

11 de setiembre de 2023.
AURA-11-2023-0007(509)

Al contestar refiérase a:
AURA-11-2023-0007(509)

**Señor
Pablo Camacho Salazar
Gerencia de Construcción de Vías y Puentes
Consejo Nacional de Vialidad**

ASUNTO: Reporte de visita al proyecto “DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL PASO A DESNIVEL EN EL CRUCE “LA GALERA”, RUTAS NACIONALES Nos. 2 Y 251” el día 09 de agosto 2023, y seguimiento del programa de trabajo.

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, tarea n°34 “Gestión de la preinversión” por parte de esta Dirección de Auditoría Interna, se hace entrega del reporte realizado producto de la visita al proyecto el 09 de agosto de los corrientes.

1.1. Objetivos de la gira

- Identificar los frentes de trabajo activos del proyecto.
- Verificar el cumplimiento del programa de trabajo a julio 2023.
- Identificar las labores de las obras vinculadas a la ruta crítica del proyecto según el programa de trabajo.
- Observar el manejo del control del tránsito real, en función del plan de manejo del tránsito aprobado por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y de la ingeniería del proyecto.
- Identificar eventuales riesgos a los que se podría estar exponiendo el proyecto para cumplir con los objetivos contractuales.

11 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-00XX (XXX)
Página 2 de 26

1.2. Antecedentes

Desde el pasado mes de marzo de los corrientes, esta Dirección de Auditoría Interna ha realizado diferentes consultas¹ a la Dirección de Planificación Institucional, con el fin de conocer el estado del proyecto “DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL PASO A DESNIVEL EN EL CRUCE “LA GALERA”, RUTAS NACIONALES Nos. 2 Y 251” (en adelante Proyecto Cruce La Galera), en materia de preinversión² ante el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN). Cabe destacar que la preinversión es la fase de estudio en la cual se debe determinar la conveniencia de implementar o no el proyecto que se está analizando y cuenta con cinco posibles etapas, de acuerdo con la complejidad del proyecto, a saber: Idea, Perfil, Prefactibilidad, Factibilidad y Diseño.

De acuerdo con la Dirección de Planificación Institucional del Conavi, a agosto de 2023, el proyecto como tal, no se encontraba inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN, es decir, sin contar con la viabilidad o conveniencia de la implementación o no del proyecto. Aunado al detalle anterior, desde el 01 de octubre de 2019, la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes del Conavi, y a pesar de no contar con los estudios de preinversión del proyecto, emitió la resolución³ de inicio del procedimiento de contratación del proyecto; en fin, como si el mismo ya contara con el aval formal de viabilidad para su ejecución.

Además, propiamente en la etapa de ejecución del proyecto (Diseño y Construcción), el 30 de enero de 2023, la ingeniería del proyecto, conformada por las Gerencias de Contratación y Construcción del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), gestionó la orden de modificación n°2⁴ (OM2) del proyecto, en la cual se ordenó a la empresa contratista (Consorcio TYPASA-CONANSA-Puente Prefa S.A.), adelantar el inicio de la Etapa III Construcción, con la ejecución de las “obras iniciales”, sin cambios en el objeto, plazo y monto contractual. Las razones imperantes de dicha OM2 fueron sustentadas en el oficio GCTI-27-23-0590 (0665)

¹ Correo electrónico del 06 de marzo de 2023 entre la Dirección de Auditoría Interna y la Dirección de Planificación Institucional.

² Comprende la elaboración del perfil y los estudios de prefactibilidad y de factibilidad y el diseño, que abarcan todos los análisis que se deben realizar sobre un proyecto desde que el mismo es identificado a nivel de idea y los estudios que se hagan hasta que se toma la decisión de su ejecución, postergación o abandono. Es esencialmente una fase de estudio en la cual se debe determinar la conveniencia de implementar o no el proyecto que se está analizando y cuenta con cinco etapas, a saber: Idea, Perfil, Prefactibilidad, Factibilidad y Diseño. Decreto Ejecutivo 34694 del 01/07/2008.

³ Resolución de inicio_R-GCTT-0063-2019, firmada el 01 de octubre de 2019.

