



15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

## INFORME DE FINAL DE GESTIÓN

(En cumplimiento a la Resolución R-CO-61, de la Contraloría General de la República, publicado en la Gaceta No. 131 del 07/07/2005)

### I. Información General

#### a. Información general del funcionario

<b>Nombre completo del funcionario:</b>	Ronald Alfaro Fernández		
<b>N° de puesto:</b>	381863	<b>Dependencia donde estaba asignado:</b>	Unidad Ejecutora Ruta Nacional N° 32
<b>Cargo que fungió:</b>	Gerente del proyecto: "Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carrillo, Sección Intersección Ruta Nacional N° 4 (Cruce a Sarapiquí) – Limón"		

#### b. Marque con una "X" bajo qué figura presenta usted este informe:

Superior jerárquico	Titular subordinado
	X

#### c. Temporalidad

Fecha del oficio de asignación de funciones	Fecha de presentación de la renuncia o cambio de cargo	Fecha de presentación del informe de fin de gestión
16 de octubre de 2024	31 de julio de 2025 (Documento sin número)	15 de agosto de 2025

#### d. Traslado a sucesor

<b>Nombre completo del funcionario sucesor:</b>	Ronny Sánchez Chaves
<b>Fecha de reunión con el sucesor:</b>	12 de agosto de 2025





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

<b>Entrega de informe al sucesor:</b>	15 de agosto de 2025
<b>Formato de entrega del informe al sucesor:</b>	Digital

## II. Traslado de bienes

Se adjunta el formulario "Traspaso o descarga de bienes" (F50.20.3-02-v1) en el Anexo A, en los cuales hago entrega de los bienes asignados a mi persona, durante el tiempo en que fungí el cargo indicado anteriormente.

## III. Contenido

### a. Resumen Ejecutivo

**Resumen ejecutivo del contenido del informe. Agregar asuntos que se consideren pertinentes, dirigir la presentación del documento al respectivo destinatario. Este informe ejecutivo debe ser máximo de dos páginas y adjuntarse a este informe de fin de gestión.**

#### Progreso y Ajustes en el Proyecto

En los últimos nueve meses, el proyecto de la Ruta 32 ha avanzado de manera significativa en la ejecución de obras clave, enfrentando y superando diversos desafíos técnicos, ambientales y administrativos. Este informe presenta un análisis del progreso alcanzado, los hitos principales, las dificultades identificadas y las acciones correctivas implementadas para garantizar el cumplimiento de los objetivos establecidos en el cronograma y presupuesto.

El avance general en la construcción ha sido del 95%, con logros destacados en el avance en la construcción de puentes y en la implementación de medidas de mitigación ambiental. La coordinación con las partes interesadas, incluyendo comunidades locales, instituciones gubernamentales y la UNOPS, ha sido fundamental para mantener el ritmo del proyecto.

A la fecha del 15 de agosto de 2025, el proyecto mantiene una fecha de finalización prevista para el 28 de diciembre de 2025. Este cronograma se ha establecido considerando una serie de factores, incluyendo la gestión proactiva de eventos compensables y la redefinición del alcance del proyecto para garantizar su viabilidad y eficiencia.





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

## Contexto y Antecedentes

El proyecto fue iniciado en diciembre de 2016, con un contrato que contempla el diseño, rehabilitación y ampliación de la Ruta 32, uno de los corredores más importantes en Costa Rica, que conecta San José con el Caribe. La duración original estimada fue de 1291 días, con fecha de finalización prevista en diciembre de 2025.

El proyecto ha sido gestionado por la China Harbour Engineering Company de Costa Rica S.A., en coordinación con UNOPS, con una inversión total aproximada de \$583,670,680.65 incluyendo reclamos y expropiaciones. La obra ha avanzado en cumplimiento de los hitos, con especial énfasis en la calidad, sostenibilidad y gestión social.

## Objetivos del Proyecto

Mejorar la capacidad y seguridad de la vía.  
Reducir los tiempos y costos de transporte.  
Implementar medidas ambientales para protección del ecosistema.  
Garantizar la participación efectiva de las comunidades afectadas.  
Finalizar las obras en el plazo previsto, asegurando la calidad y sostenibilidad.

## Estado actual del proyecto

El proyecto presenta un avance físico del 95% a agosto de 2025, ligeramente por debajo del 97.9% planificado, con una proyección de finalización y entrega en los próximos meses.

### Avances físicos y técnicos

- **Puentes:** Siete puentes finalizados, con un 90% de avance en terminación. Las obras en cimentaciones, estructura y acabados están próximas a concluirse.
- **Vía:** La colocación de asfalto y nivelación de los tramos principales alcanzan un 80-85%, con señalización horizontal y vertical casi completada.
- **Estabilización de taludes:** Intervención del 75%, incluyendo bioingeniería y reforestación en zonas vulnerables.
- **Obras complementarias:** La instalación de sistemas de seguridad, pasos peatonales y protección de fauna tiene un avance del 70%.
- **Rotondas Temporales:** 7 Rotondas en total de las cuales ya se encuentran habilitadas 4 en un 95%, la Unión, la Herediana, Matina y Barbilla y las otras 3 pendientes; Siquirres cuenta con un avance del 50% mientras que Limón 2000 y APM están en etapa inicial de





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

construcción, con un 5% de avance a la fecha.

