

20 de octubre, 2023.
AURA-11-2023-0009(221)

Al contestar refiérase a:
AURA-11-2023-0009(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 04 de octubre de los corrientes, y 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 04 de octubre 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 del contrato del consorcio supervisor del proyecto.

20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 2

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.
- i. Reporte AURA-11-2023-0008 correspondiente a la visita al proyecto del 24 de agosto 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. Cabed destacar que, desde abril de los corrientes, el programa de trabajo no ha sido actualizado por parte del contratista. A la fecha,

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.

20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 3

la UERN32 continúa realizando la gestión² del seguimiento para que el contratista actualice dicho programa de trabajo.

De conformidad con lo anterior, se emitió el oficio AUOF-11-2023-0312 del 05 de setiembre de los corrientes con una serie de consultas específicas para realizar la planificación de la visita en puntos estratégicos del proyecto. Posteriormente, la UERN32 emitió el oficio UE32-DRA-14-2023-0874 con los insumos solicitados.

Con base en la información suministrada, se procedió a planificar la gira en función de las obras visitadas en la gira del 24 de agosto de los corrientes, en el entendido que dichas obras no contaban con ningún impedimento para ejecutar las obras correspondientes, es decir, que dicha programación dependía única y exclusivamente de la empresa contratista. Adicionalmente, se identificó que la gran mayoría de los puentes se encontraban ejecutados y pagados en un 100%, por lo cual se decidió visitar para verificar su estado.

La visita se realizó el 04 de octubre 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 simple observación el estado general de avance en cada uno de los puntos definidos, con respecto a la visita realizada el 24 de agosto de los corrientes, sumado a la visita de varios puentes concluidos y otros que se encuentren en ejecución. Adicionalmente, se realizó un registro fotográfico evidenciando el estado de cada obra observada.

² UE32-DRA-14-2023-0736 (0382): Segunda acción de seguimiento del oficio No. UE32-DRA-14-2023-0523 (0382), oficio firmado el 06 de octubre de 2023.

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),
- 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.

20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 5

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.

Conforme el estudio de prefactibilidad elaborado por la Dirección de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en 2011, se definieron los siguientes objetivos del proyecto:

Objetivo	Descripción
General	Contribuir al desarrollo económico del país y aumento de la competitividad nacional, a través de la construcción de la infraestructura vial (ampliación de la Ruta Nacional N°32, tramo La Y Griega-Limón).
Específico	<ul style="list-style-type: none"> • Rehabilitar la Ruta Nacional N°32 tramo La Y Griega-Limón • Construir dos carriles adicionales a lo largo del tramo La Y Griega-Limón. • Rehabilitar y ampliar los puentes existentes en el tramo La Y Griega-Limón. • Disminuir los costos de operación vehicular en el tramo La Y Griega Limón. • Disminuir el tiempo de recorrido en el tramo La Y Griega-Limón. • Mejorar la seguridad vial en el tramo La Y Griega-Limón.
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> • Tramo La Y Griega (intersección Ruta Nacional N°4)-Limón ampliado y rehabilitado. • Número de carriles incrementados de dos a cuatro. • Mejora del diseño funcional y nivel de servicio. • Disminución del tiempo de recorrido entre las poblaciones de La Y Griega-Limón.

Nota: Extraído de estudio de prefactibilidad, elaborado por la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, 2011.

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.

20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 7

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 (Hasta el 08 de octubre de 2023).

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 el último cronograma presentado se 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 CAIS y varios puentes vehiculares que se encuentran finalizados. Previo a esta visita, se programó una reunión en horas de la tarde con la UERN32 para conocer gestiones relacionadas con la modificación del alcance del proyecto y el vencimiento del contrato con el consorcio supervisor.

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

Es relevante mencionar que, por parte de la Unidad Ejecutora, ha existido una apertura transparente a la comunicación e intercambio de información relacionada con el desarrollo del proyecto.

3.2. Particularidades de las obras visitadas

3.2.1. Intercambio en cruce Río Frío

No se visualizó la ejecución de trabajos en el intercambio. Continúa tal y como se observó en la visita de agosto de los corrientes.

Este sitio 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 concretarse 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”

Al igual que en la visita anterior, este puente peatonal se identificó inhabilitado, debido que sus accesos estaban pendientes de ser construidos. Ver Figura 2.

La condición indicada en los puentes peatonales representa riesgos para la seguridad vial de los peatones más vulnerables del sistema de transporte, es decir, niños, adultos mayores y personas con problemas de discapacidad.

Figura 2. Paso Peatonal La Marina, falta de accesos de ingreso y salida al puente.



