



**Al contestar refiérase
al oficio No. 05577**

20 de abril, 2021
DCA-1538

Señor
Mario Rodríguez Vargas
Director Ejecutivo
CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

Estimado señor:

Asunto: Se otorga autorización al Consejo Nacional de Vialidad para modificar el contrato para el Diseño y Construcción del Corredor Vial “Circunvalación Norte”, Ruta Nacional No. 39, Sección Uruca (Ent. Ruta Nacional No. 108) – Calle Blancos (Ent. Ruta Nacional No. 109), producto de la licitación pública internacional No. 2013LI-000008-0DE00, suscrito entre el Consejo Nacional de Vialidad y el Consorcio Estrella – Hernán Solís, a efectos de incorporar la construcción de la Unidad Funcional V, por un monto de \$59.996.879,16, y un plazo de 18 meses.

Nos referimos a su oficio No. DIE-EX-07-2021-0108 (78) del 01 de febrero de 2021, y recibido en esta Contraloría General de la República el 03 de febrero de 2021, mediante el cual solicita la autorización descrita en el asunto.

Mediante oficio No. 01739 (DCA-0533) del 04 de febrero de 2021 esta División requirió a la Administración la remisión de los anexos que se citan en el oficio de remisión, lo cual fue atendido mediante oficio No. DIE-EX 07-2021-0135 (78) del 04 de febrero de 2021 y, posteriormente, en fecha 05 de febrero de 2021, se cargaron los anexos.

Una vez analizada la información remitida, surgen consideraciones adicionales, por lo que mediante oficio No. 02456 (DCA-0735) del 18 de febrero de 2021 esta División requirió a la Administración que aportara información adicional, lo cual fue atendido mediante el oficio No. DIE-EX 07-2021-0255 (78) del 25 de febrero de 2021.

Aunado a lo anterior, con la finalidad de precisar y aclarar aspectos relacionados con la autorización en estudio, este órgano contralor consideró pertinente efectuar un acercamiento con la Administración, para lo cual se le convocó a reunión el día jueves 11 de marzo de 2021, a las 1:30 pm; lo cual, al amparo de lo dispuesto en el numeral 146 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, interrumpió el plazo para atender la solicitud planteada por el Consejo Nacional de Vialidad.

Una vez analizada la información remitida, surgen consideraciones adicionales, por lo que mediante oficio No. 03979 (DCA-1105) del 15 de marzo de 2021 esta División requirió a la Administración que aportara información adicional, lo cual fue atendido mediante el oficio No. DIE-07-2021-0341 (078) del 18 de marzo de 2021.

Finalmente, mediante oficio No. 04886 (DCA-1343) del 07 de abril de 2021, esta División requirió a la Administración que aportara información adicional, lo cual fue atendido mediante el oficio No. DIE-EX-07-2021-0405 (78) del 08 de abril de 2021.

Sobre el particular ha de advertirse, como elemento de esencial consideración, que la presente gestión deriva de gestiones anteriores mediante las cuales el Consejo Nacional de Vialidad solicitó la modificación el contrato para el Diseño y Construcción del Corredor Vial "Circunvalación Norte", Ruta Nacional No. 39, Sección Uruca (Ent. Ruta Nacional No. 108) – Calle Blancos (Ent. Ruta Nacional No. 109), producto de la licitación pública internacional No. 2013LI-000008-0DE00; no obstante, por distintas circunstancias, una vez llevado a cabo el análisis propio de cada solicitud tales gestión no finalizaron con la respectiva autorización.

Ello impone la necesidad de contemplar en el presente oficio la referencia a los oficios remitidos por la Administración con anterioridad así como sus respuestas en atención a requerimientos de información adicional realizados por esta División, ya que la documentación debe ser considerada dentro de un análisis integral, toda vez que durante las diversas gestiones han ido siendo superados aspectos sobre los cuales este órgano contralor había solicitado oportunamente algún pronunciamiento, aclaración o corrección por parte de ese Consejo.

Así, se tiene que la solicitud de modificación original fue presentada mediante oficio No. DIE-EX-07-2020-0195 (42) del 24 de febrero de 2020, y recibido en esta Contraloría General de la República el 26 de febrero de 2020.

Mediante oficio No. 03188 (DCA-0739) del 03 de marzo de 2020, esta División convocó a la Administración a una visita de campo a fin de precisar y aclarar aspectos relacionados con la autorización en estudio. Dicha reunión se efectuó el día 09 de marzo de 2020 y la misma, al amparo de lo dispuesto en el numeral 146 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, interrumpió el plazo para resolver la autorización requerida.

A partir del estudio de la información remitida por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y de la derivada de la visita de campo llevada a cabo, este órgano contralor estimó pertinente y necesario un acercamiento con la Administración para plantear una serie de cuestionamientos respecto a lo planteado por la Administración. Así, mediante oficio No. 04129 (DCA-0940) del 20 de marzo de 2020 se convocó a reunión, la cual fue realizada a las 9:00 horas del miércoles 25 de marzo de 2020, ello, de manera virtual considerando la situación de Estado de Emergencia que actualmente enfrenta el país.

Derivado del estudio de la información remitida por la Administración, de la información recabada en la visita de campo y de lo manifestado en la reunión realizada surgieron una serie de consideraciones que debían ser atendidas, por lo que se procedió a efectuar un requerimiento de información adicional mediante oficio No. 04796 (DCA-1124) del 01 de abril de 2020.

La Administración mediante oficio No. DIE-EX07-2020-0361 (042) del 02 de abril del 2020 solicitó la ampliación del plazo para atender el requerimiento, de diez días hábiles adicionales a los cinco conferidos originalmente. Dicha prórroga fue concedida mediante oficio No. 04974 (DCA-1199) del 03 de abril de 2020, indicándose que el plazo vencería el 27 de abril de 2020.

Posteriormente, mediante oficio No. DIE-EX07-2020-0440 (42) del 27 de abril de 2020, la Administración solicitó nuevamente una prórroga para atender el requerimiento, ello, en doce días hábiles adicionales. Dicha prórroga se confirió mediante oficio No. 06332 (DCA-1547) del 28 de abril de 2020, indicándose que el plazo vencería el 14 de mayo de 2020.

Mediante oficio No. DIE-EX 07-2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020 y recibido en esta Contraloría General el 14 de mayo de 2020 la Administración atiende el requerimiento.

Una vez analizado el citado oficio así como la documentación adjunta, se estimó que algunos requerimientos no fueron atendidos, o bien, a partir de la respuesta dada por la Administración surgían consideraciones adicionales. Así, se impuso la necesidad de efectuar un segundo requerimiento de información adicional mediante oficio No. 07998 (DCA-1946) del 28 de mayo de 2020, en el que se otorgó el plazo de ocho días hábiles para su atención.

Ante ello, el Consejo Nacional de Vialidad mediante oficio No. DIE-EX-07-2020-0562 (42) del 29 de mayo de 2020 solicitó una ampliación del plazo para atender el requerimiento, de cinco días hábiles adicionales. Dicha prórroga fue concedida mediante oficio No. 08484 (DCA-2074) del 05 de junio de 2020, en el que se indicó que el plazo vencería el 16 de junio de 2020.

