

19 de setiembre, 2023.
AURA-11-2023-0008(221)

Al contestar refiérase a:
AURA-11-2023-0008 (221)

Señores
Consejo de Administración
Consejo Nacional de Vialidad

ASUNTO: Reporte de visita al proyecto “Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N°32 Carretera Braulio Carillo, Sección Intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí)-Limón” del 24 de agosto de los corrientes, y resultado de la reunión con la Unidad Ejecutora del proyecto.

1. ASPECTOS PRELIMINARES

Con base en las potestades otorgadas a las auditorías internas del sector público en la Ley No. 8292 “Ley General de Control Interno” y como parte de las tareas programadas en el Plan de Trabajo Anual 2023 por parte de esta Dirección de Auditoría Interna, se realizó una visita al proyecto “Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N°32”, se hace entrega del reporte realizado, producto de la visita al proyecto el 24 de agosto de los corrientes.

1.1. Objetivos de la gira

- Evidenciar el avance en ejecución de los trabajos en obras principales del proyecto sin limitaciones por temas de expropiación.
- Conocer la gestión que la Unidad Ejecutora RN32 ha realizado en torno a la viabilidad técnica de la modificación del alcance del proyecto y las coordinaciones y gestiones necesarias con relación al vencimiento de contrato del consorcio supervisor del proyecto.

1.2. Antecedentes

Desde noviembre de 2018 y a la fecha, esta Dirección de Auditoría Interna ha realizado diferentes gestiones con el fin de vigilar el avance del proyecto y la gestión que la Unidad Ejecutora RN32 (UERN32) ha realizado con respecto a la supervisión, control y seguimiento de las obras. Ante ello, es importante destacar los servicios que esta Dirección ha comunicado para informar a la Administración acerca de diferentes observaciones, riesgos y hallazgos identificados:

- a. Informe técnico AUIF-10-19-0002 (221).
- b. Informe de seguimiento AUOS-10-19-0001 (221) al informe técnico AUIF-10-19-0002 (221).
- c. Informe de seguimiento AUOS-10-19-0002 (221) al informe técnico AUIF-10-19-0002 (221).
- d. Servicio preventivo de advertencia AUAD-10-19-0019 (221).
- e. Servicio preventivo de advertencia AUAD-10-19-0026 (221).
- f. Servicio preventivo de advertencia AUAD-17-2021-0011 (221), Subcontratos CHEC.
- g. Reporte AURA-11-2022-0002 correspondiente a la visita al proyecto el 16 de marzo de 2022.
- h. Reporte AURA-11-2023-0004 correspondiente a la visita al proyecto el 17 y 18 de mayo de 2023.

1.3. Metodología

La metodología de la gira de campo correspondió con la realización de una revisión previa del programa¹ de trabajo y una variedad de información general solicitada a la UERN32, a fin de identificar primeramente su ruta crítica y obras vinculadas, así como obras de gran relevancia como los intercambios (IC), pasos superiores e inferiores vehiculares y retornos. Posteriormente, se procedió a revisar información específica vinculada a las obras anteriores, como, por ejemplo, lugar de referencia, estacionamientos, fechas de conclusión según cronograma y porcentaje de avance de las obras al mes de agosto 2023.

¹ Conforme al Tomo de Disposiciones para la Construcción y Conservación Vial, el **Programa de Trabajo Oficial** es el instrumento sobre el cual se establecerá el estado de la obra (adelanto o atraso) y el de referencia para efectos de reajustes y/o tipo de cambio a utilizar para proceder a la facturación. No obstante, la UERN32 ha reportado que no cuenta con dicho instrumento, lo cual representa una limitante para el adecuado control y seguimiento del proyecto, así como para las funciones de la Auditoría Interna.

La visita se realizó el 24 de agosto de los corrientes, y se procedió a iniciar el recorrido del proyecto en el cruce de la Ruta Nacional N°32 (Ruta 32) con la Ruta Nacional N°4 (Ruta 4) conocido como el cruce de Río Frío, específicamente en el kilómetro 49+643 en el cantón de Pococí de la provincia de Limón.

