



02 de mayo de 2024.

AURA-11-2024-0001 (221)

Al contestar refiérase a:
AURA-11-2024-0001(221)

**Miembros
Consejo de Administración
Consejo Nacional de Vialidad**

ASUNTO: Reporte final de visita al proyecto “*DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL PASO A DESNIVEL EN EL CRUCE LA GALERA, RUTAS NACIONALES Nos. 2 Y 251*” del día 16 de enero 2023, y reunión con la ingeniería de 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 2024 (PTA 2024), tarea n°41 “*Monitoreo de la Ejecución de proyectos a cargo de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes*” por parte de esta Dirección de Auditoría Interna, se hace entrega del reporte final¹ realizado producto de la visita al proyecto el 16 de enero de los corrientes.

1.1. Objetivos de la gira

- Verificar el estado del proyecto con respecto al cierre de la etapa de ejecución de la obra.
- Identificar los frentes de trabajo activos del proyecto.

1.2. Antecedentes

Desde el 01 de octubre de 2019, la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes del Conavi, emitió la resolución² de inicio del procedimiento de contratación del proyecto “*DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL PASO A DESNIVEL EN EL CRUCE LA GALERA, RUTAS NACIONALES Nos. 2 Y 251*”.

El 30 de enero de 2023, los administradores contractuales del proyecto, conformados por las Gerencias de Contratación y Construcción del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), emitieron la orden de

¹ El reporte AURA-11-2024-0001 fue conocido por el Consejo de Administración en la sesión ordinaria N° 014-2024 de fecha 04 de marzo de 2024 y mediante oficio ACA-01-2024-0072 se solicitó aclaración a la Auditoría Interna, dicha solicitud, se dio por atendida con el documento ACA-01-2024-0123. Posteriormente, mediante acuerdo ACA-01-2024-0111 se remiten observaciones a la Auditoría Internas para valoración del reporte en cuestión.

² Resolución de inicio_R-GCTT-0063-2019, firmada el 01 de octubre de 2019.





02 de mayo de 2024
AURA-11-2024-0001 (221)
Página -2 de 15

modificación n°2³ (OM2) del proyecto, en la cual se ordenó a la empresa contratista (Consortio TYPASA-CONANSA-Puente Prefa S.A.), adelantar el inicio de la Etapa III “*Construcción*” del proyecto, 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)⁴ del 14 de junio de los corrientes por parte de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes.

Desde marzo 2023 esta Dirección de Auditoría Interna ha realizado diferentes acercamientos a la Dirección de Planificación Institucional, con el fin de conocer la declaratoria de viabilidad del proyecto, es decir, el estado del proyecto en materia de preinversión⁵ ante el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN), siendo el estado actual aún sin inscribir.

El 09 de agosto de 2023 el Proceso de Auditoría Técnica realizó la primera visita al proyecto, de la cual se generó el reporte AURA-11-2023-0007 (509) del 11 de setiembre de 2023, el cual fue dirigido a la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes.

En el reporte se desarrollaron temas relacionados con lo siguiente:

- Modalidad del proyecto, concebido como “Diseño y Construcción”, y desde enero 2023, ejecutado bajo la modalidad fast-track⁶.
- Declaratoria de viabilidad del proyecto por parte de MIDEPLAN.
- Programa de trabajo del proyecto.
- Debilidades del Plan de Manejo del Tránsito del Proyecto.

Adicionalmente, se comunicó del servicio preventivo de advertencia AUAD-05-2023-0004 del 08 de septiembre del 2023, en el cual se advirtió acerca de debilidades identificadas del cumplimiento del plan de manejo del tránsito del proyecto y los diferentes riesgos a los que se exponía la institución. Así mismo, mediante oficio GCTI-27-23-1204 (0665) de fecha 22 de septiembre de 2023 la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes comunicó las acciones que consideró al respecto.

³ 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.

⁴ GCTI-27-23-0590 (0665) “Atención a solicitud de información, proyecto Diseño y Construcción del paso a desnivel en el cruce La Galera, Rutas Nacionales Nos. 2 y 251”.