3.2.3. Puente vehicular sobre el río Corinto

De acuerdo con la información suministrada por parte de la UERN32, el puente vehicular sobre el río Corinto, a la fecha de la visita se encontraba finalizado y gestionado a nivel financiero en un 100%. Esta auditoría procedió a realizar la respectiva detención para verificar su estado y efectivamente el mismo se encontraba concluido. Ver Figura 3.

Se consultó a la UERN32 acerca del alcance de los sistemas de contención vehicular del puente, y se indicó que únicamente se consideran dentro del mismo las barreras rígidas propiamente del puente. Tanto las barreras tipo transición como las barreras flexibles del tronco principal quedan fuera del alcance del puente.

Con respecto a todos los puentes nuevos, se tiene abierta una “No Conformidad” relacionada con los apoyos de los puentes. La UERN32 está a la espera de la recepción de los certificados de fabricación, certificaciones de terceros o de pruebas de calidad destructivas y no destructivas que garanticen la calidad de los apoyos para poder dar por atendida la no conformidad.

Figura 3. Puente sobre el río Corinto concluido.



3.2.4. Puente vehicular sobre el río Blanco

El puente sobre Río Blanco se observó concluido en un 100%, sin embargo, únicamente se identificó que, en sentido 2-1 tanto al ingreso como a la salida del puente, estaban pendientes de colocar los sistemas de contención vehicular flexibles que fungen como barreras de transición entre las barreras del puente y las barreras del tronco principal de la ruta. Ver Figura 4.

Figura 4. Barreras de contención vehicular pendientes de colocar como barreras transitorias entre las barreras rígidas del puente y las flexibles del tronco principal.



3.2.5. Paso Inferior Vehicular (PIV) Danta

Este paso inferior no presentó ningún avance constructivo con respecto a la última visita, salvo que se finalizó con la confección de las barreras de contención medianeras y las de los extremos del tronco principal. Además, en la margen izquierda de la ruta en sentido 1-2, se requiere expropiar un terreno para poder finalizar esta obra principal. Ver Figura 5.

Figura 5. Estado del paso inferior vehicular en la comunidad de Danta.

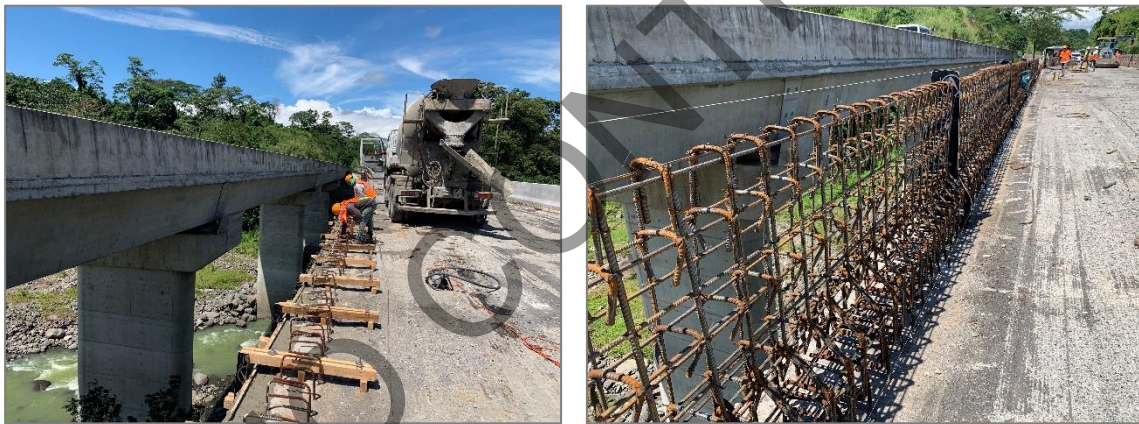


20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 12

3.2.6. Rehabilitación del puente sobre el río Toro Amarillo

Se observó las obras de rehabilitación sobre el puente sobre el río Toro Amarillo, el cual presentó a setiembre 2023, un porcentaje de avance físico y financiero de 79%, de acuerdo con la información proporcionada por la UERN32 en el oficio UE32-DRA-14-2023-0874. Durante la visita se observó la confección de las barreras de contención vehicular rígidas de ambas márgenes del puente existente. Aunado a lo anterior, y de acuerdo con el cronograma del proyecto, esta rehabilitación tiene fecha de finalización al *27 de octubre de 2023*. En la Figura 6 se observa el avance de dicha rehabilitación.

Figura 6. Avance en la rehabilitación del puente sobre el río Toro Amarillo.