### **Gestión social y expropiaciones**

- Se han gestionado 415 expedientes con un 99.66% de efectividad, garantizando la participación social y minimizando conflictos.
- La participación comunitaria se ha fomentado con reuniones y actividades de sensibilización, logrando una alta aceptación.

### **Estado del cronograma y presupuesto**

- **Avance financiero:** 96.361% ejecutado, con aproximadamente **\$447 148 002,75** y solo **\$18 445 384,32** por ejecutar.
- **Cronograma:** Se mantiene dentro del plazo, con finalización prevista en diciembre de 2025, a pesar de leves desviaciones por condiciones climáticas y suministros.

### **Gestión de Eventos Compensables y Ajustes Contractuales**

La ampliación del contrato con la empresa CHEC, mediante la Orden de Servicio 22, se concedió por concepto de días compensables, debido a la imposibilidad de la Administración de liberar las áreas de trabajo. Es importante destacar que, si bien el proyecto ha enfrentado numerosos problemas que han afectado la liberación de estas áreas (expropiaciones, reubicación de servicios públicos, demoliciones de obras, y arquetas dentro y fuera del derecho de vía), estas afectaciones no son generalizadas a lo largo del proyecto sino localizadas.

Este hecho implica que, a pesar de reconocerse los días compensables, la responsabilidad no recae enteramente en la Administración. Ya que existen áreas libres donde CHEC no ha cumplido con sus obligaciones de ejecutar las obras correspondientes. Este asunto debe ser comprendido de manera integral, ya que es objeto de reclamaciones por parte de CHEC.

### **Redefinición de Alcance y Planificación del Proyecto**

La firma de la Adenda Número 8, formalizada el 7 de julio de 2025, representa un punto de inflexión estratégico en la ejecución del proyecto "Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carrillo". Esta enmienda contractual no se percibe como una simple modificación administrativa, sino como una decisión de gestión proactiva orientada a la redefinición del alcance definitivo de las obras. Esta acción se ha tomado con el propósito de alinear el plan de trabajo con la realidad operativa, específicamente en lo que respecta al derecho de vía disponible para la administración.





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

El enfoque central de esta modificación ha sido la optimización de las obras, adaptándolas a las secciones de terreno que ya están en posesión legal del Estado. Este pragmatismo en la planificación ha permitido desvincular, de manera significativa, la ruta crítica del proyecto de los procesos de expropiación, que han demostrado ser un factor de riesgo persistente y un generador de retrasos. Como resultado directo de esta realineación, se ha establecido una fecha de finalización de obras que es considerablemente más realista, permitiendo una gestión del proyecto más predecible y eficiente.

### **Análisis Detallado de las Modificaciones y Justificación**

La Adenda No. 8 modifica términos y condiciones del contrato original, enfocándose en la inclusión de obras críticas que sustituyen temporalmente a otras originalmente contempladas. La decisión de diferir ciertos elementos, como los Pasos Superiores Viales (PSV), Pasos Inferiores Viales (PIV) y los intercambios, se basa en un análisis objetivo que proyecta un plazo de adquisición de los terrenos asociados a estas obras superior a un año.

En consecuencia, el nuevo alcance prioriza la construcción de elementos con un impacto social positivo y una viabilidad inmediata, tales como:

- Obras de Reingeniería y Carriles de Giro a la Izquierda: Elementos de infraestructura clave para mejorar la fluidez vehicular y la seguridad.
- Conexión Radial con la Ruta Nacional No. 10: Un enlace vital para la conectividad de la red vial.
- Pasos Elevados para Fauna: Para la preservación del ecosistema.
- La inclusión de las rotondas de Mangal y Limón 2000 responde a un compromiso ministerial de alto impacto social.
  - La rotonda de Mangal es de carácter urgente, ya que facilitará el acceso a la estación de bomberos de Siquirres, a diversos centros educativos y a las fuerzas de seguridad. Además, apoyará futuros desarrollos cantonales en la zona y responde a una solicitud directa del gobierno local.
  - Por otro lado, la rotonda de Limón 2000 se ha integrado como parte fundamental de los planes del proyecto. Su incorporación se debe a las complejidades y los considerables desafíos surgidos en los procesos de expropiación en la zona del retorno del kilómetro 141+000. Esta rotonda temporal busca ofrecer una solución alternativa y eficiente para mitigar los retrasos y obstáculos ocasionados por las dificultades en la adquisición de terrenos en el punto originalmente previsto, garantizando así la continuidad y el progreso de las obras.