⁵ 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.

⁶ 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.





En el presente reporte de visita al proyecto, se anexa una ficha técnica con información básica del proyecto, por ejemplo, alcance, plazo, costo, así como las figuras vinculadas a la ingeniería de proyecto

1.3. Metodología

La visita se realizó el 16 de enero de 2024, cerca de las 9:00 am en el sitio del proyecto, en Pinares de Curridabat, popularmente conocido como el cruce La Galera. Primeramente, se llevó a cabo una reunión con toda la ingeniería del proyecto para conocer detalles finales de la obra, considerando que el plazo contractual del proyecto vencía el 25 de enero de 2024. Acto seguido, se realizó un recorrido general de la obra para identificar los frentes de trabajo pendientes de finalizar.

1.4 Limitaciones

El proyecto inició su ejecución sin haber superado la etapa de preinversión⁷, teniendo esta etapa el propósito de evaluar la conveniencia de realizar un proyecto de inversión pública, a efectos de solventar una problemática, y definir las alternativas de soluciones que atiendan la necesidad pública identificada. Para ello, se debió cumplir con todas las actividades asociadas a la identificación, formulación y evaluación para la selección de la mejor alternativa desde el punto de vista del mercado, técnico, financiero, económico, social y ambiental de conformidad con la normativa vigente. En ese sentido, no se contó con los elementos necesarios suficientes para ejecutar acciones de fiscalización, control y seguimiento, debido a la incertidumbre que dicha situación acarrea.

2. RESULTADOS DE LA GIRA

2.1. Reunión previa a la visita del proyecto

Se realizó una reunión con la ingeniería del proyecto conformada por miembros de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes, miembros del contratista y el gestor del proyecto.

En general, los temas a tratar fueron los siguientes:

- Puesta en operación temprana y funcionalidad del proyecto.
- Frentes de trabajo activos.
- Alcance, plazo y costos del proyecto.
- Calidad del proyecto.

⁷ Superado la etapa de preinversión: se refiere al sometimiento de los estudios a consideración del Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP), mediante el aval técnico institucional, el aval sectorial del ente rector, es decir del MOPT, y contando con la declaratoria de viabilidad técnica del proyecto, antes de iniciar la fase de inversión, tal y como lo establecen los apartados 1.4, 1.5, 1.6 y 1.8 de las Normas Técnicas de Inversión Pública de MIDEPLAN (Abril, 2022). El aval técnico por parte del Conavi se emitió el 20 de noviembre de 2023, mediante la certificación PLE-AT-05-2023-0014(43). El proyecto fue inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión pública el 11 de marzo de 2024 por parte de MIDEPLAN, según consta en el oficio MIDEPLAN-AINV-UIP-OF-055-2024 del 12 de marzo de 2024.





- Etapa de Diseño del Proyecto.
- Riesgos materializados del proyecto.
- Reclamos administrativos.

2.1.1. Puesta en operación temprana y funcionalidad del proyecto

La ingeniería de proyecto indicó que el alcance de la obra se encontraba en operación desde finales del 2023, y únicamente lo que estaba pendiente era la apertura del paso inferior. Sin embargo, a la fecha de la visita del equipo auditor, aún había obras complementarias en ejecución.

Con respecto a la funcionalidad del proyecto, propiamente en el sitio de obra se observó fluidez del tránsito vehicular en la mayoría de los accesos, sin embargo, previo a las 9:00 am, se identificó tránsito lento en sentido Calle Vieja Tres Ríos-Curridabat, principalmente en la transición entre Ruta Nacional N°251 (en adelante Ruta 251) y Ruta Nacional N°2 (en adelante Ruta 2), debido a los tres accesos convergentes a la Ruta Nacional N°2 (el acceso que sale de Cipreses de Curridabat y dos accesos desde Calle Vieja Tres Ríos), donde se observa la demarcación de tres CEDAS. Dichos CEDAS funcionan como demarcación reglamentaria para ceder el paso al tránsito proveniente de Cartago sobre Ruta 2. Además, existe una parada de autobús inmediatamente después de la Gasolinera “La Galera”, la cual, desde la óptica del equipo auditor, se identificó como una zona de eventual conflicto vehicular con riesgo de colisión, en los casos en que un autobús realiza su respectiva detención. En la Figura 1, 2 y 3 se aprecia la situación descrita.

