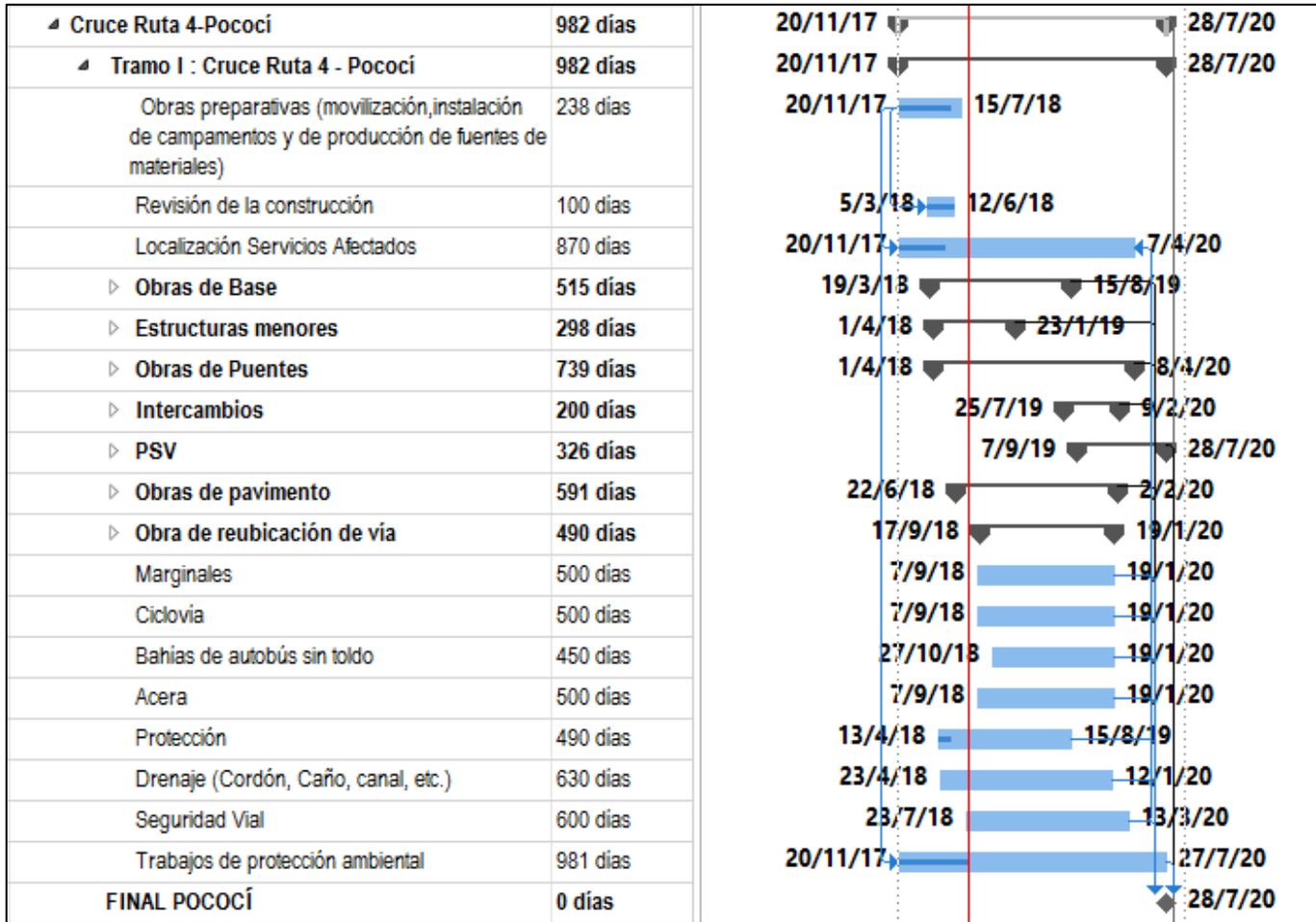
Monto total ejecutado del préstamo:
Porcentaje de avance (financiero):

\$ 97,056,925.21
17.86%

Plan de Ejecución del Proyecto (PEP)