3.2.7. Intercambio de Guápiles

El intercambio de Guápiles presentó el mismo avance de la visita del 24 de agosto, por cuanto se determinó la ejecución de obras complementarias correspondientes con barreras de contención vehicular sobre la superficie principal del intercambio. 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.

La sección inferior del intercambio no tiene avances significativos, pese que el cronograma 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 7.

20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 13

Figura 7. Nulo avance en sección inferior del intercambio de Guápiles entre mayo y octubre 2023.



En la visita de agosto 2023 se visualizó que una empresa colocaba postes del sistema de contención vehicular sobre la sección superior del intercambio, y al mismo tiempo se dañaba las canastas de los muros de gaviones adyacentes. Para esta visita, se observó la corrección de dicha situación, debido a que se protegieron los muros de gaviones con una colada de mortero en la superficie de los muros. Ver Figura 8.

Figura 8. Protección de muro de gaviones con colocación de mortero producto de la colocación de postes para sistemas de contención vehicular.



Adicionalmente se observó la colocación de los sistemas de contención flexible denominado “trionda”, lo cual desde la perspectiva del equipo auditor debe ser

20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 14

verificada por la UERN32, debido a que los postes como tal se han instalado a una altura inferior con respecto a la barrera. Para constatar lo indicado, se requiere conocer la ficha técnica de los sistemas de contención vehicular, la cual fue solicitada a la UERN32, sin embargo, a la emisión de este reporte no había sido suministrada. Ver Figura 9.

Figura 9. Colocación de postes para sistemas de contención vehicular en la sección superior del intercambio de Guápiles.



3.2.8. PSV Guácimo

El paso superior vehicular de Guácimo no presentó mayor avance con respecto a la visita de agosto. En esta ocasión, se observó el avance constructivo en las cunetas del acceso de la margen derecha en sentido 1-2. El otro acceso no presentó ningún avance con respecto a la visita anterior. Ver Figura 10.

Figura 10. Construcción de cunetas en margen derecha del paso superior de Guácimo.



3.2.9. PSV La Francia de Siquirres

Después de mucho tiempo de estar detenidos los trabajos en este frente de obra, se volvieron a retomar las labores debido a que ya no existe impedimento por falta de expropiaciones. Las labores evidenciadas son el descabezado de pilotes en el bastión de la margen derecha del proyecto en sentido 1-2. Ver Figura 11.

Figura 11. Obras en subestructura del PSV de la Francia.



20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 16

3.2.10. PIV (Cais de Siquirres)

Esta estructura corresponde con un paso inferior vehicular que presenta un avance considerable, sin embargo, de acuerdo con la ingeniería de proyecto, el sitio cuenta con más de dos años y medio de contar con todos los terrenos disponibles para finalizar la obra total. De acuerdo con el cronograma, esta obra debió de estar concluida desde el **04 de julio de 2023**. Para esta visita no se mostró un avance significativo. Ver Figura 12.

Figura 12. Avance insignificante en paso inferior del C A I S entre mayo y octubre de 2023.



3.2.11. Rehabilitación puente sobre el Río Siquirres

Después de seis años de iniciada la etapa constructiva del proyecto, se iniciaron los trabajos de rehabilitación del puente sobre el río Siquirres, dado que se resolvió temporalmente un problema de acceso en una propiedad en la margen derecha del sitio del puente. Eventualmente, dicha propiedad deberá ser expropiada por la Administración, sin embargo, a la fecha, la UERN32 coordinó con el dueño de la propiedad reubicar su acceso, a fin de que la sección nueva del puente pueda ser utilizada para el paso regulado del flujo vehicular. Ver Figura 13.

Figura 13. Obras de rehabilitación en el puente existente sobre el Río Siquirres.



3.3. Reunión con la unidad ejecutora del proyecto

El 04 de octubre de 2023 se tuvo una reunión con la UERN32 a partir de la 1:30 pm y hasta las 2:50 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), Juan Diego Salas Vargas (Gestión del Proyecto), Ronny Sánchez Chávez (Director de Carreteras) y Alejandro Rodríguez Sánchez (Dirección de Puentes) por parte de la UERN32.

Los temas tratados 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.
- Nueva contratación de la empresa supervisora del proyecto.

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

3.3.1. Situaciones observadas en la visita al proyecto con respecto a lo planificado.

Con respecto a las obras visitadas y descritas en el apartado anterior, se evidenció que, con respecto a la visita anterior del 24 de agosto de los corrientes por parte del equipo auditor, el proyecto presentó muy poco avance constructivo, el cual ha dependido exclusivamente del rendimiento del contratista, debido a que desde abril 2023 no se ha actualizado el programa de trabajo, resultando que la UERN32 se ha encontrado limitada para ejercer el debido seguimiento y control del proyecto.