Ahora bien, la Administración mediante oficio No. DIE-EX-07-2020-0614 (42) del 12 de junio de 2020, y recibido en esta Contraloría General el 16 de junio pasado, solicitó el retiro del trámite de autorización presentado ante esta Contraloría General, para resolver temas relacionados con el presupuesto extraordinario institucional.

En atención a lo anterior, mediante oficio No. 09235 (DCA-2230) del 16 de junio de 2020 se archivó, sin mayor pronunciamiento de nuestra parte, la solicitud planteada por el Consejo Nacional de Vialidad para modificar el contrato.

Posteriormente, se presentó la segunda solicitud de modificación, mediante el oficio No. DIE-EX 07-2020-0833 (42) del 12 de agosto de 2020, y recibido en esta Contraloría General de la República en la misma fecha.

Una vez analizada la documentación remitida por la Administración, se impuso la necesidad de realizar un requerimiento de información adicional por parte de este órgano contralor mediante oficio No. 13221 (DCA-3147) del 27 de agosto de 2020.

Sin embargo, mediante oficio No. DIE-EX -07-2020-0935 (42) del 31 de agosto de 2020 y recibido en esta Contraloría General el 03 de setiembre de 2020, la Administración solicitó una prórroga de hasta quince días hábiles adicionales al plazo ya conferido, para atender el requerimiento.

Así las cosas, este órgano contralor estimó dicha pretensión excesiva, en atención al plazo previsto en el ordenamiento jurídico para que este Despacho resuelva gestiones de modificación unilateral, por lo que, mediante el oficio No. 13799 (DCA-3304) del 08 de setiembre de 2020, se procedió a archivar, sin mayor pronunciamiento de nuestra parte, la solicitud planteada por el Consejo Nacional de Vialidad para modificar el contrato.

I. Antecedentes y Justificación de la solicitud

Como razones dadas para justificar la presente solicitud, esa Administración manifiesta lo siguiente:

- 1) Que el CONAVI promovió en el año 2013 la licitación internacional pública No. 2013LI-000008-ODE00, con el objeto de contratar una persona jurídica, con experiencia en obras de naturaleza similar y capacidad técnica, legal y financiera, que se encargara del diseño, la gestión del derecho de vía, la gestión ambiental y la construcción del corredor vial Circunvalación Norte, Ruta Nacional No. 39, ubicado en la provincia de San José, en los cantones de San José, Tibás y Goicoechea.
- 2) Que en la sesión No. 1092-14 del 24 de febrero de 2014 el Consejo de Administración acogió la recomendación de adjudicación de la Comisión Permanente de Contrataciones y el oficio No. DIE-05-14-0654 de la Dirección Ejecutiva, y adjudicó la licitación al consorcio conformado por las empresas Ingeniería Estrella S.R.L y Constructora Hernán Solís S.R.L. por un monto de ¢2.910.000.000,00 y \$141.139.827,56.
- 3) Que el contrato, entre el Consejo Nacional de Vialidad y el Consorcio Estrella – Hernán Solís, se firmó el 08 de abril de 2014.
- 4) Que en fecha 02 de junio de 2014 se suscribió una adenda al referido contrato.
- 5) Que mediante oficio No. 06014 (DCA-1634) del 19 de junio de 2014 este órgano contralor aprobó el contrato y la adenda de fecha 02 de junio de 2014, suscritos entre el Consejo Nacional de Vialidad y el Consorcio Estrella – Hernán Solís. En dicho oficio, en las “observaciones” se dispuso lo siguiente: “*I. De previo a emitir la orden de inicio de la etapa de construcción del proyecto, la Administración deberá contar con todos los terrenos*”

necesarios de manera que se garantice la funcionalidad de la obra por ejecutar, y no se ponga en riesgo, de modo alguno, la correcta inversión de los recursos públicos.”

- 6) Que en fecha 25 de agosto de 2014 se dio la orden de inicio a la Etapa de Diseño del proyecto.
- 7) Que en fecha 20 de diciembre de 2014 se suspenden las labores del proyecto.
- 8) Que mediante oficio No. 04938 (DCA-0808) del 08 de abril de 2015, ante una solicitud de reconsideración planteada por la Administración, este órgano contralor modificó la observación “I” del oficio No. 06014 (DCA-1634) del 19 de junio de 2014, en los siguientes términos: *“De previo a emitir la orden de inicio de la etapa de construcción de cada una de las siguientes secciones. 1.- Intersección Uruca Ruta Nacional No. 39 conexión Ruta Nacional No. 108, 2.-Puente Quebrada Rivera y Tramo a Nivel, 3.-Tramo Viaducto y 4.- Intersección Ruta Nacional No. 32, la Administración deberá contar con todos los terrenos necesarios de manera que se garantice la construcción de la totalidad de las secciones antes indicadas así como su funcionalidad, y no se ponga en riesgo, de modo alguno, la correcta inversión de los recursos públicos.”*
- 9) Que en fecha 15 de julio de 2015 se reinician las labores de diseño del proyecto.
- 10) Que, con base en la modificación a la observación, en fecha 16 de julio de 2015 se suscribió la orden de modificación No. 1, en la cual se define la ejecución del proyecto por unidades funcionales, a saber: Unidad Funcional I Intercambio Uruca, Unidad Funcional II Puente Quebrada Rivera y tramo a nivel, Unidad Funcional III Tramo viaducto y Unidad Funcional IV Intercambio Ruta 32.
- 11) Que el 20 de julio de 2015, mediante la orden de modificación No. 2, se incorporó el diseño del sexto carril en el puente sobre Quebrada Rivera y la intersección de Circunvalación Norte con la denominada Radial Heredia, por un monto de \$779.128,41, sin variaciones en el plazo, lo cual representó un incremento de 0.55%.
- 12) Que mediante oficio No. 08310 (DCA-1551) del 19 de julio de 2017 este órgano contralor modificó la observación “I” del oficio No. 06014 (DCA-1634) del 19 de junio de 2014, para incluir la división de la Unidad Funcional II -Unidad Funcional II.A Puente Quebrada Rivera y Unidad Funcional II.B Intercambio con Radial Heredia-; denegó, por no requerirse, la solicitud de modificación unilateral para incluir la construcción de las obras adicionales del proyecto "Circunvalación Norte", por un monto de \$1.749.983,58 (sexto carril Puente Quebrada Rivera) y \$13.832.584,72 (Intercambio Radial Heredia); y denegó la autorización para ampliar el citado contrato para el diseño y construcción de la nueva Escuela Rafael Vargas Quirós por el monto de \$7.080.695,65, y en su lugar se autoriza una contratación directa concursada para contratar el diseño y construcción del nuevo edificio de ese centro educativo, por un monto máximo de ¢4.044.068.513.54.