Para esta gira se contó con participación de funcionarios de la Dirección de Auditoría Interna y funcionarios de la UERN32.

La coordinación previa al recorrido del proyecto consistió en realizar detenciones en puntos estratégicos del proyecto, para verificar por observación el estado general de avance en cada uno de los puntos, con respecto a la visita realizada en mayo de los corrientes. Adicionalmente, se realizó un registro fotográfico evidenciando el estado de cada obra observada.

2. GENERALIDADES DEL PROYECTO

2.1. Alcance, costo y plazo del proyecto

2.1.1. Alcance

El proyecto comprende el diseño, construcción, ampliación y rehabilitación de la Ruta Nacional N°32 y abarca los cantones de Pococí, Guácimo, Siquirres, Matina y Limón de la provincia de Limón. Además, se divide en dos fases, la fase I que comprende el diseño de las obras y la fase II la construcción de las obras.

- **Tronco principal**

El proyecto abarca la construcción de 107 km de construcción a dos carriles de vía con toda la estructura del pavimento y sus espaldones, y 107 km de rehabilitación de vía existente, lo cual se considera una renovación de la totalidad de la estructura de pavimento de todo el trayecto.

- **Obras puntuales**

Este proyecto comprende la construcción de diferentes obras puntuales las cuales se indican a continuación:

- 5 intercambios,
- 13 pasos superiores vehiculares (PSV),



19 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-0008(221)
Página 4

- 33 puentes mayores (construcción, rehabilitación y reconstrucción),
- 11 retornos,
- 4 intersecciones canalizadas a nivel
- 23 puentes peatonales
- 176 bahías de autobuses
- 18 accesos a calles existentes a la vía principal
- Barreras rígidas tipo “New Jersey” para la separación de los flujos de tránsito
- vehicular
- 26.160 metros lineales de ciclovías
- 26.180 metros lineales de rutas marginales
- Construcción de redes del sistema de evacuación pluvial
- Pasos de animales.

Con respecto a las obras puntuales, se reportó de igual manera en el oficio UE32-DRA-14-2023-0407, que a la fecha se cuenta con un registro de **291** terrenos pendientes de expropiar, como parte del compromiso de la Administración de otorgar a la empresa contratista el espacio disponible para ejecutar el proyecto.

COPIA NO CONTROLADA

2.1.2. Costo y Plazo del Proyecto

El costo y el plazo del proyecto se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Costo y plazo del proyecto.

Costo del proyecto	
Rubros	Costo (\$)
Presupuesto de la empresa contratista	\$ 465.593.387,06
Financiamiento EXIMBANK en China (85%)	\$ 395,754,378.86
Contrapartida del Conavi (15%)	\$ 69,839,008.06
Costo de expropiaciones y reubicación de servicios públicos	\$ 20.000.000,00
Costo total	\$ 485.593.387,06
Plazo del proyecto: Diseño y Construcción	
Fases	Plazos / Fechas
1. Fase de diseño	8 meses
Fecha orden de inicio	14/12/2016
Fecha prevista de finalización (O.S N°1)	13/08/2017
Eventos compensables	48 días
Nueva fecha modificada de finalización (O.S N°2)	30/09/2017
2. Fase constructiva	34 meses
Fecha de orden de inicio (O.S N°3)	20/11/2017
Fecha prevista de finalización	04/10/2020
Modificación de la fecha de finalización (O.S N°7)	27 de marzo de 2021
Eventos compensables	174 días
Modificación de la fecha de finalización (O.S N°11)	22 de mayo de 2022
Eventos compensables	421 días
Modificación de la fecha de finalización (O.S N°13)	08 de febrero de 2023
Eventos compensables	262 días
Nueva modificación de la fecha de finalización (O.S N°16)	15 de marzo de 2024
Eventos compensables	401 días
Días otorgados por eventos compensables totales	996 días (2,77 años)
Plazo total del proyecto	42 meses

Fuente: Unidad Ejecutora Ruta Nacional N°32.