Como tema específico, se comentó el caso de las demoliciones que se requieren realizar en la margen derecha en sentido 1-2 del sitio de obra del intercambio del cruce de Río Frío, por cuanto desde el mes de mayo se ha reiterado la necesidad que la UERN32 concrete un plan para resolver dicha situación; por cuanto la misma continúa atrasando el avance de este frente de trabajo. Además, se indicó que durante la última semana de setiembre se coordinó realizar una reingeniería de diseño para evitar tener que expropiar un terreno ubicado en la margen izquierda en sentido 1-2 de la Ruta Nacional N°4.

En reuniones anteriores, la UERN32 había indicado que la única restricción que tenía este sitio eran las demoliciones indicadas; sin embargo, al 04 de octubre, el equipo auditor conoció el caso pendiente en la margen izquierda de la Ruta Nacional N°32.

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

Con respecto a la reunión del 24 de agosto 2023, se reiteró acerca de los estudios funcionales que se han gestionado a través de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito. Se indicó que hay una empresa contratada para realizar los estudios funcionales del proyecto, y que, a su vez, se encuentra realizando el cálculo de cantidades, correspondiente con la optimización de recursos al modificarse el alcance de varios pasos inferiores/superiores vehiculares por rotondas o cruces a nivel, en vista de los terrenos que se encuentran pendientes de expropiar.

El gerente de la UERN32 indicó que dicha empresa realiza los cálculos respectivos, y luego la UERN32 comunica los resultados a CHEC para conciliar los mismos, en el entendido que, en la etapa constructiva puedan existir variaciones menores; por lo cual, lo que pretende la UERN32 es que CHEC pueda ser flexible ante esta realidad. Se indicó que los análisis funcionales restantes estarían listos a finales del mes de octubre.

Por otra parte, se indicó que la UERN32 continúa trabajando en la adenda del contrato y en la variación de cantidades que se están analizando para la modificación del alcance del proyecto. Además, se externó que se tuvo una reunión con la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT con respecto a la gestión de actualización del estudio de preinversión del proyecto, y se determinó que una vez se finalizaran los estudios técnicos respectivos, se trasladaría toda la información a esa secretaría para que ellos formularan dicha actualización.

3.3.3. Vencimiento del contrato del consorcio supervisor CACISA.

Al 04 de octubre de los corrientes la UERN32 indicó que el contrato con el consorcio supervisor CACISA estaba vigente hasta el 08 de octubre, y que tanto ese consorcio como la UERN32 tenían hasta el 15 de octubre para desalojar el edificio de alquiler en Siquirres. A esa fecha la UERN32 contaba con varias alternativas para trasladar sus activos, posterior al 15 de octubre, sin embargo, nada con certeza.

Se consultó acerca de la adjudicación de la nueva empresa supervisora, y aunado a que ya se contaba con el acto de adjudicación de la misma por parte de la UERN32, su Consejo Administrativo procedió a revocar dicho acto, para finalmente readjudicar a otra empresa. Posteriormente, dicha situación dio lugar a que otros oferentes presentaran recursos al acto de adjudicación inicial, por lo cual el proceso de adjudicación formal de la empresa supervisora continua pendiente.

Por lo demás, a falta de un contrato activo de supervisión, se consultó acerca de los planes de la UERN32 con respecto a la supervisión de trabajos que requieren verificación de calidad, por lo cual, se indicó que se estuvieron realizando consultas con el Departamento de Verificación de Calidad de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes para ver de qué forma se podría suministrar colaboración en cuanto a verificación de calidad. De igual manera, se comentó que la coordinación con CHEC debe de ser más cercana para tener certeza de las obras a ejecutar, y de ser así, valorar si la UERN32 podría asumir la supervisión de algunos frentes de trabajo, en el entendido del riesgo que representa la continuidad del proyecto sin contar con los recursos suficientes de supervisión. Lo anterior, fungió como alternativas propuestas sin ningún tipo de certeza.

Con respecto al traslado de la información del proyecto se indicó que se han reunido y coordinado con la Dirección de Tecnologías de Información y con el Departamento de Archivo para que se realicen los respectivos traslados, tanto físicos como digitales por medio de certificaciones oficiales.

20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 20

Adicionalmente, se conversó acerca del componente ambiental y social del proyecto, por cuanto, la regencia ambiental del proyecto comprometida con la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA), había sido contratada a través del consorcio supervisor y al concluir dicho contrato, no se contaría con esta figura, aunado al hecho que, actualmente la unidad ejecutora no cuenta dentro de su equipo con ningún funcionario asignado para vigilar y controlar aspectos relacionados con la gestión ambiental y social del proyecto, lo cual, representa un riesgo a considerar para la continuidad del proyecto.