- 13) Que el 21 de agosto de 2017, mediante la orden de modificación No. 6, se incrementó el monto del contrato en \$15.582.568,30, el cual representó a su vez un incremento de 11.04%.
- 14) Que el 11 de setiembre de 2017 inicia la Fase de Construcción del proyecto.
- 15) Que el 31 de octubre de 2018, mediante la orden de modificación No. 8, se incluyeron obras adicionales a diseñar en la Unidad Funcional V, por un monto de \$27.500,00, lo que representa un incremento de 0.02%.
- 16) Que, en consecuencia de los incrementos señalados, el monto del contrato incrementó en 11.61% de su acuerdo original.
- 17) Que la naturaleza técnica de la modificación pretendida con esta solicitud es la misma que la del contrato original, sea este, el diseño y construcción de un tramo correspondiente al corredor vial Circunvalación Norte.
- 18) Que los trabajos adicionales que se requieren permitirán que se cumpla con la finalidad total del proyecto, que es la conclusión del anillo periférico, lo cual pretende que la obra sea funcional en procura de la satisfacción del interés general.
- 19) Que el Anillo de Circunvalación en su totalidad constituye parte de la red vial estratégica, de acuerdo con la clasificación del Plan Nacional de Transportes (PNT), misma que busca ser canalizadora de la mayor parte del tránsito nacional e internacional, así como servir a grandes volúmenes que tengan una alta proporción de viajes interprovinciales o de larga distancia.
- 20) Que la construcción de la Unidad Funcional V no se incorporó como parte de la etapa de construcción en un inicio, porque para el año 2014 los procesos de expropiación tardaban años en resolverse, sin la posibilidad de que el Estado pudiera entrar en posesión de los terrenos previo a la resolución final del Tribunal Contencioso Administrativo.
- 21) Que ese tramo tenía un grado de dificultad grande, debido a que se tenía que expropiar 186 propiedades, por lo que se decidió postergar hasta que se hubiera avanzado con la liberación del derecho de vía.
- 22) Que, con la reforma a la Ley de Expropiaciones, se logró un importante avance en la tramitación de los procesos de expropiación requeridos para poder concluir esta obra tan crucial para el desarrollo del país.
- 23) Que la promulgación de una modificación a la referida ley y la fecha de su vigencia, son aspectos imprevisibles al momento en que se definió la forma de ejecutar el proyecto.

- 24) Que se solicita autorización a la Contraloría General, por cuanto la modificación pretendida excede, en un 4.12%, el 50% del contrato original.
- 25) Que actualmente el proyecto consta de 4 fases para construcción, quedando únicamente la Unidad Funcional V sin construir, ya que fue contratada solamente a nivel de diseño.
- 26) Que lo anterior provoca que en el sector este de la Unidad Funcional IV quede un corredor vial conformado por un viaducto, que termina a 11 metros de altura del terreno actual, dejando la Ruta Nacional No. 39 inconclusa.
- 27) Quedaría una vía cerrada y sin paso, por lo que la conectividad entre el sector este y oeste sería solo parcial, al no estar construida la Unidad Funcional V.
- 28) Que con la inclusión de la Unidad Funcional V se logra continuar con la construcción del tramo comprendido entre la intersección a tres niveles con la Ruta Nacional No. 32 y la intersección de Santo Tomás en Calle Blancos, el cual tiene una distancia de 1.25 km, permitiendo con esta incorporación lograr cerrar el anillo vial.
- 29) Que dejar inconcluso el viaducto a 11 metros de altura, conlleva un riesgo sustancial a los usuarios, el cual se eliminaría al dar continuidad a las obras, incluyendo dentro del objeto del contrato la construcción de la Unidad Funcional V.
- 30) Que la inclusión de la Unidad Funcional V permite una circulación fluida entre el sector oeste y este de la capital, y dota a la red vial, de un corredor estratégico que permitirá el traslado del tránsito proveniente de la Ruta Nacional No. 32 a ambos extremos de la ciudad, sin necesidad a ingresar a las calles de la capital, las cuales en muchas ocasiones no cuentan con la capacidad demandada por la creciente flota vehicular del país.
- 31) Que esta es la mejor forma de satisfacer el interés público y la necesidad administrativa, ya que así se lograría completar el Anillo de Circunvalación en un tiempo menor que el que llevaría una nueva contratación.
- 32) Que dicha modificación permite aprovechar la capacidad técnica ya instalada (plantas de concreto, planta de prefabricados, equipos especializados, maquinaria pesada, así como, una serie activos tangibles e intangibles), que puede utilizarse para que durante el plazo restante de la contratación se finalice los 1.25 kilómetros que faltan para cerrar el tan esperado Anillo Norte.
- 33) Que la incorporación de ese tramo tendría un impacto en la fluidez del tránsito del Gran Área Metropolitana, y además permite la integración entre las Rutas Nacionales No. 1, No. 27 y No. 32, facilitando el tránsito de personas y mercancías, en beneficio de los operadores y usuarios de dichas rutas, lo que lleva a la reducción de costos de operación vehicular y a colabora en la disminución de la saturación del sistema vial.

- 34) Que el proyecto beneficiaría, dentro de la zona de influencia, a al menos 55.382 usuarios de las Rutas Nacionales No. 100 y 108, de acuerdo con las proyecciones de 2012, que actualmente suplen la parte faltante del Anillo de Circunvalación.
- 35) Que el estado actual de avance en la construcción de los intercambios en Guadalupe y el intercambio de la rotonda de La Bandera plantea un escenario idóneo para la continuación de la construcción de la Circunvalación Norte desde la Ruta Nacional No. 32 hasta el intercambio Santo Tomas.
- 36) Que la ruta atraería gran cantidad de usuarios que atraviesan San José por el casco urbano o por Circunvalación Sur y serviría para distribuir el tránsito de las vías que comunican Heredia con San José.
- 37) Que la actividad económica se verá beneficiada, ya que, al reducir los costos de operación vehicular, acortar los tiempos de viaje y reducir accidentalidad en las vías se mejora la competitividad del país.
- 38) Que con la ejecución de esta unidad se alcanza a optimizar los beneficios económicos sociales, ya que los mejores resultados de los indicadores de rentabilidad se dan cuando el proyecto se ejecuta en su totalidad: la TIRE en este caso, muestra un 13.02% de rentabilidad económico-social.
- 39) Que bajo el supuesto de que se retrasara la puesta en operación de la Unidad Funcional V, mas allá del 2022, eso podría significar que por cada año de retraso se tendría el no aprovechamiento de beneficios económicos por ahorros en costos de operación vehicular y tiempos de viaje, en un monto estimado de ₡4.375.021.278,00.
- 40) Que al incorporarse la construcción de la Unidad Funcional se acortan los plazos, ya que se puede comenzar con la construcción de las obras de forma inmediata y se aprovechan los precios de la licitación, cuyo análisis arrojó que los precios eran competitivos y razonables.
- 41) Que con la autorización se aprovecha el expertise en campo que tiene la empresa que actualmente se encarga de la construcción y que realizó los diseños.
- 42) Que los requisitos y experiencia de un contratista para llevar a cabo el diseño y ejecución de la Unidad Funcional V serían exactamente los mismos que ha cumplido el Consorcio Estrella - Hernán Solís para resultar adjudicatario de la obra.
- 43) Que el proyecto se financia con recurso del Crédito proveniente del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), a partir de la ampliación del Contrato de Préstamo No. 2080.

- 44) Que la duración de la fase de construcción de la Unidad Funcional V, se estima en 18 meses, los cuales se ajustan razonablemente a la cantidad de obra a construir, de acuerdo con la experiencia desarrollada en el proyecto.