19 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-0008(221)
Página 6

2.2. Involucrados

Las partes involucradas en el proyecto son las siguientes:

- Cliente: Consejo Nacional de Vialidad.
- Unidad supervisora de los fondos del proyecto por el Conavi: Unidad Ejecutora Ruta Nacional N°32.
- Contratista del Proyecto: China Harbour Engineering Company Ltd. (CHEC).
- Gestor del Proyecto: Consorcio Supervisor RN32 conformado por las empresas CACISA - CAMACHO Y MORA S.A INGENIEROS CONSULTORES.

COPIA NO CONTROLADA

3. RESULTADOS DE LA GIRA

3.1. Reunión preliminar a la visita del proyecto

Previo al inicio del recorrido del proyecto, se conversó acerca del programa de trabajo y su actualización, el cual sigue sin ser actualizado desde abril 2023. En este último programa habían variado sustancialmente las obras vinculadas a la ruta crítica, con respecto a la nueva fecha de finalización contractual del proyecto al mes de marzo de 2024. Además, se coordinó visitar varias obras principales del proyecto, que contaban con todo el espacio disponible para ejecución de trabajos, por ejemplo, Intercambio Río Frío, Intercambio de Guápiles, PSV Guácimo, PSV El Casi y los retornos de los estacionamientos 103 y 113. Posterior a ello, se programó una reunión en horas de la tarde con la UERN32 y consorcio supervisor para conocer gestiones relacionadas con la modificación del alcance del proyecto y el vencimiento del contrato con el consorcio supervisor.

Por lo tanto, se concluyó, que a la fecha el programa de trabajo actual continúa desactualizado, incompleto, y, además, impide prever o determinar un seguimiento acorde con las obligaciones de la UERN32, dado que su programación es limitada e insuficiente.

3.2. Particularidades de las obras visitadas

3.2.1. Intercambio en cruce Río Frío (km 49+643)

No se visualizó la ejecución de trabajos en el intercambio. Esta obra tiene fecha de conclusión el 16 de febrero de 2024. Se encuentra pendiente completar las obras de acceso de ambas márgenes.

De acuerdo con la ingeniería de proyecto, este frente de trabajo cuenta con los terrenos expropiados en un 100 %, sin embargo, en los mismos se encuentran estructuras vacías que se deben demoler a fin de que se pueda dar inicio con las obras de acceso de la margen derecha. A la fecha, continúa sin gestarse la demolición y acarreo de escombros de las propiedades existentes en dicha margen (Ver Figura 1).

Figura 1. Propiedades por demoler en sitio de Intercambio Cruce Río Frío.



3.2.2. Puente peatonal “La Marina”

Se visualizó varios puentes peatonales con un avance significativo en su construcción, sin embargo, los mismos no se encontraban habilitados, debido que sus accesos estaban pendientes de ser construidos, así como también faltaba la bahía de bus aledaña al puente. En el poblado de La Marina se observó el puente peatonal construido sin sus accesos, sin bahías de autobús y la evidencia de problemas de evacuación de aguas en el tablero principal del mismo. Ver Figura 2 y 3.

La condición indicada en los puentes peatonales representa riesgos para la seguridad vial de los peatones.

Figura 2. Paso Peatonal La Marina, falta de accesos y bahía de autobús aledaña y problemas de empozamiento de aguas en el tablero principal.



Figura 3. Paso Peatonal La Marina, problemas de empozamiento de aguas en el tablero principal.



3.2.3. Intercambio de Guápiles

El intercambio de Guápiles presentó un avance alto, por cuanto se determinó la ejecución de obras complementarias correspondientes con barreras de contención vehicular sobre la superficie principal del intercambio, así como la visualización de asfalto colocado toda la superficie de ruedo superior, pese que, a la fecha, hay sistemas de contención vehicular pendientes de ser colocados. Esta estructura cuenta con todos los terrenos necesarios para laborar en su totalidad y su avance depende básicamente de la programación y rendimientos del contratista. Ver Figura 4.