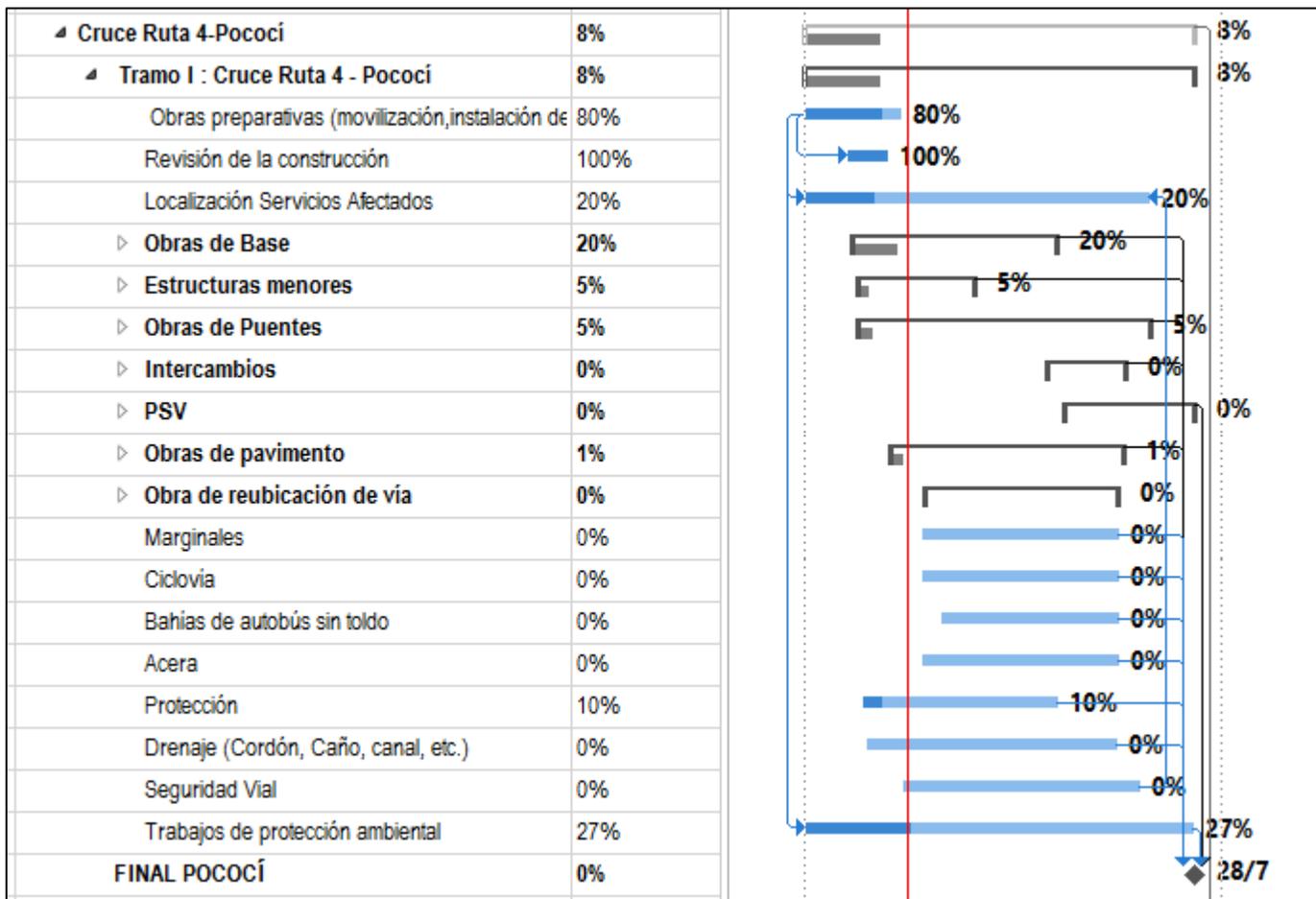
Tramo I: Cruce Ruta 4 – Pococí

PEP aprobado al Contratista



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

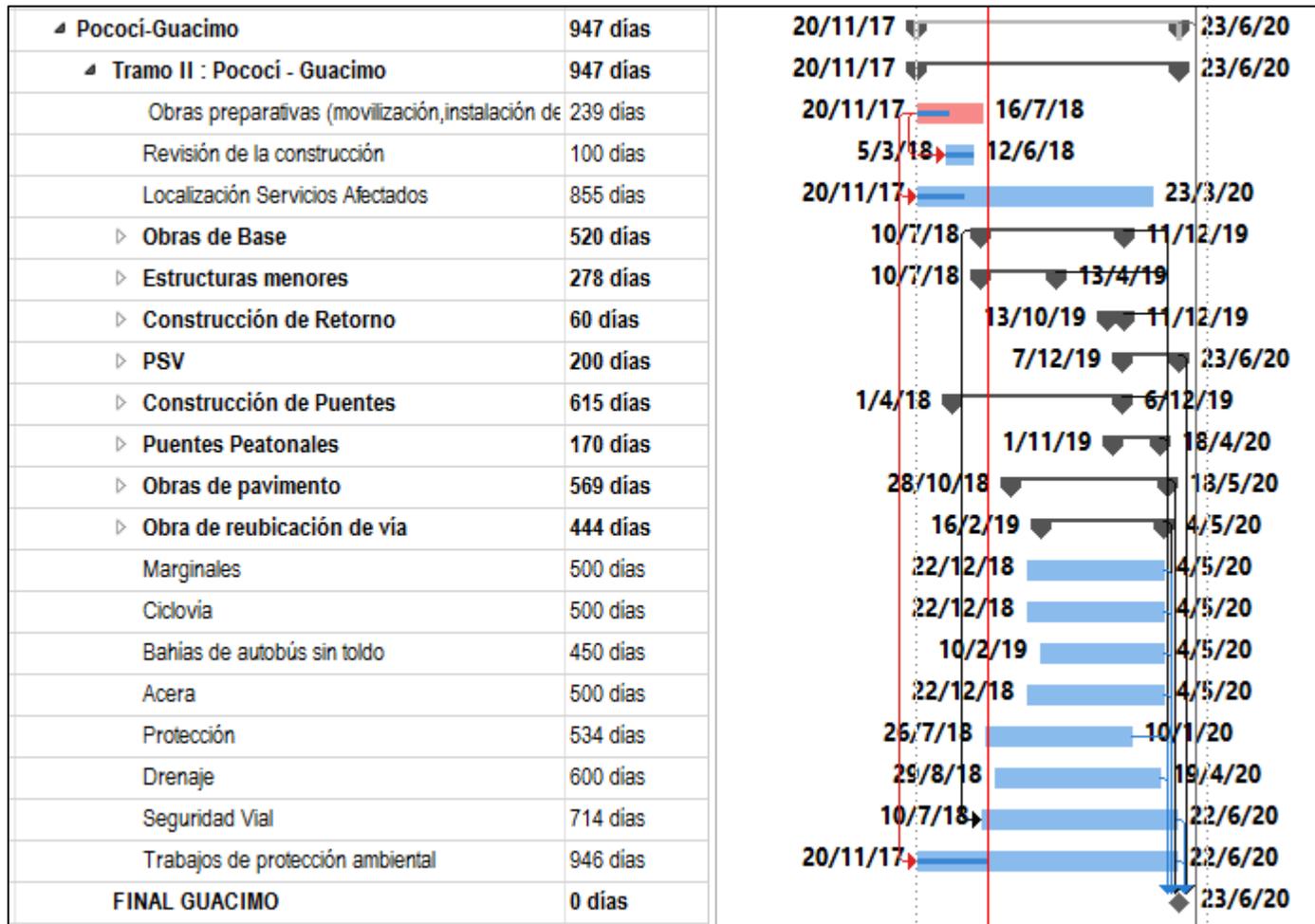
PEP de seguimiento y control