II. Criterio de la División

En relación con el objeto de la presente autorización, resulta de interés lo dispuesto en el artículo 12 de la LCA, respecto al derecho de modificación contractual, y que es desarrollado en el artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, en los siguientes términos:

“La Administración podrá modificar unilateralmente sus contratos tan pronto éstos se perfeccionen, aún antes de iniciar su ejecución y durante ésta, bajo las siguientes reglas: / a) Que la modificación, aumento o disminución del objeto, no le cambie su naturaleza, ni tampoco le impida cumplir con su funcionalidad o fin inicialmente propuesto. / b) Que en caso de aumento se trate de bienes o servicios similares. / c) Que no exceda el 50% del monto del contrato original, incluyendo reajustes o revisiones, según corresponda. / d) Que se trate de causas imprevisibles al momento de iniciar el procedimiento, sea que la entidad no pudo conocerlas pese a haber adoptado las medidas técnicas y de planificación mínimas cuando definió el objeto. / e) Que sea la mejor forma de satisfacer el interés público. / f) Que la suma de la contratación original, incluyendo reajustes o revisiones de precio, y el incremento adicional no superen el límite previsto para el tipo de procedimiento tramitado. / En contratos de prestación continua se podrá modificar tanto el objeto como el plazo. En este último supuesto el 50% aplicará sobre el plazo originalmente contratado, sin contemplar las prórrogas./ Cuando el objeto esté compuesto por líneas independientes, el 50% se calculará sobre cada una de ellas y no sobre el monto general del contrato. / El incremento o disminución en la remuneración se calculará en forma proporcional a las condiciones establecidas en el contrato original./ En caso de contratos de obra, podrán ser objeto de incremento solo aspectos que no sean susceptibles de una contratación independiente sin alterar, perjudicar o entorpecer la uniformidad, la secuencia, la coordinación y otros intereses igualmente importantes. / Modificaciones que no se ajusten a las condiciones previstas en este artículo, sólo serán posibles con la autorización de la Contraloría General de la República, la cual resolverá dentro del décimo día hábil posterior a la gestión, basada, entre otras cosas, en la naturaleza de la modificación, estado de ejecución y el interés público. La Contraloría General definirá reglamentariamente el procedimiento aplicable para lo previsto en este artículo.”

De conformidad con lo transcrito, es preciso señalar que una de las características que se identifican en los contratos administrativos, es la posibilidad de modificación unilateral del contrato. Esta potestad, se constituye como una de las características típicas del contrato administrativo, en el tanto posibilita a la Administración a variar las cláusulas del contrato, para asegurar la satisfacción del fin público que pretende alcanzar.

Ahora bien, es claro que la facultad para modificar unilateralmente el contrato, tiene ciertos límites definidos en el ordenamiento jurídico, dentro de los cuales se destaca la imperiosa necesidad de que la modificación no implique un cambio en la naturaleza del objeto contractual, ni le impida cumplir con el fin inicialmente propuesto.

Bajo esa tesitura, con el objeto de procurar mayor seguridad, se establecieron en el artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, previamente citado, las condiciones para la aplicación de esta potestad administrativa. Así las cosas, en el referido numeral se establecieron las condiciones que debe atender la Administración en ejercicio de su facultad para modificar unilateralmente el contrato. En tales supuestos, es la misma Administración la que en uso de su facultad de modificación unilateral, puede llevar a cabo directamente y sin autorización de ninguna otra entidad, los ajustes respectivos en el contrato que se trate.

Sin embargo, pueden darse situaciones, en las que uno o varios de los supuestos comentados no se encuentran presentes y aun así la modificación contractual resulta importante para los intereses de la Administración. Para estos casos, el numeral 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa establece, en su parte final, que las modificaciones que no se ajusten a las condiciones previstas en este artículo sólo serán posibles con la autorización de la Contraloría General de la República, la cual resolverá la gestión, basada, entre otras cosas, en la naturaleza de la modificación, estado de ejecución y el interés público.

a) Sobre la naturaleza de la modificación

En el caso bajo análisis, se tiene que el Consejo Nacional de Vialidad pretende que este órgano contralor le autorice a modificar el contrato para el Diseño y Construcción del Corredor Vial “Circunvalación Norte”, Ruta Nacional No. 39, Sección Uruca (Ent. Ruta Nacional No. 108) – Calle Blancos (Ent. Ruta Nacional No. 109), producto de la licitación pública internacional No. 2013LI-000008-0DE00, suscrito entre el Consejo Nacional de Vialidad y el Consorcio Estrella – Hernán Solís; a efectos de incorporar la construcción de la Unidad Funcional V, por un monto de \$59.996.879,16.

Respecto de la inclusión de la Unidad Funcional V, como primer aspecto, debe verse que la construcción de la misma no fue contemplada dentro del alcance de la licitación pública No. 2013LI-000008-0DE00, debido a la duración que conllevaba el trámite de expropiación en ese momento y, entre otras cosas, a que la cantidad de terrenos a expropiar era considerable. No obstante lo anterior, con la reforma a la Ley de Expropiaciones, se logró un importante avance en la tramitación de los procesos de expropiación requeridos, lo para la Administración representa una justificación de la solicitud planteada.

En relación con lo anterior, en el oficio No. DIE-EX 07 -2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020, se indicó lo siguiente:

“[...] las autoridades de la época tuvieron en consideración en lo que respecta a la Unidad Funcional No. V, la cantidad de expropiaciones requeridas (186 en total) y las

enormes dificultades que eso implicaba desde la perspectiva del marco legal existente en aquella época, pues los trámites expropiatorios podía retardar de manera sensible los procesos. / Sin embargo, el escenario actual resulta más favorable, pues precisamente ante esas graves dificultades en ese tipo de procesos, se promovió y concretó una reforma a la Ley de Expropiaciones, la cual ha permitido realizar intensas labores en el tema de la adquisición del derecho de vía correspondiente al corredor vial de la UF-5, teniendo a la fecha un importante avance en la tramitación de los procesos de expropiación [...] De manera que se trató de consideraciones estrictamente de índole administrativo, no vinculadas a razones técnicas, financieras o de impacto económico y social del proyecto integral, por lo que la decisión actual no obedece más que a nuevas circunstancias en el plano administrativo.”

Ahora, la pretensión de la Administración se justifica en el párrafo del numeral 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa que dispone: “*Modificaciones que no se ajusten a las condiciones previstas en este artículo, sólo serán posibles con la autorización de la Contraloría General de la República [...]*”. En este sentido, en el caso de mérito, el Consejo Nacional de Vialidad afirma que no se cumple con el supuesto c) del numeral 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, que versa: “*c) Que no exceda el 50% del monto del contrato original, incluyendo reajustes o revisiones, según corresponda.*”

Sobre lo anterior, en el oficio No. DIE-EX-07-2020-0195 (42) del 24 de febrero de 2020, se dispuso que: “[...] *el monto del contrato original es de USD\$141.139.827,56 (ciento cuarenta y un millones ciento treinta y nueve mil ochocientos veintisiete dólares con 00/56 centavos, moneda de curso legal de los Estados Unidos de América) y han existido dos modificaciones anteriores que, sumados a la modificación que aquí se solicita, superan el 50% del monto del contrato original.*”

En este sentido, este órgano contralor estima que, en lo que respecta al monto del contrato, se tiene que con la orden de modificación No. 2 se incrementó el monto de la contratación en un 0.55%, con la orden de modificación No. 6 se incrementó en un 11.04%, con la orden de modificación No. 8 se incrementó en un 0.02%, para un total de 11,61%. Y, ahora, la modificación pretendida en esta solicitud, se incrementa en un 42,51% el monto original del contrato. Por lo que, la suma de las modificaciones es del orden de un 54,12% y se supera el porcentaje establecido en el ordenamiento jurídico, lo que habilita la competencia de esta Contraloría General.