Figura 4. Intercambio de Guápiles, avance en sección superior del intercambio.
Barreras de contención pendientes de ser instaladas.



La sección inferior del intercambio no tiene avances significativos, pese que el programa de trabajo indicaba que la obra sería concluida el **14 de julio** de los corrientes. Esta sección lleva una rotonda con su glorieta y todo su señalamiento y demarcación vial respectiva, sin embargo, no se evidenció avance alguno. Ver Figura 5.

Figura 5. Intercambio de Guápiles, nulo avance en sección inferior del intercambio.



Se visualizó que una empresa colocaba postes de sistemas de contención vehicular sobre la sección superior del intercambio, sin embargo, de acuerdo con el sistema

constructivo evidenciado, se observó que se estaban dañando las canastas de los muros de gaviones. Además, la inspección del consorcio supervisor no se encontraba en el sitio de las obras, lo cual evidenció descoordinación entre contratista y consorcio supervisor. Ver Figura 6.

Figura 6. Intercambio de Guápiles, deterioro de canastas de gaviones por mal procedimiento constructivo de postes para sistemas de contención vehicular.



3.2.4. PSV Guácimo

El paso superior vehicular de Guácimo presentó un avance considerable, por cuanto se evidenció la subestructura terminada, la superestructura y las obras de acceso se identificaron con bastante avance físico. En este punto, se cuenta con todos los terrenos disponibles para trabajar, y de acuerdo con la ingeniería de proyecto, pese a que solo hace falta un terreno por expropiar, el mismo cuenta con un permiso de EPV y en la actualidad se están ejecutando trabajos en dicho terreno. Al día de la gira (24 de agosto 2023) en esta estructura se observaron trabajos en el acceso de aproximación de la margen derecha. Ver Figura 7.

Figura 7. PSV Guácimo: Subestructura terminada y avances considerables en superestructura y acceso de aproximación de la margen derecha.



3.2.5. PIV (Cais de Siquirres)

Esta estructura corresponde con un paso inferior vehicular que presenta un avance considerable, por cuanto se evidenció la finalización de las obras de la subestructura y superestructura. Sin embargo, las obras de losa, las obras de acceso y las obras complementarias cuentan con poco avance, considerando que, de acuerdo con la ingeniería de proyecto, el sitio cuenta con más de dos años de contar con todos los terrenos disponibles para finalizar la obra total. De acuerdo con el programa de trabajo, esta obra debió de estar concluida desde el **04 de julio de 2023**.

El avance evidenciado en esta visita al proyecto, mostró que únicamente se ha colocado una capa de mezcla asfáltica en la superficie de rodamiento superior del paso vehicular. Tanto en el cajón inferior como en los accesos de aproximación no se evidenció avance con respecto a la visita realizada en mayo 2023; a pesar de que este sitio cuenta con todos los terrenos disponibles para ejecutar obra. Ver Figura 8.

Figura 8. PIV El CAIS: Subestructura y superestructura completas. Obras de acceso y de aproximación sin avance.



3.2.6. Retorno Frehold (Pacuarito) km 103+150

Este retorno tenía pendiente 15 propiedades por expropiar a la fecha de la visita, sin embargo, en el oficio de respuesta de la solicitud de información realizada por el equipo auditor, se indicó que la obra estaba concluida en un 100%. Al día de la visita se constató que la obra tiene pendiente la instalación de sistemas de contención vehicular, colocación de señalamiento vertical y la respectiva demarcación vial. Esta obra tiene fecha de conclusión al 11 de marzo de 2024. Ver Figura 9.

Figura 9. Retorno en el estacionamiento 103+150 pendiente de sistemas de contención vehicular, señalización vertical y demarcación vial, a pesar de haberse reportado como 100% concluido.