⁴ Orden de modificación No. 2 de la Licitación Abreviada 2019LN-000014-0006000001; Diseño y construcción del paso a desnivel en el cruce “La Galera”, Rutas Nacionales Nos. 2 y 251.

11 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-00XX (XXX)
Página 3 de 26

del 14 de junio de los corrientes por parte de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes.

Por otra parte, el pasado 05 de julio de los corrientes, esta Dirección de Auditoría Interna emitió el servicio preventivo de advertencia⁵ denominado “Advertencia sobre la inclusión de proyectos del Plan Operativo Institucional del Conavi (POI-2024) sin contar con su respectiva inscripción en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN”, en el cual se expuso los riesgos asociados de la ejecución de proyectos sin su respectiva preinversión; y sus posibles efectos.

Aunado a lo anterior, es importante tomar en cuenta que, el proyecto fue concebido bajo la modalidad de Diseño y Construcción⁶ como se estableció en su resolución de inicio, sin embargo, a partir de enero de 2023, la realidad del proyecto ha sido distinta, debido a la decisión estratégica de adelantar la construcción, mientras se finalizan los diseños definitivos; es decir, bajo la modalidad constructiva conocida como “fast track⁷ construction”, en la cual las etapas de diseño y construcción interactúan simultáneamente.

1.3. Metodología

La metodología de la gira de campo correspondió con el estudio de una revisión previa del programa de trabajo⁸ y una variedad de información general solicitada a la ingeniería del proyecto, a fin de identificar primeramente su ruta crítica y obras vinculadas, así como lo concerniente a la obra de mayor trascendencia del proyecto, correspondiente con el paso inferior vehicular. Además, vía correo electrónico se solicitó el plan de manejo de tránsito (PMT) del proyecto y el oficio de aprobación del mismo por parte de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT).

⁵ AUAD-11-2023-0002(221).

⁶ Resolución de inicio_R-GCTT-0063-2019, firmada el 01 de octubre de 2019.

⁷ La nomenclatura *-fast track-* concepto que no proviene de, ni se encuentra en nuestra legislación. En efecto, en el derecho nacional es más bien desconocida la terminología, siendo escasas las referencias a esta modalidad de contrato de construcción. Por tanto, en la doctrina y jurisprudencia anglosajona ha definido *fast track*, como: “aquel método de construcción en el cual la construcción comienza antes de la terminación de todo el diseño (...). Pareciese ser que la regla generalmente aceptada es que, si la construcción comienza con menos de la mitad de los planos y especificaciones terminadas, el proyecto puede ser considerado como *fast track*”. Fuente: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S071880722018000200279&lng=es&nrm=iso. ISSN 0718-8072. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-80722018000200279>.

⁸ 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.

La visita se realizó el día 09 de agosto de los corrientes cerca de las 9:00 am en el sitio del proyecto, en Pinares de Curridabat, popularmente conocido como el cruce La Galera.

Para esta gira se contó con participación de funcionarios de la Dirección de Auditoría Interna, funcionarios de la ingeniería de proyecto del Conavi, específicamente de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes, de la empresa supervisora Vieto y Asociados y de la empresa contratista, el consorcio TYPASA-CONANSA-Puente Prefa S.A.

La visita consistió primeramente en una reunión previa a realizar el recorrido para conocer el funcionamiento vial post proyecto de todo el cruce en ejecución, así como en tener claridad de los movimientos a eliminar, el estado en el que estuvo el proyecto a la fecha de la gira y los riesgos principales a los que está expuesto. Posteriormente se procedió a recorrer el sitio, a fin de identificar las obras en ejecución y visualizar el manejo del tránsito en los alrededores de la zona, la señalización temporal del tránsito y la seguridad vial. Adicionalmente, se realizó un registro fotográfico evidenciando el estado de cada frente de trabajo observado, así como del control del tránsito en sitio.

2. GENERALIDADES DEL PROYECTO

2.1. Alcance, costo y plazo del proyecto

2.1.1. Alcance

El proyecto tiene como alcance el diseño y construcción del paso a desnivel (inferior) en el cruce "La Galera", con sus respectivos accesos de aproximación y el manejo pluvial correspondiente, que permita el libre tránsito de los vehículos que circulan sobre la Ruta Nacional No. 251 en el sentido Curridabat-Tres Ríos, basado en la ética, las correctas prácticas de la ingeniería y todos los requisitos de ley.