Finalmente, la Administración, en el oficio No. DIE-EX 07-2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020, ha explicado que se trata de una modificación que no puede ser objeto una contratación independiente sin alterar, perjudicar o entorpecer la uniformidad, la secuencia, la coordinación y otros intereses igualmente importantes, en los siguientes términos:

“[...] el Consorcio adjudicatario es quien realizó los diseños y es en este sentido, la empresa más calificada para llevarlos a la realidad constructiva. / No solo es quien

conoce todos los detalles del diseño del tramo V, sino que además ante cualquier incidencia, es la más calificada para hacer de forma eficiente y eficaz los ajustes y rediseños. No puede perderse de vista, según ya lo hemos indicado, que las razones por las que el proyecto no se adjudicó de manera completa en su construcción, son de índole administrativo por asuntos de expropiaciones, pero no por cuestiones técnicas, pues es claro que, desde la perspectiva técnica, el mejor escenario es que el mismo contratista que hace el diseño integral, lo ejecute en la construcción de la obra. / En este caso, la contratación de una tercera empresa, implicaría el análisis por parte de un tercero de un diseño, lo que bien podría afectar la uniformidad del mismo, ante las eventuales solicitudes de modificación que realice este tercero; se activa sin duda el riesgo de que se soliciten cambios y que se abra la discusión sobre la idoneidad de los mismos / También se afectaría la secuencia del proceso, pues [...] existe un proceso de licitación que eventualmente generaría atrasos en la conclusión del proyecto. Esto aunado al hecho de que para cuando la empresa adjudicataria de una eventual licitación para este tramo esté en ejecución, la empresa contratista actual que realizó los diseños ya habrá concluido con su parte, con lo cual, no podría esta Administración solicitarle rediseños, hacerle las consultas necesarias, o pedirle recomendación. / Finalmente, y ligado a lo señalado anteriormente, se afecta la coordinación pues incluir una tercera empresa, implicaría que, ante cualquier cambio de diseño, se tendría que generar una solicitud de cambio, la cual debería ir a quien realizó dicho diseño, lo que generaría una discusión sobre si es necesario o no dicho rediseño. Esto también ocurriría en el caso de que existan consultas o aclaraciones a los diseños. No se puede dejar de lado también que [...] en el escenario de una nueva contratación se activará para la Administración el riesgo geotécnico, el cual en el contrato actual es del contratista como responsable de los diseños. / Todo lo anterior, implica atrasos en el eventual proceso, lo que se podría evitar si se amplía este contrato, pues la empresa que hizo los diseños, es la misma que construye, minimizando los imprevistos que pudieran surgir en el proceso constructivo.”

De frente a lo transcrito, se estima que las obras de la autorización bajo estudio no son susceptibles de una contratación independiente, por cuanto, al ya estar los diseños de la Unidad Funcional V, se podría afectar la uniformidad y secuencia del proyecto, así como la distribución del riesgo geotécnico que en el contrato actual corresponde al Consorcio contratista.

De ahí que se cumple con los supuestos del ordinal 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa y, por ende, a esta Contraloría General analizar las razones dadas por la Administración para modificar la contratación de cita.

b) Sobre el estado de ejecución del proyecto

En relación con este tema, debe recordarse que la modificación unilateral de los contratos procede en el tanto el contrato se encuentre vigente, tal como se puede extraer del artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, cuando menciona: “*La Administración*

podrá modificar unilateralmente sus contratos tan pronto éstos se perfeccionen, aún antes de iniciar su ejecución y durante ésta [...].”

En el caso concreto, se tiene que mediante el oficio No. DIE-EX 07-2020-0833 (42) del 12 de agosto del 2020, la Administración dispuso lo siguiente:

“Ha sido nuestra interpretación -a partir del principio de buena fe y de una valoración literal del condicionamiento formulado por el órgano contralor- que de acuerdo con lo indicado en el refrendo contralor al contrato de este proyecto, en el cual se condiciona el inicio de la Fase de Construcción hasta que el CONAVI cuente con la totalidad de las expropiaciones de inmuebles requeridas para la ejecución del proyecto, no es posible dar la orden de inicio a las unidades funcionales hasta tanto no se cumpliera con la totalidad de las expropiaciones para cada una de las secciones funcionales. De esta forma, es a partir de la orden de inicio de cada una de las unidades funcionales a nivel individual, que empieza a contar el plazo asociado e invariable a la misma, de manera particular, según lo establecido en la Adenda No.2 al contrato de construcción. / Con esta premisa, en el momento en que gradualmente se va completando la obtención del derecho de vía para cada una de las Unidades Funcionales, daría inicio el plazo asignado a las mismas para la etapa de construcción. En consecuencia, en el tanto subsista plazo legítimo de una o más unidades funcionales, ya sea porque no han iniciado a la espera de las expropiaciones respectivas o bien porque están en curso de ejecución dentro del plazo individual respectivo, el plazo integral del contrato se mantiene vigente.”

Respecto de lo anterior, en el oficio No. DIE-EX-07-2021-0108 (78) del 01 de febrero de 2021 se adjuntó un cuadro denominado “**Tabla 6: Cronología de los procesos de expropiación**”, en el que se observa, entre otras cosas, la “*Fecha de liberación del último expediente*” con sus respectivas “*Observaciones*”.

A su vez, en el oficio No. DIE-EX 07-2021-0255 (78) del 25 de febrero de 2021, se aportó cuadro denominado “**Tabla No. 1 Gestión de plazo contractual y Órdenes de Servicio de Compensación**”, en el que se observa la “*Fecha de inicio*” y la “*Fecha de finalización autorizada*”.