19 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-0008(221)
Página 14

3.2.7. Retorno Espavel – Barbilla (km 113+407)

Este retorno tenía pendiente 3 propiedades por expropiar a la fecha de la visita, sin embargo, en el oficio de respuesta de la solicitud de información realizada por el equipo auditor, se indicó que la obra estaba concluida en un 100%. Al día de la visita se constató que la obra se encontraba finalizada. Esta obra tiene fecha de conclusión al **27 de agosto de 2022**. Ver Figura 10.

Figura 10. Retorno en el estacionamiento 113+407 finalizado en un 1005.



3.3. Reunión con la unidad ejecutora del proyecto

El 24 de agosto de 2023 se tuvo una reunión con la UERN32 a partir de las 2:00 pm y hasta las 3:30 pm en las oficinas de dicha unidad en el cantón de Siquirres. En la reunión estuvieron presentes los ingenieros Joshimar Tejeda Valverde y Berny Quirós Vargas por parte del equipo auditor, los ingenieros Greivin Jiménez Esquivel (Gerente), Jeyfer Martínez Blanco (Ingeniero de proyecto) y Juan Diego Salas Vargas (Gestión del Proyecto) por parte de la UERN32 y el Ing. Andrés Núñez Hernández (Asistente técnico) por parte del consorcio supervisor del proyecto.

Los temas a tratar en dicha reunión fueron los siguiente:

- Situaciones observadas en la visita al proyecto con respecto a lo que se tuvo previamente planificado.
- Conocimiento del avance de la gestión de viabilidad técnica y económica de la modificación del alcance del proyecto.

- Gestión y coordinación de la transferencia de información del proyecto entre consorcio supervisor y UERN32, debido al vencimiento del contrato del consorcio.

A continuación, se describe un resumen de la reunión realizada:

3.3.1. Situaciones observadas en la visita al proyecto con respecto a lo que se tuvo previamente planificado.

➤ Intercambio Río Frío:

No se evidenció avance en el frente de trabajo, aún se tienen pendientes la demolición de las edificaciones. A la fecha de la visita no se contaba ni con una cotización de la UERN32 con el monto preliminar de las demoliciones y acarreo de escombros, a pesar que desde mayo de los corrientes el consorcio supervisor había acordado solicitar a CHEC dicha cotización.

Se desconoce si realmente se requiere reubicación de servicios para el Intercambio de Río Frío. De acuerdo con la UERN32, técnicamente no se estaría requiriendo.

➤ Intercambio Guápiles:

Se observaron trabajos de instalación de postes de “flex beam” (sistemas de contención vehicular flexible), en los cuales, al excavar los huecos para instalar los postes, se estuvieron dañando las canastas de gaviones de los muros laterales del intercambio. Se expuso que el inspector del consorcio supervisor no estaba en el frente de trabajo.

➤ Intercambio Guácimo:

Se expuso que este frente de trabajo ha sido el único que ha presentado avance importante cada vez que se ha visitado el proyecto.

➤ Paso Inferior Vehicular El CAIS:

Pese a contar con todo el terreno para ejecución de obra, este frente no presentó avance con respecto a la visita anterior en mayo 2023. Se indicó que dicho avance depende únicamente del contratista.

➤ **Plan de acción de obras importante por finalizar:**

Se indicó que CHEC debe de entregar un plan de acción para finalizar los trabajos donde realmente pueden trabajar, es decir, donde cuentan con todo el espacio disponible. Se detalló que CHEC no va a ejecutar obra en terrenos con permisos de Entrada en Posesión Voluntaria (EPV). Además, se justificó que la densidad de expropiaciones para una sola obra, es lo que ha llevado a la UERN32 plantear las alternativas de solución temporal de modificar algunos pasos vehiculares por rotondas.

3.3.2. Conocimiento del avance de la gestión de viabilidad técnica y económica de la modificación del alcance del proyecto.