La estructura a diseñar y construir, permitirá transitar libremente por la Ruta Nacional N°251 en el sentido Curridabat-Tres Ríos, pasando por debajo de la Ruta Nacional N°2.

2.1.2. Modalidad de ejecución

El proyecto se concibió formalmente bajo la modalidad de Diseño y Construcción, sin embargo, hasta el 30 de enero de 2023 con la presentación de la OM2, la ingeniería del proyecto ordenó al contratista el adelanto del inicio de la Etapa III Construcción, con la ejecución de las “obras iniciales”, sin cambio en el objeto, plazo, ni monto contractual.

Por lo anterior, a partir del 30 de enero de los corrientes, el proyecto se gestiona bajo la modalidad fast track construction como se mencionó anteriormente.

La etapa de diseño del proyecto es administrada por la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes y la etapa de construcción por la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes del Conavi.

2.1.3. Etapas del proyecto

El alcance del trabajo a realizar se divide en tres etapas:

Etapa I: Anteproyecto de oferta. Durante la fase de presentación de ofertas (Oferente). Dicho anteproyecto fue realizado por la Administración.

Etapa II: Diseño. Durante el desarrollo del contrato (Contratista). Se deberán presentar 4 informes, avance 1, avance 2, avance 3 y el informe final de diseño.

Etapa III: Construcción. Construcción de las estructuras diseñadas (Contratista).

2.1.4. 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 (\$)
Etapa de Diseño	₡112.341.481,20 (IVA)
Etapa Constructiva	₡1.907.624.524,55 (Con IVA)
Monto contractual	₡ 2.112.626.006,75 (IVA)
Monto Ítem 110.06 "Trabajo a costo más porcentaje"	₡ 2.112.626.006,75 (IVA)
Plazo del Proyecto	
Rubros	Fechas
1. Etapa de Diseño	150 días
Fecha de inicio	16/12/2020
2. Etapa Constructiva	360 días
Fecha de inicio	31/01/2023
Plazo total del proyecto	510 días

Fuente: Gerencia de Construcción de Vías y Puentes – Oficio GCTI-27-23-0590 del 14 de junio de 2023.

2.2. Involucrados

Las partes involucradas en el proyecto son las siguientes:

- Cliente: Consejo Nacional de Vialidad.
- Unidad administradora del proyecto por el Conavi: Gerencia de Contratación de Vías y Puentes y Gerencia de Construcción de Vías y Puentes.
- Contratista del Proyecto: Consorcio TYP SA – CONANSA – Puente Prefa.
- Gestor del Proyecto: Vieto y Asociados.

11 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-00XX (XXX)
Página 7 de 26

3. RESULTADOS DE LA GIRA

3.1. Reunión previa a la visita del proyecto

Previo al inicio del recorrido del proyecto, se conversó ampliamente acerca del funcionamiento vial del cruce La Galera con respecto a la situación del cruce sin proyecto, además de los movimientos originales a eliminar, y del estudio funcional que otorga el aval técnico del proyecto. Aunado a lo anterior, se consultó por una serie de consideraciones en el diseño del proyecto observado en sitio, con respecto a una serie de señales de “Ceda” colocadas en la transición entre la Ruta Nacional N°251 y la Ruta Nacional N°2. Con respecto a ese punto, la ingeniería del proyecto indicó que esos detalles de los “Cedas” están por definirse en el informe final de diseño, el cual, a la fecha de la visita (09 de agosto) estaba pendiente de ser entregado por parte del consorcio contratista.

3.2. Programa de trabajo del proyecto

A la fecha de la visita del proyecto no se ha evidenciado por parte del equipo auditor, un programa de trabajo oficial conforme a los lineamientos establecidos en el apartado “24. Presentación del programa de trabajo”⁹ del documento de requerimientos de la licitación 2019LN-000014-0006000001, específicamente con lo concerniente a la Disposición PP-01-2001 Planeamiento, Programas, Informes”, emitido por la División de Obras Públicas-MOPT y el CONAVI en 2001. El único documento presentado corresponde con un cronograma del proyecto, en el cual se contempla el diagrama de barras¹⁰ definido en la disposición y los elementos que lo conforman.