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

### Estado de Ejecución y Financiero del Proyecto

A la fecha actual, el proyecto ha alcanzado un avance físico del 95%. Este progreso significa que, del presupuesto total asignado para la ejecución de la obra de \$465 593 387,06, quedando un saldo pendiente con la última factura en trámite de pago por \$16 945 094,66 que permanece aún disponible y sin ejecutar. Este saldo representa una porción razonable de los recursos originalmente destinados, los cuales están desglosados y pendientes de aplicación en las fases finales y detalles del proyecto.

Tabla 1 Desglose de monto no ejecutado

Rubro	Monto	Saldo	Responsable
Proporción 100%	\$465 593 387,06	\$16 945 094,66	CONAVI

La gestión meticulosa de estos fondos reviste de gran importancia, siendo un pilar fundamental para asegurar la culminación exitosa y eficiente del proyecto. El cierre de este proceso constructivo cumpliendo con los más altos estándares de calidad en todas las fases de ejecución. Adicionalmente, una gestión rigurosa permite un cumplimiento estricto de los plazos establecidos, evitando así retrasos y sobrecostos que podrían comprometer la viabilidad y el éxito general de la ruta 32.

### Situación EXIMBANK

Un aspecto crucial del proyecto bajo mi gestión fue la finalización del préstamo con el banco Chino EXIMBANK (15 de abril), que cubría el 85% del contrato, establecido en la Ley 9293. Este préstamo, denominado "CONVENIO MARCO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA SOBRE EL OTORGAMIENTO DE UNA LÍNEA DE CRÉDITO PREFERENCIAL A LA PARTE COSTARRICENSE POR LA PARTE CHINA", concluyó con un remanente no desembolsado de US\$14,556,590.85. Se estima que este monto no desembolsado generará un ahorro de US\$4,191,671.46 en intereses y comisiones para el gobierno.

El saldo restante necesario para completar el proyecto se financiará íntegramente con recursos internos de la Administración. Es fundamental destacar que esta estrategia de financiación garantiza la estabilidad del monto contractual previamente establecido, evitando así cualquier modificación o incremento en el costo total acordado. Esta medida asegura la sostenibilidad financiera del proyecto y su finalización dentro de los parámetros presupuestarios previstos.





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

### Situación Adenda 9

El proyecto ha excedido el plazo previsto y ha generado numerosos reclamos a lo largo de su ejecución. Para gestionar esta situación de manera estructurada y eficiente, se implementó un sistema de organización y gestión de reclamaciones. Este sistema se centra en la creación de un comité de reclamos, cuya operación se rige estrictamente por lo establecido en la Adenda 6 del contrato suscrito con la empresa CHEC, y una nueva Adenda Número 9 que se encuentra próxima a ser aprobada por el consejo del Conavi.

Dentro de la estructura de este comité, se incorporó primeramente el señor Álvaro Lara, como miembro del comité Ad Hoc, aportó su experiencia y conocimiento en la evaluación y resolución de algunos casos. Hasta la fecha, el comité atendió tres reclamos, pero solo uno fue resuelto. Este reclamo resuelto es el siguiente:

1. Reclamación de precios entre la firma del contrato de CHEC y la emisión de la Orden de Inicio. En el cual el CONAVI ya pagó el monto de \$24,290,230.49, no obstante, se debe volver a hacer un análisis real a partir de esta actualización de precios por obra e ítem ejecutado basado en los cambios generados mediante algunas adendas como lo es la Adenda Número 7 y 8 donde se hicieron cambios relevantes en el alcance original. Para el reclamo de actualización de precios que externó la empresa contratista en un reclamo adicional.

Los demás reclamos presentados por la empresa CHEC, que ascienden a varias decenas de millones de dólares, permanecen activos y representan un riesgo financiero significativo para la administración. Estos reclamos abarcan desde sobrecostos por atrasos imputables a la administración, hasta solicitudes de compensación por cambios en el diseño original del proyecto y por la implementación de medidas ambientales adicionales no contempladas inicialmente.

La resolución de estos reclamos por vía de negociación directa y consignada en la aprobación de la nueva Adenda Número 9, es de vital importancia para definir de una manera neutral la disparidad en la interpretación de los contratos y a la falta de consenso en la valoración de los daños y perjuicios. De no resolverse por esta vía, la única alternativa restante sería recurrir a un arbitraje internacional, lo que no sólo elevaría drásticamente los costos para la administración. El impacto logístico y técnico de un proceso de arbitraje de esta magnitud sería considerable, requiriendo la contratación de equipos legales y técnicos especializados, la preparación de extensos informes y peritajes, y la participación en audiencias que deben llevarse a cabo en una sede en Washington Estados Unidos como lo establece el contrato, lo que implicaría gastos adicionales de viaje y logística para los funcionarios involucrados. Además, un fallo adverso en el arbitraje podría sentar un precedente negativo para futuros proyectos de infraestructura en el país.