Se conversó ampliamente sobre las gestiones que la UERN32 ha hecho y las que tiene pendiente por hacer para gestionar la viabilidad técnica y económica del proyecto ante MIDEPLAN debido a la propuesta de modificación del alcance del mismo, por ejemplo cuáles obras están sujetas a posibles cambios, si se requiere endeudamiento, la factibilidad del proyecto aún con los cambios propuestos, análisis económicos que se encuentran en proceso para garantizar la viabilidad económica, obras complementarias adicionales, etc. Se indicó que el equipo auditor tuvo una reunión con MIDEPLAN, donde se expuso que cualquier obra que requiere endeudamiento, debe de demostrar su factibilidad, de acuerdo con las normas técnicas de inversión pública. El Gerente del proyecto indicó que dichos cambios no requieren endeudamiento, sin embargo, una modificación del proyecto tiene costos asociados, debido a que se debe de rediseñar el punto a cambiar y volver a estimar su costo, es decir, que ese costo operativo no se puede omitir.

Se mencionó acerca de los estudios funcionales que se han gestionado a través de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito. Hay muchos análisis que se están haciendo para validar la viabilidad de la funcionalidad y la seguridad vial de los cambios propuestos. El equipo auditor hizo la mención y la consulta de la consideración de diseños de tráfico calmado para instar al flujo vehicular a reducir la velocidad previo al arribo a las rotondas en ambos sentidos de circulación.

El inicio de la ejecución de los cambios propuestos se debe de realizar con el visto bueno de MIDEPLAN. Es decir, demostrando que los cambios son factibles y que cuentan con la viabilidad técnica requerida.

19 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-0008(221)
Página 17

El Gerente indicó que ya se cuenta con los estudios de viabilidad listos, refiriéndose a los estudios funcionales, sin embargo, los estudios de viabilidad, contemplan viabilidad social, económica, análisis de riesgos, entre otros.

Se consultó por la existencia de un plan de socialización a las comunidades, debido a los cambios que se pretenden realizar, por lo cual se indicó que si existe dicho plan de socialización a través de la COAPRO.

Con respecto a los estudios de preinversión, el Gerente indicó que los cambios son menores y muy puntuales, y que no cambian la naturaleza de la funcionalidad del proyecto, sin embargo, el equipo auditor considera que, si cambia dicha naturaleza, por cuanto los niveles de servicio cambian. Lo que finalmente puede mantenerse es la misma capacidad vehicular, pero a mayores demoras.

En relación con las rotondas propuestas, la UERN32 indicó que son elementos que funcionan bastante bien, sin embargo, se está consciente de la diferencia funcional con los pasos a desnivel y que las mismas llegarían a ser soluciones “temporales”.

En el mismo orden de ideas se indicó que la UERN32 está trabajando en la adenda del contrato y en la variación de cantidades que se están analizando. Se comentó por parte de la UERN32 que la viabilidad del proyecto debe de ser aprobada por el Consejo de Administración, y el equipo auditor, añadió que, dicha viabilidad debe de contar con el visto bueno del ente rector (MOPT), para finalmente ser sometida a revisión por parte de MIDEPLAN; lo anterior, de conformidad con las normas técnicas de inversión pública de MIDEPLAN.

De conformidad con lo anterior, el equipo auditor comentó para valoración de la Unidad Ejecutora los siguientes puntos:

1- Coordinación de una reunión con la Dirección de Planificación Institucional del Conavi para coordinar la gestión de la actualización del estudio de preinversión del proyecto, porque según las normas técnicas de MIDEPLAN y el Reglamento del Sistema Nacional de Inversiones Públicas (SNIP), dicha unidad tiene un papel fundamental de asesoría en materia de preinversión de proyectos para cada institución correspondiente. Esto para que se les pueda indicar toda la información mínima necesaria que se requiere para actualizar el estudio de preinversión del proyecto.

2- Programación de una reunión con la Secretaria de Planificación Sectorial del MOPT, en vista del tiempo limitado con el que cuenta el proyecto para la actualización del estudio de preinversión.

3- Tomar en consideración que, la actualización del estudio de preinversión es un trabajo integral, no es responsabilidad exclusiva de la Dirección de Planificación Institucional, ni de la UERN32, es un trabajo multidisciplinario que involucra esfuerzos de varios actores.