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

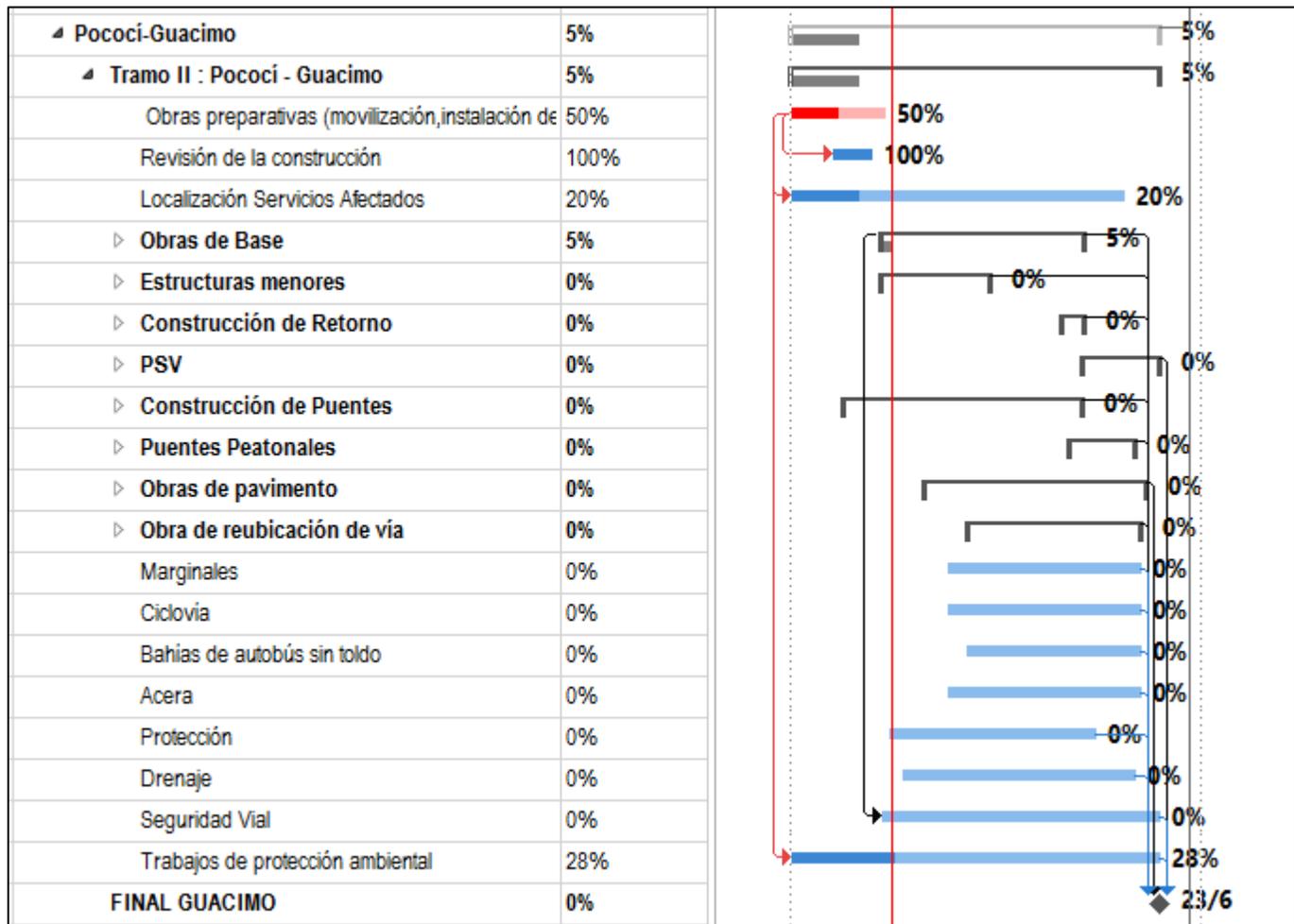
Tramo II: Pococí - Guácimo

PEP aprobado al Contratista



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

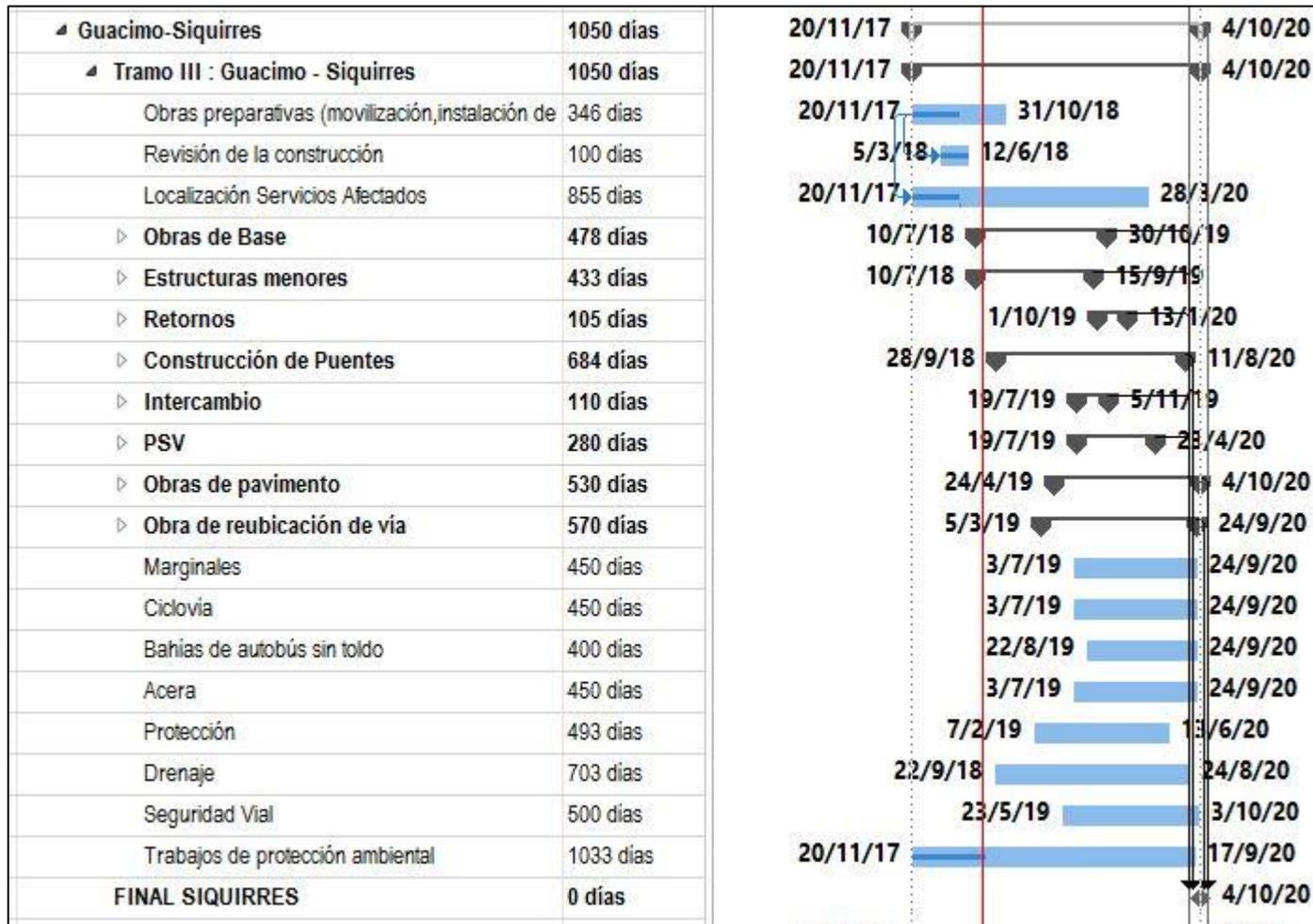