De la información aportada, se puede apreciar lo siguiente:

	“Fecha de liberación del último expediente”	“Fecha de inicio”	“Fecha de finalización autorizada”
UFI	18-jul-19	10-Mar-20	01-Sep-21
UFIIA	27-jun-20	2-Jul-2020	13-Nov-2021
UFIB	1-sep-17	11-Sep-2017	20-Apr-21

UFIII	29-ene-18	19-Mar-18	20-Apr-21
UFV	16-ago-18	04-Sep-18	22-Apr-21

Así las cosas, se observa que la “Fecha de liberación del último expediente” y la “Fecha de inicio” indicada para cada una de las unidades funcionales, guardan relación, salvo en el caso de la UFI y UFII. No obstante lo anterior, dichas diferencias han sido justificadas en los siguientes términos:

“En el caso de las Unidades Funcionales I y III, se presentaron demoras por situaciones de orden civil en la condición del titular del bien a ser expropiado, diferencias en avalúos, servicios públicos y/o consideraciones de derechos comerciales que extendieron el proceso de liberación del derecho de vía para proceder con el inicio de las obras. / Específicamente en la UFI, entre julio y octubre de 2019, el AyA realizó el diseño para la reubicación de tuberías, adicionalmente en ese periodo se trabaja en la reubicación de fachadas de los predios comerciales expropiados y en la reubicación de posteria y acometidas eléctricas, esto último por parte de la CNFL. Estas fueron actividades que fue posible realizar hasta contar con la liberación de los predios. Para el caso de las fachadas se genera en octubre la Orden de Servicio 63 “Trabajos CFV fiduciaria - UFI” y posteriormente en enero de 2020 se genera la Orden de Servicio 66 “Suministro de materiales para reubicación de tubería de agua potable de la red del AyA”, mediante la cual se procede con la orden de compra e importación de la tubería requerida por el AyA, todo esto demoró el inicio de la Unidad Funcional I hasta marzo de 2020. / De forma similar, en la UFIII, se presentó un atraso entre enero y setiembre de 2018 (inicio de fase constructiva), producto de demoras generadas por la necesidad de liberar el espacio en el que se ubicaba la escuela pública Escuela Rafael Vargas Quirós, por lo que el CONAVI decide iniciar con el proceso de contratación: 2018-CD-000007-0006000001 “Diseño y Construcción para la Escuela José Rafael Vargas Quirós” para una vez iniciado este proceso proceder con la Orden de Inicio de las obras. El cartel de esta contratación fue publicado el 7 de marzo del 2018 y ese mismo mes se procedió a dar orden de inicio a la Unidad Funcional 3”

Siendo así, se estima que se ha acreditado el proceso de expropiación llevado a cabo, esto, por cada una de las unidades funcionales, y el desplazamiento de las órdenes de inicio de cada una de esas unidades funcionales, lo que a su vez impacta en la fecha de finalización del proyecto entendido en su totalidad.

Sobre la fecha de finalización, debe observarse que la última “Fecha de finalización autorizada” corresponde a la UFIIA, que está fijada para el 13 de noviembre de 2021. Por lo que, en consecuencia de lo anteriormente vertido, el plazo del proyecto estaría vigente hasta ese momento.

En este sentido, mediante el oficio No. DIE-07-2021-0341 (078) del 18 de marzo de 2021 se indicó lo siguiente: “[...] se adjunta la nueva certificación en los términos requeridos por la Contraloría General (Anexo No. 1. DIE-EX-07-2021-0337 (78)).”

Y se remitió el oficio No. DIE-EX -07-2021-0337 (078) del 16 de marzo de 2021, cuyo asunto es “Certificación de la fecha de finalización del Arco Norte de Circunvalación” en el que se establece que: “[...] la fecha vigente de finalización de las obras de construcción del Arco Norte de la Circunvalación [...] corresponde al día 13 de noviembre del año 2021”.

Aunado a lo anterior, mediante el oficio No. POE-02-2021-0228 del 22 de marzo de 2021, se señala que: “De una revisión de dicha certificación se pudo observar que la misma contenía un error material, mismo que se corrige con el envío, adjunto a este oficio, de la versión final corregida de tal Certificación No. DIE-EX -07-2021-0337 (78).”

Y se adjunta nuevamente el oficio No. DIE-EX -07-2021-0337 (078) del 16 de marzo de 2021, cuyo asunto es “Certificación de la fecha de finalización del Arco Norte de Circunvalación” en el que se establece que: “[...] la fecha vigente de finalización de las obras de construcción del Arco Norte de la Circunvalación [...] corresponde al día 13 de noviembre del año 2021”.

Así las cosas, de conformidad con lo expuesto por la Administración, lo cual se advierte que corre bajo su exclusiva responsabilidad, el contrato se encuentra vigente hasta el 13 de noviembre de 2021. Lo anterior, sin perjuicio de los eventos compensables sobrevinientes, que se hayan producido desde las fechas de emisión los oficios citados y la fecha de la presente autorización.

c) Sobre el interés público tutelado

De conformidad con lo expuesto por la Administración, modificar el contrato para el Diseño y Construcción del Corredor Vial “Circunvalación Norte”, para incorporar la construcción de la Unidad Funcional V, es la mejor forma de alcanzar el interés público.

En este sentido, debe verse lo indicado en el oficio No. DIE-EX 07-2020-0195 (42) del 24 de febrero de 2020, en los siguientes términos:

“Actualmente el proyecto consta de IV fases para construcción, quedando entonces una V fase sin construir ya que se encuentra únicamente contratada a nivel de diseño, en virtud de las razones ya expuestas. / Esto hace que al final de la IV fase, se tendrá en el sector este de la Unidad Funcional IV (sector Calle Blancos), un corredor vial conformado por un viaducto, que terminará a 11 metros de altura del terreno actual, dejando la ruta nacional N.39 inconclusa. Es decir, quedaría una vía cerrada y sin paso, logrando que la conectividad de esta sea solo parcial. Empero, esta Unidad Funcional IV, no podrá dar una conectividad, que permita el paso fluido entre el sector oeste (vehículos provenientes de la Uruca y que transitan por el viaducto "Unidad Funcional III) y el sector este, ya que precisamente la Unidad Funcional V no estaría construida.