Finalmente, vía correo electrónico se remitió documentación de referencia de las normas técnicas de inversión pública de MIDEPLAN, a fin poder orientar a la UERN32 con el procedimiento de actualización del estudio de preinversión del proyecto.

3.3.3. Gestión y coordinación de la transferencia de información del proyecto entre consorcio supervisor y UERN32, debido al vencimiento del contrato del consorcio.

Se conversó ampliamente acerca de cómo se va a transferir la información del proyecto entre el consorcio supervisor y UERN32, previo a que finalice el contrato del consorcio. Este tema fue de relevancia mencionarlo debido a los riesgos a los que se expone la Administración por no contar con esta información de forma oportuna.

La UERN32 coordinó gestionar con la Dirección de Tecnologías de la Información del Conavi y CACISA, el almacenamiento en los servidores de CONAVI para salvaguardar toda la información del proyecto.

Por lo anterior, se comunicó y comento sobre experiencias previas con otras contrataciones a nivel institucional, con la finalidad de tomar las medidas y acciones necesarias para llevar a cabo de forma ordenada y oportuna el resguardo de toda la información técnico-administrativa generada por el consorcio supervisor, y en particular, que la UERN32 cuente con la seguridad de la existencia de toda la documentación y expediente del proyecto, a fin de proteger la conservación y custodia de los mismos.

3.4. Programa de trabajo del proyecto

A la fecha de la visita del equipo auditor, el proyecto continúa con un programa de trabajo desactualizado y sin la aprobación oficial de la ingeniería de proyecto, por lo cual, la UERN32 continúa con la dificultad de realizar el debido seguimiento y control del proyecto de forma detallada y real.

19 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-0008(221)
Página 19

Por lo anterior, se reitera que, el no contar con un programa de trabajo oficial del proyecto, además de limitar las funciones de la UERN32, restringe indirectamente la capacidad de la Dirección de Auditoría Interna para fiscalizar adecuadamente el seguimiento del proyecto, por cuanto se carece de información suficiente para vigilar el mismo, de acuerdo a las competencias otorgadas, a fin de poder brindar garantía a la ciudadanía que los recursos públicos se están invirtiendo y administrando eficiente y razonablemente.

COPIA NO CONTROLADA

4. CONCLUSIONES

- 4.1 La Dirección de Auditoría Interna se encuentra limitada para generar insumos que permitan validar y mejorar la gestión del proyecto, por cuanto el programa de trabajo suministrado con el que se continúa gestionando el proyecto, no es oficial, ni está aprobado por la Unidad Ejecutora del Proyecto, dada las diferentes inconsistencias contenidas, así como la reincidente falta de elementos fundamentales que debe contener un programa de trabajo, y de los cuales se ausentan en el producto entregado por el contratista conforme la normativa vigente.

Se reitera en la importancia del programa de trabajo como herramienta imprescindible para el control de avance e instrumento asociado a gestiones de carácter técnico, legal, administrativa, y con el cual se autorizan estimaciones de pago con fondos públicos; por lo cual, el Conavi debe garantizar una adecuada aprobación del programa de trabajo conforme todos los requerimientos, así como procurar su control y monitoreo oportuno, a fin de cumplir con los objetivos contractuales del proyecto.

- 4.2 La gran mayoría de las obras visitadas en el recorrido del proyecto, correspondientes a obras principales como intercambios, pasos superiores/inferiores vehiculares y retornos, contaron con todos los terrenos disponibles para la ejecución de obra, a excepción de los dos retornos (estaciones 103 y 113), los cuales cuentan en la actualidad con varios permisos denominados como EPV. Pese a que, en estos frentes de trabajo se contó con EPV, el contratista ejecutó obra con normalidad sin ningún inconveniente, al punto que ambos retornos se encuentran concluidos en obra física, a excepción del de la estación 103, el cual carece de sistemas de contención vehicular, señalización vertical y demarcación vial.