PEP de seguimiento y control



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

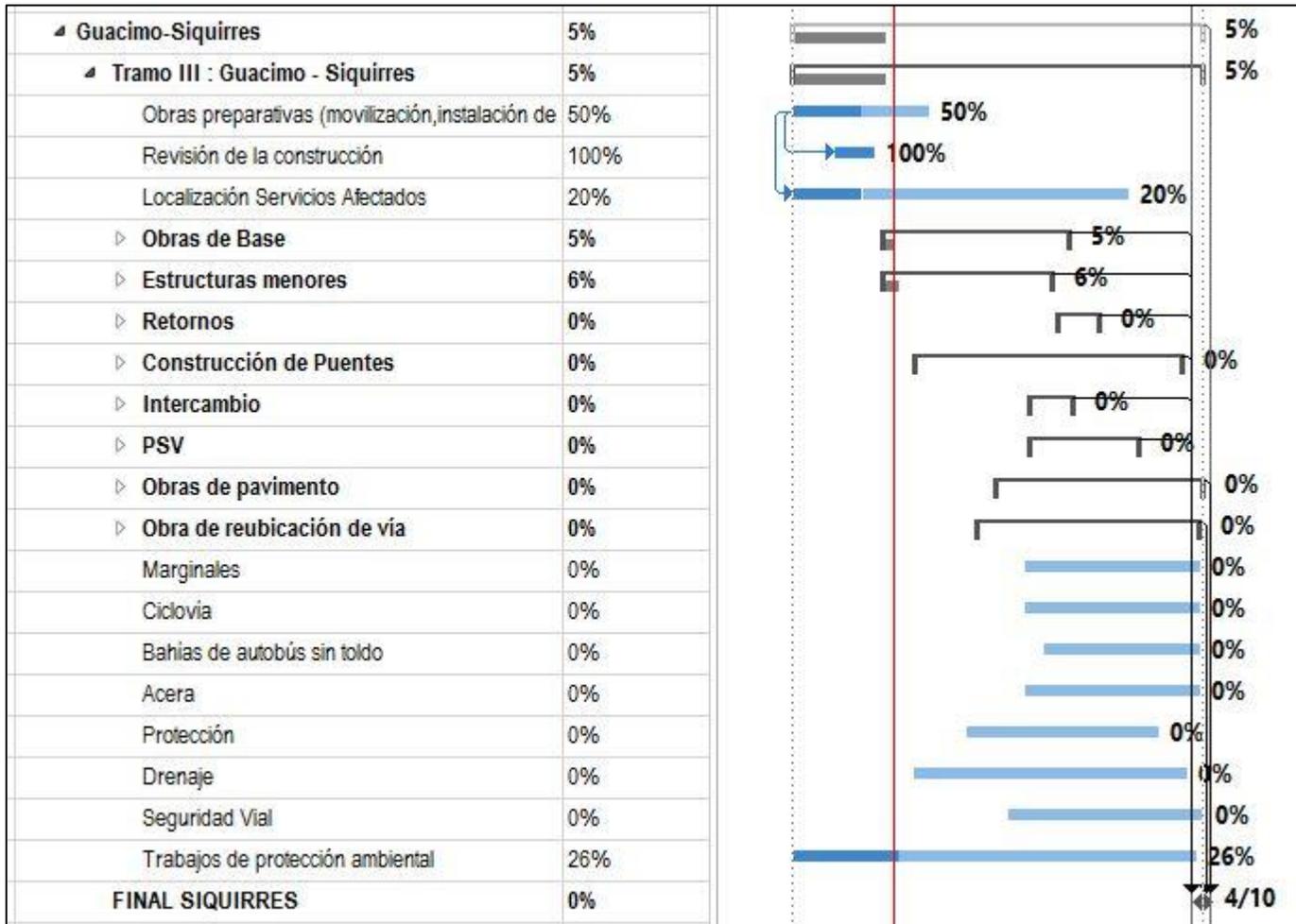
Tramo III: Guácimo - Siquirres

PEP aprobado al Contratista



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