/ Con la inclusión de esta Etapa V del proyecto, se logra continuar con la construcción del tramo comprendido entre la intersección a tres niveles con la Ruta Nacional No. 32 y la intersección de Santo Tomás en Calle Blancos, el cual tiene una distancia de 1.25 km, permitiendo con esta incorporación lograr cerrar el anillo vial, aspecto que no ocurría con la estructura original del proyecto por las consideraciones señaladas, y de esta manera, poder brindar a los usuarios la alternativa de intercambiarse entre las rutas nacionales N.32 y N.39 y las rutas marginales que acompañan a ésta. / Así las cosas, en el escenario de no contar con la Unidad Funcional V, la funcionalidad de la Unidad Funcional [V, al tratarse de un Intercambiador de flujos, se daría solo de forma parcial, ya que no estarían contruidos todos los segmentos que este alimenta; siendo que una vez deban entrar en operación las Unidades Funcionales III y IV, la Administración tendría que señalar la ruta como: vía cerrada y sin paso, truncándose la funcionalidad operativa integral del anillo de circunvalación. / Además, dejar inconcluso el viaducto a 11 metros de altura, conlleva un riesgo sustancial a los usuarios, el cual se eliminaría, al dar continuidad a las obras, incluyendo dentro del objeto de este contrato la construcción de la Unidad Funcional V que comprende el tramo entre la intersección a tres niveles con la Ruta Nacional No. 32 (Unidad Funcional IV) y la intersección de Santo Tomás en Calle Blancos. / Así las cosas, con la inclusión de la Unidad Funcional V se obtiene una circulación fluida entre el sector oeste y este de la capital, e igualmente se estaría dotando a la red vial, de un corredor estratégico que permitirá el traslado del tránsito proveniente de la ruta nacional N.32 a ambos extremos de la ciudad, sin necesidad a ingresar a las calles de la capital, las cuales en muchas ocasiones no cuentan con la capacidad demandada por la creciente flota vehicular del país. / Es evidente que la mejor forma de satisfacer el interés público y satisfacer la necesidad administrativa, es a través de la ampliación de este contrato, ya que así se lograría completar el Anillo de Circunvalación en un tiempo menor que el que llevaría una nueva contratación. Esto no solo por los plazos que conlleva un nuevo concurso, sino porque la ampliación contractual permite aprovechar la capacidad técnica ya instalada (plantas de concreto, planta de prefabricados, equipos especializados, maquinaria pesada, así como, una serie activos tangibles e intangibles), que puede utilizarse para que durante el plazo restante de la contratación se finalice los 1.25 kilómetros que faltan para cerrar el tan esperado anillo norte. / La incorporación de este tramo, es de gran trascendencia para el país, no solo porque tendrá un impacto inmediato en la fluidez del tránsito del gran área metropolitana, sino porque además permite la integración entre las Rutas Nacionales No 1 "Carretera General Cañas", No 27 "Carretera Próspero Fernández" y No 32 "Canetera Braulio Carrillo", facilitando, sin duda el tránsito de personas y mercancías, en beneficio de los operadores y usuarios de dichas ruta, lo que llevará a una reducción de los costos de operación vehicular, al disminuir la saturación del sistema vial nacional y acortar la longitud actual de los recorridos. / Además, el proyecto beneficiaría, dentro de la zona de influencia, aproximadamente, al menos 55.382 usuarios de las Rutas Nacionales No. 100 y 108, de acuerdo con las proyecciones de 2012, que actualmente suplen la parte faltante del anillo de Circunvalación. Estas rutas tienen un alto grado de congestión, especialmente en el sector de La Uruca, donde el tránsito es de alrededor

de 56.000 vehículos por día. / También, una vez que se complete el tramo pendiente de 1,2 km en Calle Blancos la ruta atraería gran cantidad de usuarios que atraviesan San José por el casco urbano o por Circunvalación Sur. También serviría para distribuir el tránsito de las vías que comunican Heredia con San José, sobre todo en caso de que se construyera la Radial a Heredia, dando mayor funcionalidad a las obras que están iniciando en la denominada Rotonda del Bicentenario (Guadalupe). / Con la construcción del Proyecto (Unidad Funcional V, sección Ruta N° 32 - Calle Blancos, Ent. Ruta Nacional N° 109) se agilizaría la comunicación entre las principales rutas de carga de la Gran Área Metropolitana (GAM) debido a que atraviesa algunas de las zonas industriales más importantes de San José, pero especialmente porque crearía un enlace de alta velocidad entre los corredores Atlántico (San José - Limón) y Pacífico (San José - Caldera y San José - San Ramón), sobre este mismo eje se estaría evitando el ingreso de vehículos pesados al casco central de San José. / La actividad económica se verá beneficiada, ya que, al reducir los costos de operación vehicular, acortar los tiempos de viaje y reducir accidentabilidad en las vías se mejora la competitividad del país. / Es claro que, al incorporarse la construcción de la Unidad Funcional V, en el contrato que está actualmente en ejecución, se acortan los plazos, ya que se puede comenzar con la construcción de las obras de forma inmediata y se aprovechan los precios de la Licitación, que fueron competitivos, según se indicó. [...] La satisfacción del principio de eficacia, se evidencia ya que la ampliación contractual nos permite la obtención de los objetivos, fines y metas propuestos, que es concluir totalmente el Anillo Periférico, en beneficio de los usuarios de la red vial nacional. / Igualmente, se satisface el principio de eficiencia, haciendo un uso racional de los recursos humanos y financieros, ya que, por una parte no se destinan recursos, ni humanos, ni financieros a un nuevo proceso de contratación y por otra, se están aprovechando los recursos que se invirtieron en el anterior proceso licitatorio, permite cumplir con los objetivos y fines, de la forma más expedita, rápida y acertada posible, satisfaciéndose, entonces la necesidad administrativa y el interés público. / Además, existe un ahorro de costos, ya que la mayor parte de esta ampliación contractual se estaría realizando con los precios de la licitación pública internacional que dio origen al contrato actual, cuyo análisis arrojó que los precios eran competitivos y razonables. A estos efectos, cabe recordar que la oferta del Contratista era un 690A más barata que la plica del otro oferente elegible. / En resumen, con la inclusión de esta Unidad Funcional V se lograría terminar un proyecto de impacto positivo y esencial para el desarrollo del país, permitiendo una circulación fluida de la creciente flota vehicular del país, siendo absolutamente claro, evidente y manifiesto que esta es la mejor forma de satisfacer el interés público, pues de lo contrario implicaría un atraso al que hay que sumarle la preparación de un nuevo proceso licitatorio, considerando desde la invitación al concurso, el desarrollo del proceso de selección, las posibles apelaciones y eventualmente el inicio de la construcción. / Adicionalmente la capacidad instalada de la empresa que actualmente desarrolla el proyecto, reduce los costos de movilización y facilita el impulso del proyecto, el cual está basado en un diseño del Consorcio Estrella H-Solís, con dimensiones y características de elementos prefabricados que se han utilizado a lo largo de la obra que actualmente se construye.

/ De no incluirse, la construcción de esta Unidad Funcional V, se disminuye la funcionalidad de la obra, ya que el viaducto de la Unidad Funcional IV, quedaría interrumpido o bien, cortado, a una altura aproximada de 11 metros por encima del terreno natural, poco después del paso de tres niveles sobre la Ruta Nacional 32, siendo que los usuarios que viajan entre el oeste y el este no podrían completar el viaje a través del viaducto, debiéndose cerrar parte de dicha obra hasta su conclusión, con el consecuente costo en inversión por mantenimiento a fin que puedan ser utilizados en un futuro de largo plazo cuando eventualmente esté terminada la construcción del segmento faltante, sino se logrará la obtención de la presente autorización. / Con esta autorización, se evitarían retrasos innecesarios, mediante la contratación adicional de obras a la misma empresa que actualmente ha realizado los diseños y que tiene el expertise en campo para poder desarrollar y continuar la obra sin contratiempos, teniendo su capacidad y recursos instalados en la zona. / De esta forma se podría entregar a los ciudadanos una obra totalmente funcional, la cual se ha tardado alrededor de cuarenta años en materializarse y que se ha convertido en una necesidad imperante de satisfacer para el interés público.”