Aunado a lo anterior, se desconocen las razones del porqué para unos frentes de obra, se labora sin problema en terrenos con EPV y para otros no; considerando que, con estas modalidades, a pesar de ser informales, se cuenta con el visto bueno de los propietarios de los terrenos donde autorizan la ejecución de trabajos.

- 4.3 En el Intercambio de Guápiles se constató la descoordinación que existe entre el contratista CHEC y el consorcio supervisor con respecto a la programación de la ejecución de obras, por cuanto en la sección superior del intercambio, se estuvo realizando trabajos de instalación de postes de

sistemas de contención vehicular flexible por parte de una empresa desconocida, y de la cual el consorcio supervisor no se encontraba inspeccionando dichos trabajos. Este tipo de situaciones han sido expuestas por parte de la UERN32 y del mismo consorcio supervisor, donde se asegura que CHEC no informa oportunamente acerca de los sitios donde previamente se estarán ejecutando trabajos; dicha situación corresponde con otra consecuencia de no contar con un programa de trabajo oficial y aprobado por parte de la UERN32.

- 4.4 De acuerdo con el último programa de trabajo presentado por el contratista, las obras visitadas en el proyecto presentan las siguientes condiciones:

Intercambio Cruce Río Frío: Pendiente de obras complementarias del tablero principal y rampas de acceso de ambas márgenes de la estructura. La fecha fin programada es al **16 de febrero de 2024**.

Existen varios puentes peatonales terminados sin los accesos adecuados ni con las bahías de autobús colindantes. Esta situación representa un riesgo inminente de accidentalidad para los transeúntes. Por ejemplo, el puente peatonal de La Marina.

Intercambio Guápiles: Pendiente de la sección inferior del intercambio, es decir, la rotonda con todos los elementos de canalización y señalamiento vial. La fecha fin programada fue al **14 de julio de 2023**.

Paso Superior Vehicular de Guácimo: Pendiente de finalización del acceso de aproximación de la margen izquierda de la vía en sentido 1-2. El acceso de la margen derecha y las obras complementarias del tablero principal presentan avances considerables. La fecha fin programada fue al **28 de julio de 2023**.

Paso Inferior Vehicular de El CAIS: Pendiente de finalización de los accesos de ambas márgenes de la calzada y la colocación de elementos de canalización, de seguridad y de señalización vial. La fecha fin programada fue al **04 de julio de 2023**.

Los retornos de los estacionamientos 103 y 113 se encuentran construidos en un 100%. Sin embargo, el de la estación 103 carece de elementos de seguridad y señalización vial. De acuerdo con el programa de trabajo, estas estructuras tienen fecha de finalización al **11 de marzo de 2024** y al **27 de agosto de 2022** respectivamente.

19 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-0008(221)
Página 22

- 4.5 En materia de preinversión de las propuestas de cambio de la modificación del alcance del proyecto, al 24 de agosto de 2023, la UERN32 no había presentado la actualización del estudio de preinversión, a fin de poder justificar desde el punto de vista técnico, social y económico, la viabilidad de dichas propuestas. Lo que se indicó por parte de la UERN32 fue que se están haciendo los análisis correspondientes.

Este proceso de auditoría técnica mediante su potestad de examinar y evaluar los mecanismos y procedimientos técnicos para el proyecto en cuestión, continuará vigilando la técnica aplicada en los recursos administrados por parte de la UERN32, de tal forma que, en el corto y mediano plazo, se puedan evidenciar mejoras en el desempeño y la gestión del proyecto.

Quedando a su completa disposición,

Reynaldo Vargas Soto
Auditor Interno

Berny Quirós Vargas
Supervisor del Servicio

Joshimar Tejeda Valverde
Auditor Encargado

C: Sr. Mauricio Batalla Otárola,
Sr. Greivin Jiménez Esquivel,
Sr. Rolando Arias Herrera
Archivo / PTA 31-2023

Director Ejecutivo, Conavi
Gerente Unidad Ejecutora Ruta Nacional N°32, Conavi
Dirección de Planificación Institucional, Conavi