⁹ 24.1. El contratista deberá presentar en la reunión de preinicio y preconstrucción, previamente convocada por la unidad supervisora del contrato, el programa de trabajo actualizado por medio del método de la ruta crítica (CPM). Este programa de trabajo deberá contener básicamente la memoria descriptiva del cálculo, el diagrama de flechas y el diagrama de barras o Gantt, de conformidad con las “Disposición PP-01-2001 Planeamiento, Programas, Informes” emitido por la División de Obras Públicas-MOPT y el CONAVI. El programa de trabajo presentado, servirá para el control del avance del contrato y será consecuente con el plazo ofertado, describirá la metodología de trabajo y el equipo que se utilizará, así como el personal a asignar a cada actividad. Fuente: Documento de requerimientos licitación 2019LN-000014-0006000001.

¹⁰ 3.2.2 Diagrama de Barras

El diagrama de Barras debe contener como mínimo los siguientes elementos:

a) Barra por actividad, b) Tiempo de inicio y término para cada actividad y la totalidad del proyecto, c) Holgura total (Holgura de interferencia y holgura libre), d) Indicar, claramente, cual es la ruta crítica y e) Dependencia de las actividades. Fuente: Disposición PP-01-2001, Tomo de Disposiciones para la conservación y construcción de carreteras 2001.

11 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-00XX (XXX)
Página 8 de 26

Aunado a lo anterior, el programa de trabajo corresponde con un compendio documental más complejo que un diagrama de barras, por cuanto el mismo, es útil para el control de avance, control de plazo contractual, control de las suspensiones de plazo, control de recursos asignados por actividad, control de rendimientos; además como instrumento para determinar las ampliaciones de plazo, para pagar los reajustes de precios y para reclamos administrativos.

Es de relevancia indicar, que los requisitos de la formulación y aprobación de un programa de trabajo oficial conforme la normativa y regulaciones vigentes, se encuentran en los siguientes compendios documentales:

- Especificaciones Generales para la Construcción de Caminos, Carreteras y Puentes (CR-2010), Sección 155 “Programas de Trabajo para los Contratos de Construcción”.
- Disposición PP-01-2001 “Planeamiento, Programas, Informes, Programas de Trabajo” del Tomo de Disposiciones para la Construcción y Conservación Vial.

Durante la visita, se consultó a la ingeniería de proyecto acerca del seguimiento al programa de trabajo y su cumplimiento a la fecha, conforme a lo establecido en su programación, indicándose en general, que al 09 de agosto de los corrientes, el proyecto tenía nueve (9) días de atraso, situación que era conocida por todas las partes (Conavi, Supervisora y Contratista), y que toda la ingeniería de proyecto, tenían claridad, en que, al contar con el informe final de diseño, eventualmente se realizarían los ajustes necesarios en cuanto a rendimientos y recursos del proyecto, para actualizar la programación y cumplir con la fecha de finalización contractual del proyecto.

En casos como el anterior, la disposición PP-01-2001 indica que, con respecto al seguimiento del avance real de la obra, el programa de trabajo o su actualización, funge como un instrumento en el que se debe de indicar, en forma breve y concisa, los motivos de los atrasos del proyecto, si los hay, y las medidas correctivas a aplicar.

11 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-00XX (XXX)
Página 9 de 26

3.3. Frentes de trabajo en ejecución

En general se observaron tres frentes de trabajo a lo largo de la visita realizada, de los cuales, algunos se determinaron en plazo con respecto al programa de trabajo y otros presentaron leve atraso. En relación con el cronograma presentado, los frentes de trabajo identificados fueron los siguientes:

3.3.1. Construcción de los pozos de registro de 1.50 m de diámetro y profundidad de 2.2 m y 4.9 m.

De acuerdo con la información suministrada, el programa de trabajo de junio 2023, estos pozos de registro estaban programadas para iniciar entre mayo y junio de 2023 y finalizar en setiembre de 2023. Al 09 de agosto los pozos estaban en ejecución. En la Figura 1. se ilustran los pozos de registro observados en la visita:

Figura 1. Pozos de registro en construcción.