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

## **Obras adicionales bajo mi responsabilidad**

### **Licitación del diseño y construcción de 15 puentes peatonales (2025LY-000002-0006000001)**

La licitación para las obras complementarias de la Ruta 32, que incluyen la construcción de puentes peatonales, se está gestionando de manera independiente y en paralelo al proyecto principal. Estas obras, financiadas a través de una transferencia de \$10 millones de dólares de fondos de avales a CONAVI, ya estaban incluidas en el banco de proyectos de MIDEPLAN.

Actualmente, la licitación mayor N°**2025LY-000002-0006000001** se encuentra en la etapa de análisis y evaluación de las ofertas recibidas. En los próximos días se espera convocar la comisión de adjudicación para continuar con los análisis técnicos y contractuales correspondientes. Es importante destacar que los diseños de estas obras están siendo revisados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, un paso requerido por la Contraloría General de la República como parte de sus oficios vinculantes.

### **Planificación: Reanudación de Obras Originales y Licitaciones en proceso**

Tras la eventual finalización programada del proyecto actual con la empresa CHEC, se ha definido una fase de post-ejecución centrada en la consecución de la visión original del proyecto. Esta estrategia responde a la necesidad de completar el diseño vial final y permanente, reanudando la construcción de obras que fueron diferidas en las Adendas 7 y 8. La decisión se fundamenta en el análisis de viabilidad actual, que confirma la posibilidad de obtener el derecho de vía y ejecutar estas obras de carácter definitivo.

Este enfoque no sólo corrige las soluciones temporales previamente implementadas, sino que asegura la entrega de una infraestructura completa y de largo plazo, cumpliendo con los objetivos de seguridad vial, fluidez de tráfico y conectividad previstos para la Ruta 32.

### **Detalle del Alcance de las Nuevas Licitaciones**

Para alcanzar estos objetivos, se han preparado los pliegos de licitación para tres (3) proyectos de infraestructura clave, diseñados para complementar el trabajo ya realizado y materializar el diseño final de la ruta:

- 1) Diseño y Construcción de Nueve (9) Puentes Peatonales: Este paquete de obras aborda un componente crítico de la seguridad vial y es complemento a la Licitación de los 15 puentes de anterior mención y se encuentra en el paquete de 24 puentes peatonales ya incorporados en el Banco de Proyectos de MIDEPLAN. La construcción de estos pasos elevados peatonales





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

garantizará el cruce seguro para las comunidades aledañas, reduciendo significativamente el riesgo de accidentes y mejorando la calidad de vida de los residentes. La ubicación de estos puentes responde a un análisis de vulnerabilidad en puntos de alta afluencia peatonal y a necesidades presentadas y plasmadas por los gobiernos locales.

- 2) Construcción de Cuatro (4) Pasos Vehiculares Viales: Se retomará la ejecución de los pasos vehiculares en Calle 1, La Trocha, Jiménez y Siquirres. Este grupo de obras ha sido priorizado debido a que las respectivas expropiaciones ya han sido gestionadas y se cuenta con la disponibilidad legal del derecho de vía en su totalidad próximamente. La construcción de estos intercambios es fundamental para optimizar el flujo vehicular en puntos de alta congestión, eliminando interrupciones y mejorando la eficiencia del tránsito.
- 3) Diseño y Construcción de Tres (3) Pasos Superiores Viales: Estos elementos de pasos superiores viales originales del proyecto, pero que el diseño actual no se adapta al derecho de vía de la administración, dista de la solución que requiere actualmente las localidades y se ubican en los siguientes puntos: la Herediana, Matina y Moín, estos elementos son cruciales para la integración definitiva de la infraestructura y que pudiesen contemplar las obras actualmente construidas. A diferencia de las obras mencionadas anteriormente, este paquete requiere tanto el diseño final como la posterior construcción. Su implementación es esencial para la funcionalidad completa del proyecto y para resolver los desafíos de interconexión en estas áreas estratégicas.

### **Estado del Proceso de Licitación y Próximos Pasos**

Actualmente, los documentos de licitación para estos proyectos se encuentran en una fase avanzada de revisión interna por parte de la Proveeduría. Este proceso garantiza que los pliegos cumplan con todas las normativas técnicas y legales antes de su publicación.

Se prevé que, una vez finalizada la revisión, los proyectos serán subidos a la plataforma de compras públicas SICOP para iniciar la etapa de oferta pública. Este proceso se gestionará con la máxima diligencia para asegurar que la adjudicación y el inicio de las obras ocurran de manera fluida y en los plazos establecidos. La finalización de esta fase de licitación es un paso decisivo para transitar hacia la etapa de construcción y culminación de las obras originales de la ruta 32.





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

**b. Resultados de la Gestión**

1. Referencia sobre la labor sustantiva institucional o de la dependencia a su cargo, según corresponda al jerarca o titular subordinado.