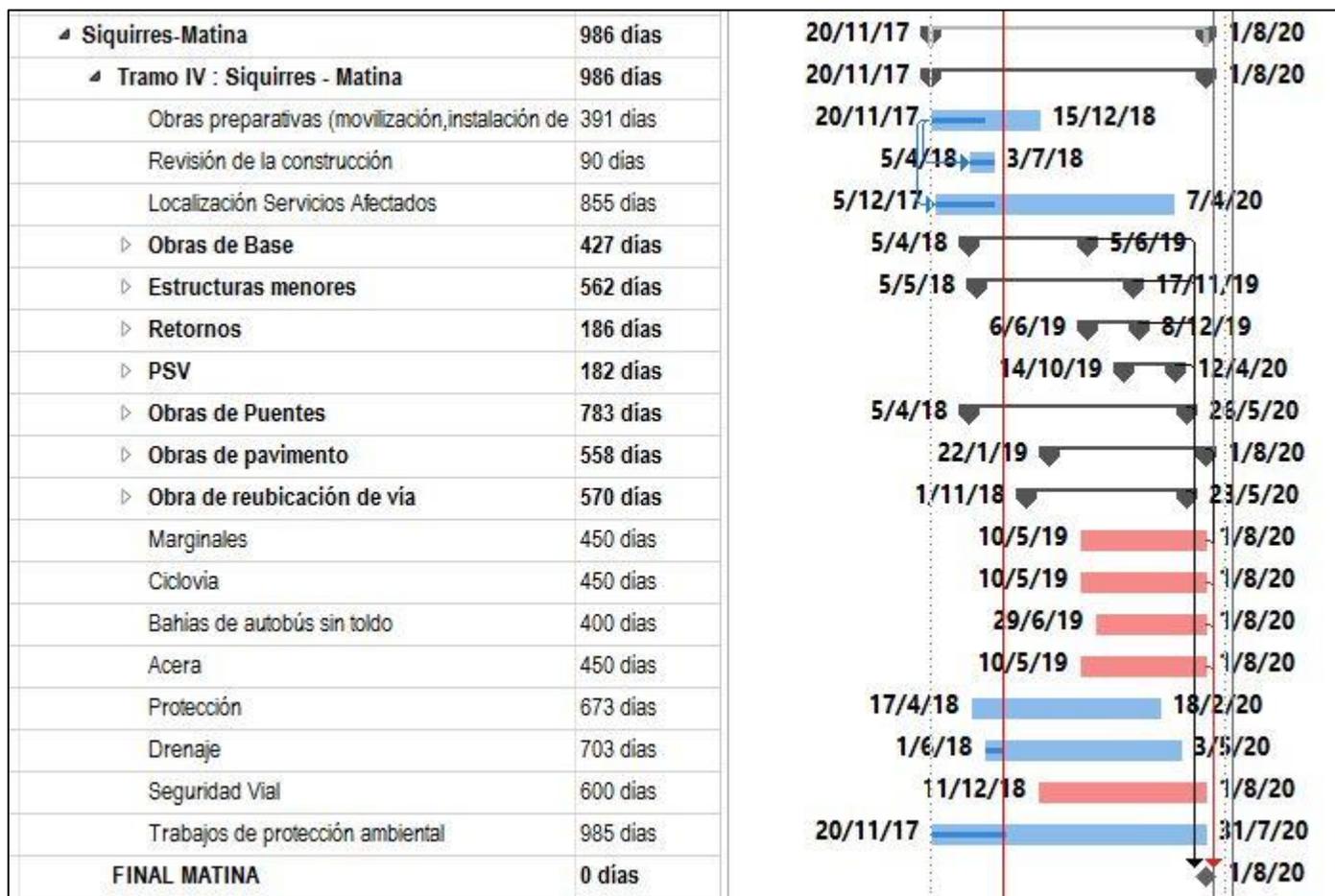
PEP de seguimiento y control



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

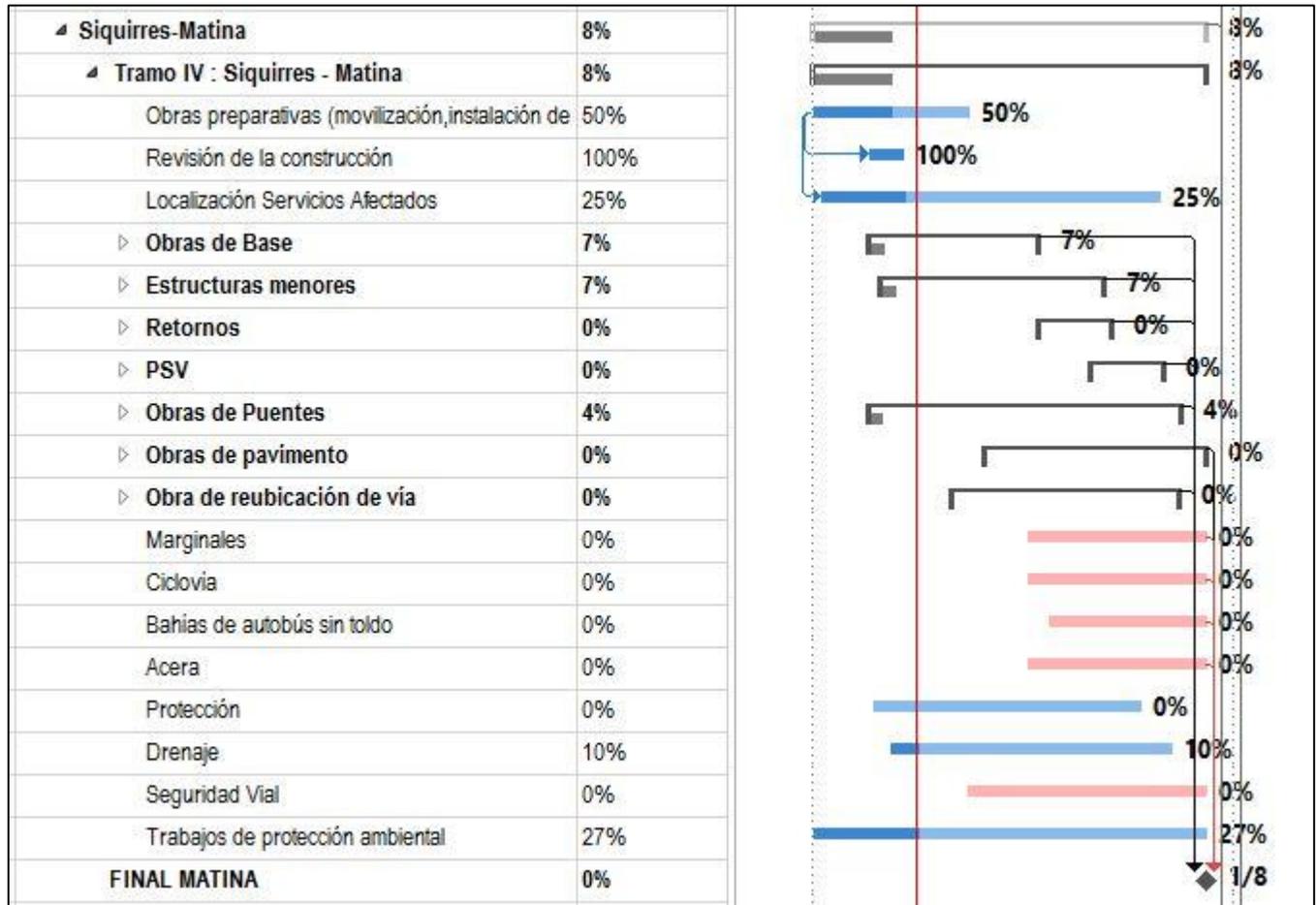
Tramo IV: Siquirres - Matina

PEP aprobado al Contratista