Figura 1. Zona de posibles conflictos en el proyecto.

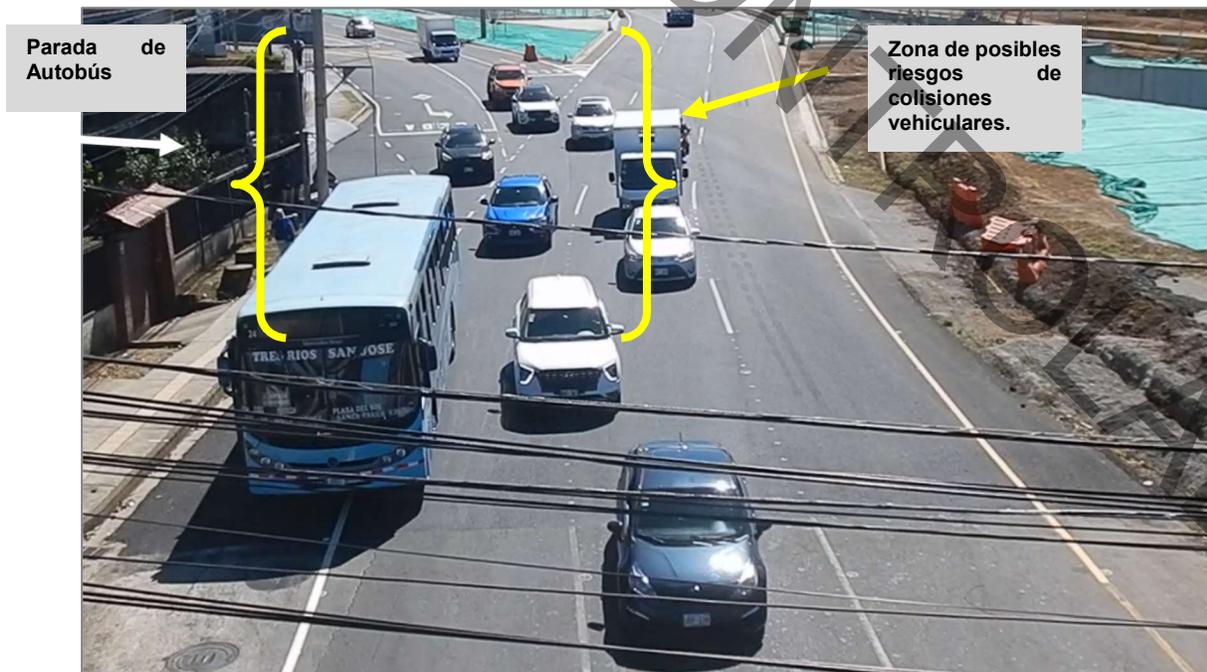




Figura 2. Zona de posibles conflictos en el proyecto.



Figura 3. Zona de posibles conflictos en el proyecto.





Por otra parte, en dicha zona se identificó congestión vehicular moderada del flujo vehicular en sentido La Galera – Cruce los Figueres sobre Ruta 2, debido a la cantidad de vehículos en circulación, y, a la activación del semáforo peatonal ubicado en las cercanías del BAC San José. Al respecto, se observó que, al activarse el dispositivo regulatorio, y debido a la afluencia vehicular proveniente de Cartago y Tres Ríos, se generan varias longitudes de cola importantes que representa alta densidad vehicular en las cercanías del sitio del proyecto. Este aspecto no quedó evidenciado en el registro fotográfico, debido a la hora del recorrido del proyecto.

2.1.2. Alcance, plazo y costos del proyecto

Alcance

El alcance del proyecto varió con respecto a la propuesta inicial únicamente en las obras complementarias, por cuanto la esencia del alcance se mantuvo, debido a que este consistió en el “*Diseño y construcción del paso 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*”.