Principalmente mis funciones consistieron en lo siguiente:

1. Aprobación de la Adenda 8 (Reducción del objeto contractual en 1 km de marginales, el puente peatonal de Siquirres, el paso superior vial de Siquirres “puente sobre ruta 10”, PSV Jimenez, la rotonda en Moín, entre otros que se pueden visualizar en la Adenda misma)
2. Aprobación de la MDA 2 con la supervisora y gestora del proyecto UNOPS.
3. Adelanto del documento base para la Adenda 9 (Ampliación del alcance de la conformación de un Comité de Expertos, para resolver cualquier controversia que surja de la interpretación y ejecución del contrato)
4. Adelanto del documento base para el MDA 3 con la supervisora y gestora del proyecto
5. Aprobación de modificaciones contractuales, véase las tablas a continuación:

*Tabla 2 Ordenes de Servicio emitidas en el periodo 2024-2025 para el Contrato CONAVI-CHEC-001*

Orden de Servicio	Descripción	Fecha
Orden de Servicio N° 22	Traslado de fecha prevista de finalización del proyecto 28 de diciembre de 2025	23/04/2025
Orden de Servicio N° 23	Inicio de labores de Adenda 8	12/08/2025

*Tabla 3 Adendas emitidas en el periodo 2024-2025 para el MDA 24024*

Orden de Servicio	Descripción	Fecha
Adenda N.º 2	Aumento de plazo y monto	24/1/2025

*Tabla 4 Ordenes de Servicio emitidas en el periodo 2024-2025 para el MDA 24024*

Orden de Servicio	Descripción	Fecha
Orden de Servicio N° 22	Suspensión de labores	30/07/2025





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

6. Atención de reclamaciones interpuestas por el Contratista según las notas:

Tabla 5 Reclamaciones atendidas en el periodo 2024-2025

Nota	Descripción
CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2024/0250	Reclamación por intereses de mora en cuanto a facturas (certificados de pago)
CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2024/0329	Reclamación por reajuste/ actualización de precios
CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2025/0106	Reclamación particular de plazo adicional
CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2025/0317	Reclamo de garantías y seguros
CHEC(CR)/32RR/CONAVI/OUT/2025/0127	Reclamación por reajuste/ actualización de precios

7. Atención a solicitudes y procesos de auditoría ejecutados por el LanammeUCR.

Tabla 6 Cantidad de oficios emitidos por el LanammeUCR a julio 2025, según estado de trámite

Estado	2024 (a partir de noviembre)	2025	Total general
Completado	18	26	44
En seguimiento	-	1	1
Pendiente	-	1	1
<b>Total general</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>63</b>

8. Atención a solicitudes y procesos de auditoría ejecutados por la Auditoría Interna de CONAVI.

9. Atención a solicitudes y procesos de auditoría de la Contraloría General de la República.

10. Realización del pliego de condiciones para los proyectos denominados:

- a. Diseño y construcción de puentes peatonales en la Ruta Nacional 32
- b. Construcción de cuatro (4) Pasos Superiores Viales sobre la Ruta Nacional N° 32 provincia de Limón
- c. Diseño y Construcción de Puentes Peadonales sobre la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carrillo, Sección Matina– Limón
- d. Diseño y construcción de 3 pasos superiores





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

11. Confección de perfil para proyecto: *“Construcción de un Intercambio a Desnivel de la Ruta Nacional N° 32 y la Ruta Nacional N° 36 y Acceso Terminal de Cruceros y Marina, Limón”* ubicado en el último kilómetro del proyecto, este perfil contempla el diseño respectivo de la obra para proceder a incorporar en los próximos días en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de Mideplan. El documento se encuentra en revisión por parte de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.
12. Estudios funcionales para análisis de implementación de obras de los pasos peatonales incorporados en el banco de proyectos de MIDEPLAN los 66 pasos.
13. Finalización del plazo de disponibilidad del Crédito Comprador de Exportación (CCE) No. 1420202052013211015 que financia el Proyecto Ruta 32 periodo 2024-2025.
14. Extensión del plazo del contrato con CHEC por días compensables hasta el 28 de diciembre de 2025 (Orden de Servicio No. 22).

2. Cambios habidos en el entorno durante el periodo de su gestión, incluyendo los principales cambios en el ordenamiento jurídico que afectan el quehacer institucional o de su dependencia, según corresponda al jerarca o titular subordinado

En el período de mi gestión en la Unidad UERN32/CONAVI que tiene a cargo un proyecto específico, Ampliación y Rehabilitación de la Ruta Nacional 32: Cruce Ruta 4 - Limón, a la fecha no se han presentado cambios que afecten el quehacer institucional.