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

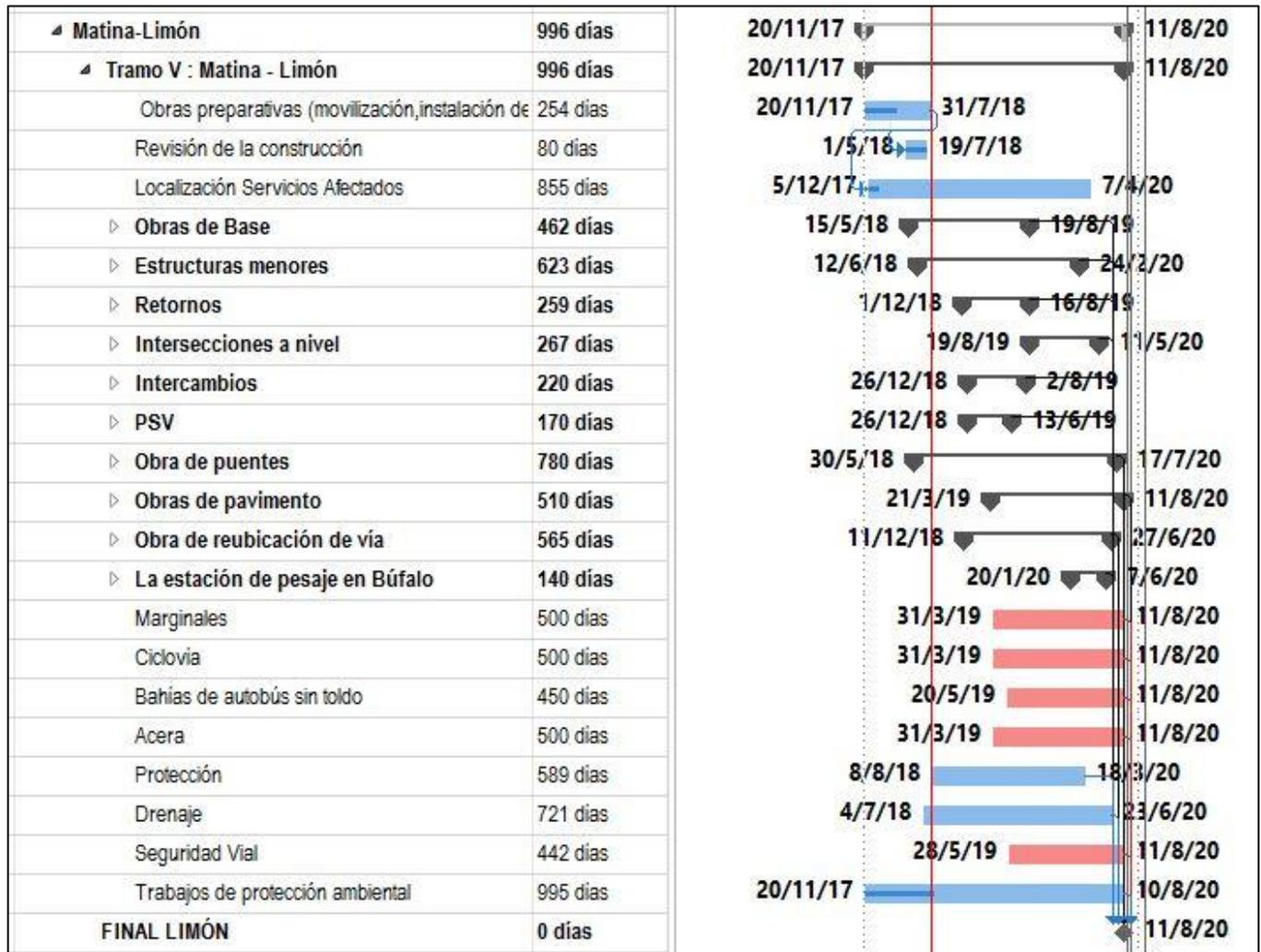
PEP de seguimiento y control



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

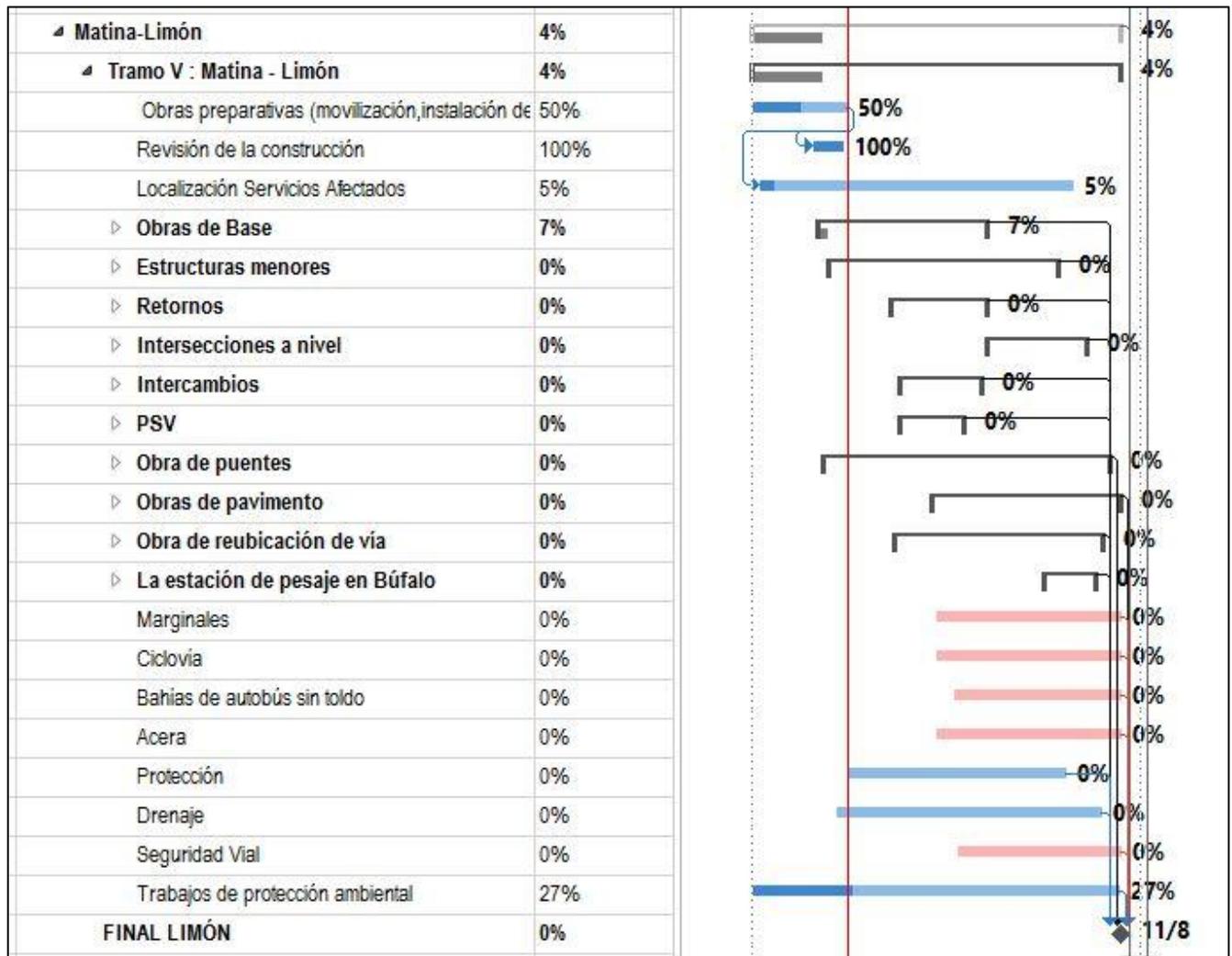
Tramo V: Matina - Limón

