

Evaluación de la ejecución de labores para la atención de la Ruta Nacional 35, tramo central Sifón – La Abundancia, mediante contratos de conservación vial

¿Qué auditamos?

La ejecución de labores de mantenimiento vial en el tramo central de la carretera a San Carlos (Sifón – Abundancia). Este es un proyecto vial cuya construcción fue adjudicada en junio de 2005, por distintas razones el proyecto sufrió atrasos y en agosto de 2018 se paralizaron las obras por vencimiento del contrato, posteriormente, en el año 2019 se plantea la ejecución del mantenimiento vial a este proyecto inconcluso.



¿Por qué es importante?

Es un proyecto que le ha costado al país alrededor de 290 millones de dólares¹ y representa una importante vía que permitiría comunicar directamente la Ruta Nacional 1 (Interamericana Norte) con la zona de San Carlos.

¿Qué encontramos?

La existencia de al menos 17 deslizamientos a lo largo del proyecto. En algunos casos la existencia de estos deslizamientos representaba una obstrucción al flujo libre de agua en cunetas, contracunetas o una obstrucción parcial a la calzada.



Aproximadamente un 24 % de la superficie del proyecto se encuentra sin asfaltar.

Se evidenció la ejecución de obras viales mediante contratos de conservación vial, pese a que el proyecto no formaba parte de la Red Vial Nacional.

En una visita técnica del equipo auditor se observó la ejecución de trabajos de conservación vial sin inspección por parte de la Administración. Además, durante la ausencia de inspección se evidenciaron prácticas constructivas deficientes durante el proceso de colocación de mezcla asfáltica.



¹ Información suministrada por la Unidad Ejecutora del Proyecto a la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT en diciembre de 2019.

Se evaluaron los parámetros de desempeño de las superficies pavimentadas del proyecto, encontrándose que:

1. El 63 % de la superficie pavimentada está en condición de regularidad superficial regular.
2. En términos generales el pavimento cuenta con una buena capacidad estructural.
3. En términos de fricción superficial el 77% de la superficie pavimentada está en condición deslizante o muy deslizante.

¿Qué recomendamos?



Finalizar los estudios previos necesarios para realizar los diseños finales del proyecto, acordes con las necesidades actuales del proyecto, de manera que este pueda ser atendido mediante un contrato de obra nueva y se logre llevar a su finalización como un proyecto integral.



Dar seguimiento a los tramos de la vía que presenta condiciones de fricción superficial deslizantes, de modo que, cuando se realice una apertura al tránsito vehicular estos tramos no representen un riesgo a la seguridad vial de los usuarios.

IRI

Tomar en cuenta los parámetros de desempeño IRI, GripNumber como criterio de aceptación de la superficie del pavimento para el restante 24 % del proyecto que a la fecha no ha sido pavimentado.



En caso de ser requerido, se debe definir y justificar ampliamente el alcance de las labores de conservación vial en este tramo, pues al ser este un proyecto inconcluso, la inversión por mantenimiento vial podría tener un alcance muy amplio e incluso interpretarse como la construcción de obra nueva mediante contratos de conservación vial.



Que la realización de reuniones entre la ingeniería de proyecto y la inspección no se realicen mientras se ejecutan trabajos de conservación vial, con el fin de que se asegure la presencia de los inspectores en el frente de obra activo.



Para la colocación de riego de liga, en términos generales, se recomienda instruir a los inspectores a seguir los procedimientos establecidos en la Guía para la Aplicación de Riego de Liga publicada por el LanammeUCR en 2019.