Existen obras complementarias que se fueron incorporando al proyecto conforme se avanzaba en la definición del diseño, y otras obras, que se fueron requiriendo conforme se avanzaba en la etapa constructiva, y que, de forma simultánea, la ingeniería de proyecto identificaba la necesidad de atención, a saber, las siguientes:

- Carril adicional en sentido La Galera – Calle Vieja cerca de la Ferretería Novex en Calle Vieja Tres Ríos.
- Semáforo vehicular en la intersección de la Ruta 251 y la Calle 111, diagonal a la Cafetería Santo Café, y más adelante hacia el este, se ubicó un semáforo peatonal que conecta con la bahía de autobús para el cruce seguro de transeúntes.
- Bordillo separador de los flujos vehiculares provenientes del oeste, debido al entrecruzamiento de la Ruta Nacional N°215 (Ruta 215) (provenientes de la Municipalidad de Curridabat) y de la Ruta 2 (provenientes del Cruce Los Figueres), con el objeto de evitar puntos de conflicto y mejora de la capacidad funcional de la zona. El análisis funcional de dicha propuesta lo realizó la Dirección General de Ingeniería de Tránsito⁸.

Plazo

El plazo de la etapa de diseño inició el 16 de diciembre de 2020 y contemplaba 150 días naturales. Este plazo se extendió hasta diciembre de 2023, debido a que los días de revisión por parte de la Administración

⁸ DVT-DGIT-ED-2023-2366 del 21 de diciembre de 2023.





02 de mayo de 2024
AURA-11-2024-0001 (221)
Página -7 de 15

no son considerados en estos tiempos, por lo cual, los administradores del contrato debían suspender⁹ y reanudar el proyecto mediante órdenes de servicio, cada vez que el contratista remitía un entregable para ser sometido a revisión, o, cuando recibía documentación emitida por la Administración para subsanaciones respectivamente.

El plazo de la etapa constructiva inició el 30 de enero de 2023 y contempló 360 días naturales, los cuales concluyeron el 25 de enero de 2024.

El plazo final de la etapa de ejecución del proyecto estaba contemplado para el *25 de enero de 2024*. Sin embargo, a la fecha de la visita, la ingeniería de proyecto indicó, que se encontraba en análisis una solicitud de traslado de fecha por eventos compensables, por cuanto la ejecución de actividades ligadas a la iluminación y colocación de los sistemas de contención vehicular (SCV), se vieron comprometidas por la aprobación final del Informe N°4 de la Etapa de Diseño, el cual fue aprobado¹⁰ por parte de los administradores del contrato en diciembre 2023. Además, se indicó que los SCV flexibles o semirígidos son importados, y a la fecha de la visita, se encontraban en traslado desde España.

Actualmente, el proyecto finalizó su plazo contractual, sin embargo, se indicó por parte de la ingeniería del proyecto, posterior a la visita, que el contratista realizó una solicitud de reconocimiento de eventos compensables, la cual fue aprobada a través de la Orden de Servicio N°4 por 49 días, por lo cual, la fecha final del proyecto fue trasladada al 14 de marzo 2024.

Es relevante mencionar que contractualmente el proyecto fue concebido en la modalidad de diseño y construcción, sin embargo, en la práctica su gestión se desarrolló “fast track”.

Costo

El costo inicial del proyecto era de **₡2.019.966.005,75**, considerando los rubros de la etapa de diseño, etapa constructiva y el monto designado para trabajos a costo más porcentaje, vinculados al reglón de pago 110.06. Ver detalles en el anexo.

Con base en la orden de modificación n°2 (OM-2) del proyecto, la ingeniería de proyecto ordenó al consorcio contratista a realizar, el “Adelanto en el inicio de la Etapa III Construcción, con la ejecución de las “obras iniciales”, sin cambio de objeto, plazo, ni monto”.