PEP aprobado al Contratista



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

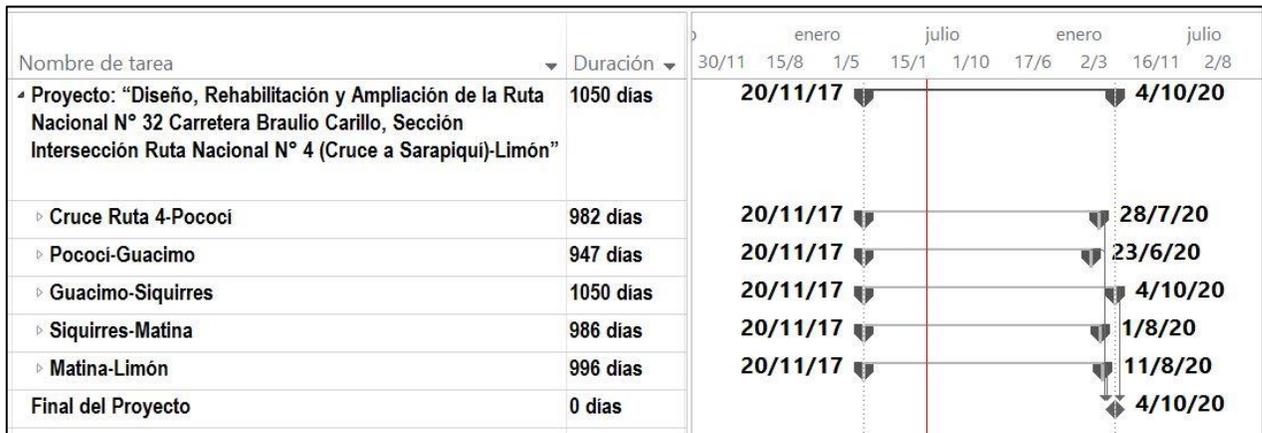
PEP de seguimiento y control



Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional No. 32.