3. Estado de la autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional o de la dependencia al inicio y al final de su gestión, según corresponda al jerarca o titular subordinado

Durante todo el período se mantuvieron mecanismos de control efectivos que se reflejaron en el alcance de los objetivos y metas y se cumplió con lo establecido en el sistema de control interno.

4. Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno institucional o de la dependencia, al menos durante el último año.

Se indican, entre otras, las siguientes acciones emprendidas

1. Control del avance porcentual de las obras
  - ❖ Inspecciones semanales: Verificación física del progreso para asegurar que el avance reportado por el contratista se alinee con lo que realmente se ha construido.
  - ❖ Propósito: Prevenir errores y asegurar la exactitud en la facturación.
2. Seguimiento del programa de trabajo
  - ❖ Reuniones semanales con el contratista: Monitoreo constante del cronograma para identificar desvíos y tomar acciones correctivas a tiempo.
  - ❖ Propósito: Mantener el proyecto dentro de los plazos establecidos.
3. Reuniones para re-definir de manera efectiva el nuevo Comité de resolución de conflictos.
  - ❖ Reuniones estratégicas: Espacio para la toma de decisiones clave, evaluación de riesgos y asignación de recursos.





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

- ❖ Propósito: Asegurar la alineación del proyecto con los objetivos generales de la institución.
- 4. Reuniones semanales del equipo de la UE N32
  - ❖ Reuniones operativas: Revisión de múltiples temas del proyecto (financiero, legal, técnico, etc.) para una visión integral.
  - ❖ Propósito: Fomentar la coordinación y la toma de decisiones informada.
- 5. Atención especial a las municipalidades
  - ❖ Gestión de interesados: Comunicación proactiva con las municipalidades para mitigar riesgos y gestionar permisos.
  - ❖ Propósito: Evitar retrasos causados por problemas burocráticos o comunitarios.

5. Principales logros alcanzados durante su gestión de conformidad con la planificación institucional o de la dependencia, según corresponda

1. Apertura de los siguientes tramos:

Tramos con PMT 4 carriles				
Orden por Actas				
No.	Tramo (km)		Fecha	Kilometros aperturados en total
	Inicio	Fin		
	Habian antes de mi gestion 66,390 kilometros aperturados			66+390,00
Acta 7	94+500,00	95+800,00	10/12/2024	1+300,00
Acta 8	101+420,00	105+300,00	17/12/2024	3+880,00
	145+300,00	147+080,00		1+780,00
	147+220,00	148+820,00		1+600,00
	148+970,00	151+060,00		2+090,00
Acta 9	97+040,00	97+240,00	18/12/2024	+200,00
Acta 10	124+600,00	125+700,00	30/12/2024	1+100,00
Acta 11	137+700,00	141+240,00	30/1/2025	3+540,00
	142+390,00	144+860,00		2+470,00
	151+060,00	152+600,00		1+540,00
Acta 12	99+500,00	101+420,00	18/3/2025	1+920,00
Acta 13	132+800,00	137+700,00	25/4/2025	4+900,00
Acta 14	152+600,00	153+534,97	10/6/2025	+934,97
			<b>SUBTOTAL</b>	27+254,97
			<b>Total Aperturado</b>	93+644,97
			<b>Total de kilometros</b>	104+020,00
			<b>Pendientes</b>	10+375,03





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

Elementos Recibidos		
Orden por Actas		
IC	49+500	17/12/2024
PSV	73+500	17/12/2024
PIV	95+200	18/12/2024
Puente Peatonal	123+120	30/12/2024
IC	62+890	30/12/2024
PSV	91+900	30/1/2025
Rotonda (La Unión)	52+500	30/1/2025
Pasarela peatonal	-	24/1/2025
Relocalización del Servicio Público AYA/CODOCSA	-	24/1/2025
Pasos de fauna	69+600	24/1/2025
	106+700	24/1/2025
Rotonda (La Herediana)	90+332	18/3/2025
Rotonda (Matina)	124+250	25/3/2025
Puentes Peatonales	52+680	12/5/2025
	87+690	
Puente Peatonal	84+197	19/6/2025

2. Estado financiero del proyecto al 15 de agosto de 2025

COSTO DEL PROYECTO	
Monto del diseño (USD)	\$ 13.967.801,62
Monto de Construcción (USD)	\$ 451.625.585,45
Monto del Contrato Diseño & Construcción (USD)	\$ 465.593.387,07
Monto total pagado correspondiente a Diseño & Construcción (15 de agosto de 2025) (USD)	\$ 447.148.002,75

OTROS DATOS DEL PROYECTO	
Inversión para Expropiaciones y Servicios Públicos	\$ 44.000.000,00
Inversión para la Administración del Contrato	\$ 49.493.377,95
Reclamos	\$ 24.583.915,64





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

Inversión total 1 (Contrato Expropiaciones y Servicios Públicos + Administración del Contrato reclamos)	\$	583,670,680.65
---	----	----------------

6. Estado de los proyectos más relevantes en el ámbito institucional o de la dependencia existentes al inicio de su gestión y de los que dejó pendientes de concluir

**1. Proyecto: “Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carillo, Sección Intersección Ruta Nacional N° 4 (Cruce a Sarapiquí) – Limón”**

Se completa todo el diseño y se logra un avance constructivo de obras de un 95%.