Sin embargo, posterior al 30 de enero de 2023, conforme el desarrollo de la etapa constructiva de la obra, la ingeniería de proyecto ha identificado diferentes necesidades a incorporar en el proyecto (Ver sección 2.1.2 Alcance), las cuales fueron solventadas con el ítem 110.06, trabajo a costo más porcentaje. Otros rubros se incrementaron en costo debido a los diferentes ajustes al sumario de cantidades del proyecto, conforme se precisó el diseño, mediante la presentación del Informe N°4 de la Etapa de Diseño, entregado en diciembre de 2023.

⁹ En el Sistema de Gestión de Proyectos del Conavi (SIGEPRO) se evidenció 20 órdenes de servicio (OS) relacionadas con suspensiones totales de la etapa de diseño y 20 OS de reinicio del proyecto. La primera OS de suspensión se presentó el 16/02/2021 y la última el 20/10/2023.

¹⁰ DCO-24-2023-1057 del 14 de diciembre 2023.





Lo anterior, se evidenció mediante la presentación de la orden de modificación n°15 (OM-15), la cual consistió en un “Aumento del monto del contrato por variación del sumario de cantidades según los resultados del diseño.”, por lo cual, conforme al monto inicial del contrato, el proyecto sufrió una variación (aumento total acumulado) de **(+) ₡970.628.375,97**, lo cual representa un **+48,05%** del monto inicial del contrato, para finalmente, contar con un monto final de **₡2.990.594.381,72**.

2.1.3. Calidad del proyecto

Según la ingeniería del proyecto, la obra no ha sufrido ninguna situación atípica con respecto a la gestión de calidad de las obras, así como en la calidad de los diseños, sin embargo, el tema de los atrasos sufridos en la etapa de diseño, con respecto a las revisiones realizadas por parte de la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes, ha sido un punto sensible en el desarrollo del proyecto. En la reunión realizada se expusieron diferentes comentarios por parte de representantes de la ingeniería del proyecto, los cuales señalaron la importancia de mejorar los tiempos de aprobación de los diseños, aunado a que, la etapa constructiva del proyecto estaba en constante avance, y dependía de los diseños que se fueran aprobando en el tiempo.

En el mismo orden de ideas, la ingeniería del proyecto expuso como una debilidad del proceso de gestión del proyecto, la aprobación de los diseños por parte de la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes, considerando, que la empresa encargada del diseño de la obra, representa una figura profesional, competente y responsable del servicio profesional que brinda según su pericia, por lo cual, consideraban que dicha situación representa una limitación significativa del proyecto, la cual debería de mejorar y optimizarse para futuras experiencias.

2.1.4. Etapa de Diseño del Proyecto

El informe final N°4 de la etapa del diseño del proyecto se aprobó el 14 diciembre de 2023. Previo a esa fecha, el proyecto continuaba sin contar con la estimación de costo formal (a nivel de perfil), debido, primeramente, al inicio de la etapa de ejecución del proyecto sin haber superado la fase de preinversión, y segundo, a la superposición de la secuencia de actividades definidas en el documento de requerimientos (Diseño y Construcción), lo cual generó incertidumbre y riesgo.

2.1.5. Riesgos materializados del proyecto

El único riesgo materializado en mención por parte de la ingeniería de proyecto, fueron los atrasos en la aprobación de los diseños. La nueva modalidad del proyecto “fast-track” ha obligado a que la etapa de diseño, avance sin la holgura respectiva, de tal forma que se buscara que la etapa de ejecución no se viera afectada por atrasos en gestión de los diseños; sin embargo, según lo indicado en la reunión, ese tema fue sensible y complejo para el adecuado avance del proyecto.

El equipo auditor reitera la importancia de la fase de preinversión, la cual continúa pendiente de finalización, por cuanto, y a pesar de que el proyecto se inscribió en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) en fecha 11 de marzo 2024, continua sin contar con la declaratoria de viabilidad por parte





de MIDEPLAN, la cual continúa sin ser evidenciada. Aunado a lo anterior, el equipo auditor manifiesta la importancia de haberse emitido un análisis técnico que justificara la razonabilidad del cambio de la modalidad constructiva de diseño y construcción preconcebida, a la modalidad “fast-track”.