Proyecto Completo

PEP aprobado al Contratista



PEP de seguimiento y control avance real



PEP de seguimiento y control avance original proyectado



El proyecto se encuentra en la fase II Construcción, mediante la Orden de Servicio No.3, a partir del 20 de noviembre del 2017 (se debe contemplar que la empresa cuenta con 45 días para el inicio de las obras), con una fecha prevista de finalización según dicha Orden para el 04 de octubre de 2020.

El contratista a la fecha realiza labores de desembarque y traslado de la maquinaria importada para el uso en las obras constructivas, tala de árboles, limpieza de la vía, paños de prueba, inicio de trabajos en dos puentes.

En las imágenes del PEP la línea roja representa la fecha actual de corte a la primera semana de agosto y los porcentajes mostrados en los PEP de seguimiento y control del proyecto general y de cada tramo son los porcentajes calculados reales de avance en cada actividad. Como se puede observar al comparar el PEP de seguimiento y control avance real y el PEP de seguimiento y control avance original proyectado se tiene un rezago en el avance del proyecto de 6% global. A continuación, se muestra una tabla comparativa del proyectado y avance real por tramo.

Nombre de tarea	% Completado Proyectado	% Completado Real	Diferencial de % de avance
Proyecto: "Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carillo, Sección Intersección Ruta Nacional N° 4 (Cruce a Sarapiquí)-Limón"	12%	6%	6%
Cruce Ruta 4-Pococí	16%	8%	8%
Pococí-Guacimo	12%	5%	7%
Guacimo-Siquirres	7%	5%	2%
Siquirres-Matina	16%	8%	8%
Matina-Limón	10%	4%	6%

Las causas de los atrasos reportados a la fecha se centran en atrasos por parte del Contratista en cuanto a construcción de plantas de producción de concretos y asfaltos, construcción de campamentos, importación, compra y contratación de maquinaria, migración de mano de obra extranjera, contratación de mano de obra nacional, lentos y deficientes procesos de ejecución. Por parte de la Administración se han presentado atrasos en los procesos de expropiación y en los procesos de traslado de servicios públicos que también han afectado el avance del Contratista. También se han presentado condiciones climáticas adversas con la presencia de varias tormentas tropicales que han provocado también atrasos en la ejecución de las obras.

Al respecto se han realizado y se realizan las siguientes acciones para minimizar el impacto de los atrasos presentados:

1. Se realiza seguimiento y control del PEP y de las actividades semanales en ejecución en campo y se realizan notificaciones periódicas al Contratista con respecto a los atrasos que se consideran su responsabilidad.
2. Se solicitó al Contratista un plan de recuperación de los atrasos que sean su responsabilidad. El Contratista está en proceso de elaboración de este plan, mismo que una vez entregado sería revisado por parte de la Unidad Ejecutora y el Gestor del Proyecto y se solicitarían las correcciones necesarias.
3. Está en proceso la contratación de apoyo para acelerar los procesos de expropiación, por medio del Gestor del Proyecto.
4. Se realizan reuniones semanales de seguimiento con el ICE y RECOPE para acelerar los procesos de traslado del servicio.
5. Está en proceso de elaboración una orden de servicio para realizar el traslado de los servicios del AyA por medio del Contratista CHEC, esto debido a que el AyA ha indicado por medio de oficio que no cuenta con los recursos financieros, humanos y logísticos para realizare ese traslado de servicio. Esto incluye las ASADAS.

Después de la atención de algunas consultas y de responder apelaciones, se logra la adjudicación, firma del contrato y se da la orden de inicio al Gestor del proyecto, con este importante logro en el mes se empiezan a dar seguimiento más exhaustivo al cronograma de trabajo de la empresa constructora.

Información del porcentaje de avance de la ejecución del proyecto

El proyecto 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 según dicha Orden para el 04 de octubre de 2020. El contratista a la fecha realiza labores de movilización al proyecto, instalando bodegas y campamentos para resguardar las herramientas y otros equipos que empleara en la construcción.

Sin embargo, es oportuno indicar, que de la fase I Ejecución del diseño, la fecha original de finalización aprobada mediante la orden de servicio número 1 fue el 13 de agosto 2017, la cual se trasladó mediante la orden de servicio número 2 para el 30 de setiembre 2017. La fecha final del diseño de obras se desplazó debido a la ampliación de plazo por solicitudes de cambio al diseño, por parte de las comunidades y a solicitud del contratista, quienes hicieron una entrega parcial de los diseños finales el día 15 de diciembre. En el informe mensual presentado en el mes de diciembre se mencionó que se habían recibido los diseños finales, sin embargo, luego de la revisión se constató que no estaban completos. Entre el 12 y el 26 de enero del 2018, el Contratista de la obra entregó documentos pendientes, pero aún no están todos los necesarios para proceder con la revisión del diseño, tal y como lo establece el contrato. La administración está a la espera de que se atiendan las observaciones solicitadas tanto por el Ingeniero a cargo de los puentes y el Ingeniero a cargo de la carretera.

Un atraso que se presenta además de los mencionados, es que el Contratista CHEC aún no cuenta con la maquinaria y equipo de trabajo necesario en el sitio de la construcción, aunque la mayoría ya ha sido trasladada del puerto de importación al sitio de las obras todavía tiene trámites de desembarque en proceso. Algunos permisos ambientales y e informes se suman a la lista de los pendientes de entregar por parte de la empresa, por lo que la fecha prevista para el inicio de la obra no se inició como se había proyectado para enero del presente año. Mencionados estos puntos, se determina que el período de revisión y aprobación de los diseños por parte de la Administración, que es de 45 días calendario, para dar por aprobados los diseños finales del proyecto, no se puede contar hasta no tener la totalidad del diseño. Al cierre de junio el diseño final revisado y aprobado es de un 90%.

Como se había previsto para el día 19 de marzo se inicia con la tala de árboles en el k 79+000 al k 82+000. Y se recibe la totalidad del inventario forestal del lado derecho e izquierdo, que debía entregar la empresa meses atrás, al cierre de mes de junio ya se ejecutó el programa de tala de árboles en 22 km a lo largo de la vía.