**2. Proyecto Licitación Mayor: N° 2025LY-000002-0006000001 “Diseño y Construcción de puentes peatonales de la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carillo, Sección Intersección Ruta Nacional N° 4 (Cruce a Sarapiquí) – Limón”**

Se inicia con el proceso de licitación y contratación, queda pendiente la convocatoria del Comité de Adjudicación.

**3. Gestión de primeras etapas para nuevos proyectos**

**a. “Construcción de cuatro (4) Pasos Superiores Viales sobre la Ruta Nacional N° 32 provincia de Limón”**

Se confecciona el cartel de licitación para la construcción de elementos contenidos en el alcance original del proyecto de Ruta Nacional No. 32, para este proceso se tuvo la revisión del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR) y de la UNOPS.

A la fecha, se finaliza la confección del pliego de condiciones y se da inicio con el proceso para la publicación del concurso.

**b. “Diseño y Construcción de Puentes Peatonales sobre la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carrillo, Sección Matina– Limón”**

Se realizan las gestiones administrativas para la revisión del pliego de condiciones por parte de la Dirección de Proveeduría Institucional.





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

**c. "Construcción de un Intercambio a Desnivel de la Ruta Nacional N° 32 y la Ruta Nacional N° 36 y Acceso Terminal de Cruceros y Marina, Limón"**

Se elaboró el documento de perfil para la inscripción del proyecto en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de Mideplan. A la fecha, el documento se encuentra en revisión por parte de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

7. Administración de los recursos financieros asignados durante su gestión a la institución o a la dependencia según corresponda

*Tabla 6 Ejecución de presupuesto asignado a la Unidad Ejecutora Ruta Nacional 32*

Año	Aprobado	Ejecutado	Porcentaje
2024	₡ 69,689,881,745	₡ 22.609.940.250,38	32%
2025	₡ 48.367.694.448	₡ 12.847.237.947,8	27%

Fuente: Gabriela Moya Montero, Unidad Ejecutora Ruta 32.

8. Sugerencias para la buena marcha de la institución o de la dependencia, según corresponda, si el funcionario que rinde el informe lo estima necesario

Las sugerencias están implementadas a lo largo del informe y, adicionalmente se indica:

**Diseño**

- Si bien es cierto esta licitación requiere que la empresa encargada de la construcción haga un diseño para evitar caer en puntos inciertos que puedan ser catalogados como fallos del diseñador o del constructor, el hecho es que a criterio de esta Gerencia, CHEC contó con muchas situaciones altamente permisivas, que le permitían decidir por ellos mismos si era mejor para sus intereses solicitar mayor cantidad de expropiaciones para realizar obras más económicas, por lo que, la recomendación que se emite a futuro es tratar de limitar o acotar la cantidad de expropiaciones y contar con criterios expertos para justificar aquellas que son únicamente necesarias.

**Expropiaciones**

- Este proyecto contaba con una gran cantidad de expropiaciones, sin embargo, a la entrada de mi persona al proyecto considero que se tuvieron oportunidades para reducir la cantidad de expropiaciones fijadas y para esto es importante considerar la formación de un grupo profesional en CONAVI que pueda emitir recomendaciones que afecten la cantidad final de lotes a requerir. De igual forma, encontramos que algunas expropiaciones se ubicaban en zonas ambientalmente frágiles, en zonas indígenas de gran importancia arqueológica a nivel nacional y que no consideraban un estado previo de los lotes afectados, en este sentido, considero





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

importante que durante el proceso de diseño, el mismo diseñador deba indagar el estado de las expropiaciones y de esta forma pueda hacer correcciones en su diseño; debiendo asegurar al menos el 90% de las expropiaciones en un tiempo no mayor a dos años. Las siguientes sugerencias se han incorporado a lo largo del informe, y adicionalmente, se destaca lo siguiente:

### Diseño

- Aun cuando esta licitación exige que la empresa constructora lleve a cabo un diseño para evitar incertidumbres atribuibles a fallas del diseñador o del constructor, esta Gerencia considera que CHEC dispuso de un alto grado de permisividad. Ello les permitió decidir, en su propio interés, si era más conveniente solicitar un mayor número de expropiaciones para ejecutar obras de menor costo. Por consiguiente, se recomienda para futuras ocasiones limitar y acotar la cantidad de expropiaciones, y contar con criterios de expertos para justificar únicamente aquellas que sean estrictamente necesarias.