Por otra parte, en la teoría (artículos internacionales¹¹ y PMI¹²), se indica que los beneficios de acortar los plazos en proyectos “fast-track” son relevantes. Sin embargo, en la práctica, esta estrategia de ejecución impone riesgos adicionales al proyecto, aumenta la incertidumbre y existe una alta probabilidad que resultase con mayores costos. Por esa razón, esta forma de ejecución debe ser analizada en la etapa de preinversión para que la administración pueda elaborar planes de acción y gestionar adecuadamente los riesgos asociados.

2.1.6. Reclamos administrativos

A la fecha de la visita al proyecto la ingeniería del proyecto manifestó que no se han tramitado reclamos administrativos por parte de ningún contratista del proyecto.

2.2. Frentes de trabajo en ejecución

2.2.1. Obra de Alumbrado Público

Se observó obras de excavación para la colocación de luminarias correspondiente con el entregable del alumbrado público. Ver Figura 4 en anexos.

2.2.2. Confección de armadura para Sistemas de Contención Vehicular

Se identificaron trabajos de confección de armaduras para la construcción de sistemas de contención vehicular rígidos. Además, se indicó que las barreras flexibles o semirígidas fueron importadas desde España, por lo cual se está a la espera de la llegada para su instalación en la obra. Ver Figura 5 en anexos.

2.2.3. Construcción de aceras

Finalmente, se observaron trabajos de la construcción de aceras en el sector de Calle Vieja – Tres Ríos, frente a Ferretería Novex, las cuales funcionan para canalizar a los peatones que transitan en los alrededores de la parada de autobús ubicada en sentido Curridabat – Calle Vieja Tres Ríos. Ver Figura 6 en anexos.

¹¹ Los contratos fast-track y sus claroscuros. Área: Estrategia y gestión, Pontificia Universidad Católica de Chile, 06 de setiembre 2021.

¹² Project Management Institute (PMI) (PMI 2000, página 75). Toste-Karayan, L. (2005). Misión posible: gestionar eficazmente un proyecto de intervalos cortos que se estrelló y se aceleró. Trabajo presentado en el Congreso Global PMI® 2005—Asia Pacífico, Singapur. Newtown Square, PA: Instituto de Gestión de Proyectos.





3. CONCLUSIONES

- 3.1 Al 16 de enero 2024 el proyecto se encontraba en operación, previo a la finalización del plazo contractual de la etapa constructiva, sin embargo, se identificaron frentes de trabajo activos (construcción de aceras, excavación de zanjas para la colocación del sistema de alumbrado público y confección de SCV rígidos), considerando, que la etapa constructiva finalizaba en nueve (9) días posteriores. Además, la ingeniería de proyecto indicó que se encontraba a la espera de la llegada de los sistemas de contención vehicular importados, los cuales sufrieron atraso por la entrega del informe final de la etapa de diseño en diciembre de 2023.
- 3.2 Se observó una zona de posibles riesgos de colisión en sentido Calle Vieja Tres Ríos – Curridabat, posterior a la Gasolinera La Galera, debido a la existencia de una parada de autobús, la cual genera la detención de autobuses provenientes de Tres Ríos y de Cartago, obligando, a los vehículos que se aproximan de Cipreses de Curridabat y de Calle Vieja Tres Ríos, a realizar distintas maniobras de giro para evitar una colisión vehicular con los autobuses, lo cual podría provocar colisiones entre los mismos vehículos.
- 3.3 La etapa constructiva contó con un plazo de 360 días, desde el 30 de enero 2023 y hasta el 25 de enero de 2024, sin embargo, a pesar de la puesta en operación del proyecto, en la realidad, la etapa constructiva aún sigue en ejecución, principalmente por los entregables faltantes del sistema de alumbrado público, la colocación de sistemas de contención vehicular y la construcción de aceras en el costado sur de la Ruta Nacional N°251 frente a Ferretería Novex.
- Se tiene conocimiento de la gestión de la Orden de Servicio N°4 de la etapa constructiva del proyecto, por concepto del reconocimiento de 49 días otorgados por eventos compensables, por lo cual, la fecha final del proyecto se trasladó al 14 de marzo 2024.
- 3.4 En la teoría (artículos internacionales y PMI), los beneficios de acortar los plazos en proyectos “fast-track” son de gran relevancia. Sin embargo, en la práctica, esta estrategia de ejecución impone riesgos adicionales al proyecto, aumenta las incertidumbres y existe una alta probabilidad que resultase con mayores costos. Por esa razón, esta forma de ejecución debe ser analizada en la etapa de preinversión para que la administración pueda elaborar planes de acción y gestionar adecuadamente los riesgos asociados. El proyecto en específico, se inscribió en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) en fecha 11 de marzo del 2024, pero continua sin contar con la declaratoria de viabilidad por parte de MIDEPLAN.