3.3.2. Colocación de acero y encofrado para muros laterales del paso inferior.

Con respecto al paso inferior vehicular, se observó avance en la colocación de acero de refuerzo para losa y de muros laterales, así como el inicio de la colocación de encofrado para colocación de concreto hidráulico en muros laterales. En el programa de trabajo de junio 2023, se evidenció que para los meses de junio, julio y agosto se tendrían avances en actividades como la colocación de acero y concreto hidráulico de losa inferior, miembros de concreto estructural y prefabricado de la viga Doble T, así como la colocación de acero de refuerzo y concreto hidráulico

11 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-00XX (XXX)
Página 10 de 26

para losa superior. Aunado a lo anterior, se evidenció que dichas actividades han avanzado conforme a la programación de junio 2023. Se requiere conocer la actualización del programa de trabajo a setiembre 2023 para conocer los avances reales de estas actividades, de conformidad con el informe final de diseño.

En la Figura 2. se ilustran el acero de refuerzo y el concreto hidráulico colocado para losa inferior y el acero de refuerzo para muros, así como un panel de encofrado para concreto hidráulico para muro lateral.

Figura 2. Acero de refuerzo y concreto hidráulico en losa inferior. Acero de refuerzo e inicio de encofrado para muros laterales.



3.3.3. Excavación para ampliación de carril en sentido Curridabat – Tres Ríos en Ruta Nacional N°251 en eje 10.

Se evidenció un avance importante en la excavación y conformación del tramo por ampliar en sentido Curridabat – Tres Ríos sobre la Ruta Nacional N°251. En relación con el programa de trabajo, la excavación de este carril se tenía contemplada iniciar en marzo 2023 y finalizar en mayo 2023. Con respecto al programa de trabajo actualizado al 22 de junio de los corrientes, las actividades de explanación del eje 10, correspondientes con remoción del pavimento, excavación en la vía y excavación de préstamo selecto caso 2 se encontrarían finalizadas en un 100%.

En la Figura 3. se ilustra la conformación del nuevo carril en sentido Curridabat – Tres Ríos sobre la Ruta Nacional N°251.

Figura 3. Conformación del nuevo carril en eje 10.



3.4. Plan de manejo del tránsito y seguridad vial en la zona del proyecto.

Se procedió a revisar la aplicación de las diferentes medidas para el control de tránsito en el proyecto, con base en la documentación aportada por la ingeniería de proyecto (Láminas del Plan de Manejo del Tránsito (PMT) aprobado por la DGIT, así como el Capítulo 6 “DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD Y CONTROL TEMPORAL DE TRANSITO PARA LA EJECUCIÓN DE TRABAJOS EN LAS VÍAS” del Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito (SIECA, 2014) y, en el Decreto N°38799 MOPT - REGLAMENTO DE DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD Y CONTROL TEMPORAL DEL TRÁNSITO PARA LA EJECUCIÓN DE TRABAJOS EN LAS VÍAS, en el cual se adjunta el Manual Técnico de Dispositivos de Seguridad y Control Temporal de Tránsito para la Ejecución de Trabajos en las Vías del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

Producto de la visita realizada, se identificaron debilidades que genera incertidumbre en cuanto a riesgos de accidentalidad en los alrededores del sitio del proyecto, principalmente por lo siguiente:

11 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-00XX (XXX)
Página 12 de 26

3.4.1. Señalamiento vertical

Figura 4. Ausencia de señalamiento preventivo previo a las obras en sentido 2-1 (imagen izquierda). Obstáculos frente a señales preventivas de trabajos en la vía (imagen derecha).



3.4.2. Elementos de canalización

Figura 5. Ausencia de barreras de concreto para separar flujos vehiculares de sitios de excavación con riesgo de accidentalidad.



11 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-00XX (XXX)
Página 13 de 26

Figura 6. Barreas de concreto sin materiales reflectivos adecuados para canalizar el flujo vehicular de manera segura.



3.4.3. Inseguridad vial

Figura 7. Tramo con dos sentidos de circulación sin señalización vertical o, demarcación vial que resulta confusa para el flujo vehicular. Alto riesgo de colisión por falta de señalización adecuada que oriente el flujo vehicular.



11 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-00XX (XXX)
Página 14 de 26

3.4.4. Demarcación vial

Figura 8. Demarcación horizontal parcialmente borrada y confusa.