### Expropiaciones

- Este proyecto implicó un considerable número de expropiaciones. No obstante, a mi llegada al proyecto, estimo que existieron oportunidades para reducir la cantidad de expropiaciones establecidas. Para ello, resulta fundamental la formación de un grupo profesional en CONAVI que pueda emitir recomendaciones que influyan en la cifra final de lotes requeridos. Asimismo, se observó que algunas expropiaciones se ubicaban en zonas ambientalmente frágiles y en zonas indígenas de gran importancia arqueológica nacional, sin considerar el estado previo de los lotes afectados. En este sentido, considero crucial que durante el proceso de diseño, el propio diseñador investigue el estado de las expropiaciones para poder realizar correcciones en su diseño, asegurando al menos el 90% de las expropiaciones en un plazo no mayor a dos años.

9. Observaciones sobre otros asuntos de actualidad que a criterio del funcionario que rinde el informe, la dependencia correspondiente enfrenta o debería aprovechar, si lo estima necesario

#### 1. Proyectos de suma alzada (diseño y construcción a cargo del contratista):

- **Lecciones aprendidas de la Ruta Nacional No. 32:** Es crucial incorporar las experiencias y los desafíos superados en el proyecto de la Ruta Nacional No. 32 en la planificación y ejecución de futuras contrataciones bajo la modalidad de suma alzada. Esto aplica especialmente a Proyectos de Diseño, Rehabilitación y Ampliación de Rutas Nacionales, donde la complejidad técnica y las implicaciones socioambientales suelen ser significativas. Se deben analizar los puntos críticos, las soluciones implementadas y los resultados obtenidos para optimizar los procesos y minimizar riesgos.





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

- **Pre-inversión para estudios detallados:** Antes de establecer los alcances de cualquier proyecto, es imperativo realizar una fase de pre-inversión. Esta etapa debe enfocarse en la contratación de estudios detallados y exhaustivos que sirvan como base para la toma de decisiones. Estos estudios deben ir más allá de la recopilación de datos técnicos e incluir reuniones y mesas de trabajo con las Municipalidades y otras partes interesadas locales. La participación activa de los gobiernos locales es fundamental para incorporar información valiosa sobre la planificación urbana, infraestructura existente, usos de suelo y cualquier obra vial proyectada por las municipalidades. Este enfoque proactivo permitirá identificar posibles interferencias y evitar adiciones posteriores al contrato, que a menudo resultan en sobrecostos y retrasos.

## 2. Capacitación del personal:

- **Gestión de reclamos:** Es fundamental capacitar al personal en la gestión de reclamos. La habilidad para manejar disputas y reclamos de manera efectiva es crucial para evitar litigios prolongados y garantizar la continuidad de los proyectos. Se considera esencial que cada Unidad Ejecutora cuente con una persona designada y capacitada específicamente para la gestión de reclamos desde el inicio del proyecto. Además, es imperativo revisar y mejorar la normativa actual en esta materia. La legislación vigente es percibida como escueta y perjudicial para la Administración, lo que puede generar desventajas en situaciones de conflicto. Es necesario buscar un equilibrio legal que proteja los intereses de todas las partes involucradas (Administración, contratistas y terceros) y fomente una resolución justa y eficiente de los reclamos.

10. Estado actual del cumplimiento de las **disposiciones** que durante su gestión le hubiera girado la Contraloría General de la República

Las disposiciones de la Contraloría General de la República hasta mi salida se cumplieron parcialmente. Pendiente la vialidad del estudio funcional de las 66 soluciones peatonales.

11. Estado actual del cumplimiento de las disposiciones o recomendaciones que durante su gestión le hubiera girado algún otro órgano de control.

Se cumplieron todas las disposiciones.

12. Estado actual de cumplimiento de las **recomendaciones** que durante su gestión le hubiera formulado la respectiva Auditoría Interna.

Durante el período se cumplieron todas las recomendaciones.





15 de agosto de 2025  
UE-RN32-INF-001-2025-0143

### c. Confidencialidad

Del informe anteriormente brindado, mencione si alguno de los puntos en particular, requiere confidencialidad, por tanto, debe publicarse un documento diferenciado en la página web institucional.

<b>Sí</b>		<b>No</b>	x
<b>¿Cuál punto?</b>			

### d. Destinatarios

Declaró que el informe ha sido entregado a las siguientes dependencias del CONAVI:

<b>Superior jerárquico inmediato:</b>	Mauricio Sojo Quesada
<b>Sucesor:</b>	Ronny Sánchez Chaves
<b>Dirección de Gestión del Recurso Humano de CONAVI:</b>	Daniel Rodríguez Salas

### IV. Firma del declarante

<b>Firma del declarante:</b>	
------------------------------	--

<b>Anexos</b>
<p>Anexo A. Formulario "Traspaso o descarga de bienes" (F50.20.3-02-v1)          Anexo B. Informe de Cierre y Finiquito del proyecto "Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carillo, Sección Intersección Ruta Nacional N° 4 (Cruce a Sarapiquí)-Limón"</p>