El equipo auditor reitera a la Administración la importancia *a futuro* de concluir las fases de preinversión de los proyectos de la institución, de previo a iniciar las etapas de diseño y ejecución, así como gestionar los análisis técnicos necesarios y oportunos que justifiquen la razonabilidad de cambiar una modalidad constructiva de diseño y construcción preconcebida contractualmente, a modalidad “fast-track”. De igual forma, la estricta observancia de las leyes: General de Contratación Pública N° 9986 y del Sistema Nacional de Inversión Pública N° 10441.





02 de mayo de 2024
AURA-11-2024-0001 (221)
Página -11 de 15

El proceso de auditoría técnica, mediante su potestad funcional dentro del Conavi, continuará examinando las limitaciones señaladas en el apartado 1.4, así como la técnica aplicada en los recursos administrados por parte de los administradores del contrato, de tal forma, que lo concerniente a la gestión del proyecto, se pueda realizar conforme a las buenas prácticas en gestión de proyectos.

Quedando a su completa disposición,

Reynaldo Vargas Soto
Auditor Interno

Berny Quirós Vargas
Supervisor del Servicio

Joshimar Tejeda Valverde
Auditor Encargado

C: Sr. Efraím Zeledón Leiva,
Sr. Pablo Camacho Salazar,
Sra. Mónica Moreira Sandoval,
Archivo / PTA 41-2024

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





4. Anexos

4.1. Ficha técnica del proyecto

Nombre del Proyecto: DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL PASO A DESNIVEL EN EL CRUCE LA GALERA, RUTAS NACIONALES Nos. 2 Y 251

Involucrados:

- 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 TYPESA– CONANSA – Puente Prefa.
- Gestor del Proyecto: Vieto y Asociados.

Alcance

Diseño y construcción del paso 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.

Etapas del proyecto

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 definieron cuatro (4) informes, avance 1, avance 2, avance 3 y el informe final de diseño.

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

Costo y Plazo del Proyecto

El costo inicial del proyecto fue de ₡ 2.112.626.006,75 (IVA) dos mil ciento doce millones seiscientos veintiséis mil seis colones con setenta y cinco céntimos, y el plazo final del proyecto al 25 de enero de 2024. A continuación, se muestra un desglose más detallado de las áreas de conocimiento indicadas.





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 Ítem 110.06 "Trabajo a costo más porcentaje"	₡92.660.000, 00 (Con IVA)
Monto total del contrato	₡2.112.626.006,75 (IVA)
Variación del Monto según la OM N°15	₡970.628.375,97 (IVA)
Monto final del contrato	₡2.990.594.381,72
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
Fecha final contractual	25/01/2024

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





02 de mayo de 2024
AURA-11-2024-0001 (221)
Página -14 de 15

4.2. Frentes de trabajo en ejecución

4.2.1. Obras de excavación para el sistema de alumbrado público.

Figura 4. Obras de excavación para colocación de las luminarias del sistema de alumbrado público.



4.2.2. Obras de excavación para el sistema de alumbrado público.

Figura 5. Confección de armaduras para sistemas de contención vehicular rígidos.





02 de mayo de 2024
AURA-11-2024-0001 (221)
Página -15 de 15

4.2.3. Construcción de aceras.

Figura 6. Construcción de aceras en las cercanías de la parada de autobús en Calle Vieja Tres Ríos en sentido La Galera – Calle Vieja.



CONTROLADA