3.4. Programa de trabajo del proyecto

A la fecha de la visita del equipo auditor, el proyecto continúa con cronograma 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.

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 vigilar adecuadamente el seguimiento del proyecto, 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.

Por otra parte, se ha indicado por medios de comunicación masiva que el proyecto tendrá un nuevo traslado de la fecha de finalización contractual por motivos de eventos compensables, de aproximadamente, un año posterior a la fecha contractual, es decir, a partir del 15 de marzo de 2024.

Ante esto, se recuerda lo establecido por el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR-2010, en el apartado 109.03 “Determinación y extensión del tiempo del Contrato”, donde se indica que los eventos compensables serán otorgados al contratista, siempre que se justifique que corresponde con eventos que no permitieron al contratista avanzar y no son responsabilidad de este, siempre y cuando estos afecten actividades que definen la **ruta crítica del programa de trabajo oficial**. Además, en general, para extensiones de plazo se estableció lo siguiente:

“En las extensiones del plazo sólo serán consideradas las demoras o modificaciones que afecten a las actividades dentro de la ruta crítica del programa de trabajo o que causen que ciertas actividades no críticas pasen a serlo.” El subrayado no corresponde con el documento original.

20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 21

Con base en lo anterior, se comunica que de acuerdo con lo establecido en el CR-2010, como parte del compendio normativo técnico y oficial del proyecto, la Administración no cuenta con la potestad de otorgar días adicionales al proyecto por concepto de eventos compensables, sino se comprueba que tales afectaciones, efectivamente corresponden con actividades de la ruta crítica del programa de trabajo; por lo tanto, al no tener el proyecto, un programa de trabajo actualizado, oficial y formulado como corresponde por normativa, se expone a diferentes riesgos técnicos, financieros y de condiciones de mercado, por cuestiones políticas y provocados por el hombre debido al error humano; es decir, riesgos que fueron previamente comunicados por esta Dirección a través del servicio preventivo de advertencia AUAD-10-19-0026(221) del 17 de diciembre de 2019.

COPIA NO CONTROLADA

4. CONCLUSIONES

- 4.1 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 y con todos los terrenos disponibles para ejecución de obra como intercambios y pasos superiores/inferiores vehiculares, presentaron poco o nulo avance con respecto a la primera visita del año por parte del equipo auditor en mayo 2023.
- 4.3 Los puentes vehiculares nuevos tienen abierta una “no conformidad” relacionada con los apoyos, por cuanto a la fecha el contratista no ha presentado certificación del fabricante o de terceros que garantice la calidad de los elementos colocados.
- 4.4 En el intercambio de Guápiles se identificó por parte del equipo auditor, que los postes para sujetar los sistemas de contención vehicular sobre la sección superior del mismo, están colocados a una altura que debe ser verificada por parte de la UERN32, así como la conexión entre postes y barreras como tal. Ante dicha duda, se solicitó las fichas técnicas de las barreras y su certificación de calidad conforme a lo especificado por el fabricante, sin embargo, a la fecha del presente informe, no se recibió información al respecto por parte de la UERN32.
- 4.5 En materia de preinversión de las propuestas de cambio de la modificación del alcance del proyecto, al 04 de octubre de 2023, la UERN32 no había presentado a las autoridades competentes 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 por parte de una empresa contratada para tales fines, con el objeto de poder conciliar estimaciones con CHEC para poder garantizar que el contratista presenta anuencia en la aceptación de dichas propuestas. Además, la UERN32 ha coordinado con la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT las

20 de octubre de 2023
AURA-11-2023-0009(221)
Página 23

asesorías correspondientes en materia de preinversión, a fin de poder suministrar a esta los insumos necesarios para actualizar los estudios de viabilidad que avalen la modificación del alcance del proyecto.

- 4.6 Con respecto a la adjudicación de la nueva empresa supervisora y a toda la logística que representa para la UERN32, dicho cambio a estas alturas del proyecto, y a pesar de las alternativas y opciones consideradas y compartidas por esa unidad, se detectó incertidumbre en cuanto lo que acontecería en el corto plazo, principalmente por temas de instalaciones administrativas para la UERN32, regencia ambiental, supervisión de los trabajos sin un contrato activo de supervisión, traslado de información del proyecto a nivel físico y digital y en general todos los riesgos que se podrían materializar por la falta de supervisión en los diferentes frentes de trabajo.

Finalmente, 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