3.4.5. Pasos peatonales

Figura 9. Ausencia de barreas plásticas continuas en las inmediaciones del paso peatonal y ausencia de presencia de banderilleros para colaborar con el cruce de peatones en la RN 251.



4. CONCLUSIONES

- 4.1 De acuerdo con los antecedentes expuestos, el proyecto se concibió contractualmente bajo la modalidad de Diseño y Construcción, sin embargo, desde el 31 de enero de los corrientes y hasta la fecha, se ejecuta bajo la metodología “fast track construction”, es decir, en la cual las etapas de diseño y construcción interactúan simultáneamente.
- 4.2 En relación con la resolución de inicio R-GCTT-0063-2019, firmada el 01 de octubre de 2019 por parte de la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes, se evidenció que el proyecto inició su ejecución, sin contar con un estudio de preinversión que determinara formalmente la viabilidad del proyecto. es decir, sin seguir el orden lógico y establecido en el Decreto Ejecutivo 34694-PLAN-H¹¹.
- 4.3 El programa de trabajo suministrado por parte de la ingeniería de proyecto, no es el oficial, ni se encuentra aprobado como tal, dado que, a la fecha, no se cuenta con un informe de diseño final por parte del contratista, que a la fecha cuente con el aval de los administradores del contrato. El único documento suministrado es un cronograma o diagrama de Gantt, que se actualiza por parte del contratista cada vez que se realiza un ajuste de cantidades, conforme se avanza el diseño final del proyecto. En síntesis y de acuerdo con la visita realizada, el cronograma avanza conforme ha sido programado en la versión del 22 de junio de 2023, según la orden de modificación n°8¹².

Es importante recalcar el programa de trabajo oficial como una herramienta imprescindible para el control de avance e instrumento asociado a gestiones de carácter técnico, legal y administrativa del proyecto, y con el cual se autorizan pagos con fondos públicos; por lo cual, el Conavi debe garantizar y contar con un adecuado programa de trabajo aprobado y conforme con todos los requerimientos y normativa de referencia, así como procurar su control y monitoreo oportuno, a fin de cumplir con los objetivos planteados para el proyecto.

¹¹ Reglamento para la Constitución y Funcionamiento del Sistema Nacional de Inversión Pública N°34694-PLAN-H (Este decreto ejecutivo fue derogado por el artículo 36 del Reglamento para el funcionamiento del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), aprobado mediante decreto ejecutivo N°43251 del 15 de setiembre de 2021).

¹² Orden de modificación No. 8: Reacomodo de cantidades y Ejecución de actividades específicas de la Etapa III Construcción, sin cambio de objeto, plazo, ni monto del 22 de junio de 2023. Fuente: Gerencia de Construcción de Vías y Puentes.

11 de setiembre de 2023
AURA-11-2023-00XX (XXX)
Página 16 de 26

- 4.4 En materia del manejo del tránsito y seguridad vial, con respecto al plan de manejo del tránsito presentado por parte del contratista y aprobado por la DGIT, se identificaron debilidades en cuanto a su cumplimiento, lo cual genera incertidumbre en cuanto a posibles riesgos de accidentalidad en los alrededores del sitio del proyecto, debido a la falta de control de cumplimiento del mismo. En cuanto a este tema, el proceso de auditoría técnica emitió un servicio preventivo de advertencia AUAD-05-2023-0004, en el cual se detalla lo identificado.

El 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 los administradores del contrato, de tal forma que, en el corto y mediano plazo, se pueda evidenciar, garantía en la proyección de un buen desempeño y gestión del proyecto.

Quedando a su completa disposición,

Reynaldo Vargas Soto
Auditor Interno

Berny Quirós Vargas
Supervisor del Servicio

Joshimar Tejeda Valverde
Auditor Encargado

Manrique Aguilar Oreamuno
Auditor de Apoyo

C: Consejo de Administración,
Sr. Mauricio Batalla Otárola,
Sra. Steffany Zamora Chaves
Sra. Priscila Gamboa Calvo
Archivo / PTA 34-2023

Conavi
Director Ejecutivo a.i., Conavi
Gerencia de Construcción de Vías y Puentes, Conavi
Gerencia de Contratación de Vías y Puentes, Conavi