Sobre la “funcionalidad parcial” de la UFIV y la funcionalidad de cada una de las Unidades Funcionales, en el oficio No. DIE-EX 07 -2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020 se señaló lo siguiente:

“La separación del arco norte en Unidades Funcionales se realizó -entre otras consideraciones- tomando en cuenta la conectividad que cada una de ellas podía tener con la red vial existente, de modo que la terminación de cada uno de los tramos permitiera la distribución de los flujos potenciales en la vialidad asociada al anillo. Sin embargo, esto no debe entenderse como la condición óptima desde el punto de vista de la funcionalidad integral ni desde la perspectiva de la rentabilidad económica-social total del proyecto. [...] De allí precisamente la necesidad de que exista continuidad en el Anillo y se permita el flujo ininterrumpido alrededor del mismo [...] Si bien es cierto, el proyecto Circunvalación Norte, alcanza rentabilidad económico-social sin la ejecución de la Unidad Funcional V, también es cierto que, sin la ejecución de esta unidad, los beneficios económicos sociales no se optimizan. Los resultados muestran que únicamente se logra maximizar estos beneficios, si el proyecto se ejecuta de manera integral, es decir, con el desarrollo de las Unidades Funcionales I, IIA IIB, III, IV y V [...] Lo anterior significa que, para lograr los beneficios económico-sociales, que permitirán ahorros en tiempo de viaje y costos de operación vehicular a los usuarios, es necesario la construcción de la totalidad del proyecto.”

Y, en relación con los beneficios económico-sociales, en el oficio No. DIE-EX 07 -2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020, se agregó:

“[...] bajo el supuesto de que se retrasara la puesta en operación de la Unidad Funcional V, más allá del 2022, cada año de retraso equivaldría a un costo estimado de ¢4.375.021.278 (cuatro mil ffescientos setenta y cinco millones con veintium mil

doscientos setenta y ocho colones), lo que proyectado a dos años, significaría un monto total de ₡8.750.042.556 (ocho mil setecientos cincuenta millones con cuarenta y dos mil quinientos cincuenta y seis colones), lo cual representa por ejemplo, mucho más del monto estimado para la ejecución del tramo a nivel de la Unidad Funcional II A. / Lo anterior en función de los costos asociados al congestionamiento vial que se presenta en el escenario de la situación sin proyecto, lo cual genera altos costos económicos sobre todo por el tiempo de viaje de los usuarios. Esto demuestra que la celeridad y la oportunidad en este caso resultan determinantes, lo que aumenta de forma sustantiva las razones de interés público que enmarcan el presente trámite.”

Así las cosas, este Despacho observa que, si bien las secciones individualmente son funcionales y absolutamente útiles, la construcción de la Unidad Funcional V pretendida, representa para la Administración la conectividad completa del corredor vial Circunvalación Norte, lo que no solo evitaría los riesgos asociados a dejar el proyecto inconcluso, sino que además representa un beneficio en términos de traslado de tránsito, integración de rutas, reducción de costos de operación vehicular, disminución de la saturación del sistema vial, entre otros.

Asimismo, se tiene que el Consejo Nacional de Vialidad no considera como una alternativa viable la tramitación de un procedimiento ordinario, toda vez que la modificación solicitada permitiría acotar plazos, aprovechar los precios competitivos de la licitación pública No. 2013LI-000008-ODE00, la capacidad técnica instalada y el expertise en campo de la actual contratista; haciendo así un uso racional de los recursos humanos y financieros.

Sobre lo anterior, en particular los plazos del procedimiento ordinario, en el oficio No. DIE-EX 07 -2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020, se dispuso lo siguiente:

*“Todo esto suma un plazo de **20 meses**, que incluso podría ser mayor, en caso de que se presenten incidencias adicionales como las que hemos indicado, lo que implica que para el momento en que inicie la ejecución de esta nueva contratación, ya el actual adjudicatario estaría de acuerdo con las proyecciones realizadas con un avance significativo en la construcción de la Unidad Funcional V. / Es importante subrayar que incluso a este plazo de 20 meses tendría que adicionársele el tiempo que razonablemente pueda requerir el nuevo contratista para la orden de inicio de ejecución contractual [...]”*

Así las cosas, se visualiza que el Consejo Nacional de Vialidad parte del hecho de que en el plazo en el que se tiene el producto del procedimiento ordinario, se podría tener por avanzada la construcción de la Unidad Funcional V, en caso de darse la autorización, ya que puede iniciar su ejecución de manera inmediata.

Ahora, en cuanto a la relación con el actual contratista, en el oficio No. DIE-EX 07 -2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020, se plasmó lo siguiente:

“[...] el trabajo desarrollado por la empresa contratista ha supuesto una contribución sensible y muy positiva para la ejecución de la obra, especialmente considerando las ventajas que la presencia de la misma implica para los procesos de demolición y limpieza de las propiedades expropiadas y la posibilidad que supone adicionar la fase constructiva de la Unidad Funcional V, extrapolando dicha ventaja a la limpieza y apropiación del área de proyecto por parte de CONAVI, agregando ese valor a los principios de secuencia y coordinación contenidos en el artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa. / Adicionalmente, mantener la misma estructura organizativa y equipo técnico del contratista que ha llevado adelante el proyecto en las condiciones de alta complejidad supra conocidas, constituye un factor determinante para la confianza que ha ganado el avance de la obra en los últimos dos años y que sin duda de mantenerse lo enfilaría hacia una conclusión exitosa. Hacer variaciones en factores críticos como el equipo técnico de proyecto para obras de alta complejidad, generaría un grado inconveniente de incertidumbre.”

Y, además, en el citado oficio se afirmó que:

“El contratista Consorcio Estrella H-Solís, ha cumplido a la fecha cabalmente con los términos contractuales en sus alcances originales y adicionados mediante las órdenes de modificación aprobadas y referidas en el punto 35. A esta fecha, no se ha aplicado sanción alguna a la empresa contratista, por lo que se está ante un contratista que se encuentra en condición de cumplimiento pleno, de forma tal que la ampliación requerida no tiene el propósito de cubrir atrasos generados por el contratista.”

En virtud de lo expuesto, considerando que el contrato se encuentra vigente, de conformidad con lo reseñado, que las obras son necesarias para concluir el corredor vial de Circunvalación Norte y que el contratista ciertamente está desarrollando de manera satisfactoria el proyecto en la zona y fue quien efectuó el diseño, se estima que existen razones suficientes para otorgar la autorización.

Por lo que, con fundamento en el numeral 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, se otorga autorización al Consejo Nacional de Vialidad para modificar el contrato para el Diseño y Construcción del Corredor Vial “Circunvalación Norte”, Ruta Nacional No. 39, Sección Uruca (Ent. Ruta Nacional No. 108) – Calle Blancos (Ent. Ruta Nacional No. 109), producto de la licitación pública internacional No. 2013LI-000008-0DE00, suscrito entre el Consejo Nacional de Vialidad y el Consorcio Estrella – Hernán Solís; a efectos de incorporar la construcción de la Unidad Funcional V. Ello, sujeto al plazo y a las condiciones que se dirán más adelante.

Respecto al objeto contractual que aquí se autoriza, es el que se encuentra delimitado en el oficio No. DIE-EX 07-2020-0195 (42) del 24 de febrero de 2020.

En este sentido, deberán observarse las actividades constructivas contenidas en el oficio citado, sin que se pueda entender que la presente autorización se constituye en un aval de las mismas, las cuales son de exclusiva responsabilidad de la Administración.

En cuanto a la eliminación y creación de componentes de obra de la Unidad Funcional V, a través del tiempo, debe observarse lo plasmado en el oficio No. No. DIE-EX 07 -2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020, en el que se detalló: “[...] *con motivo de una revisión del proceso constructivo requerido para la construcción de la pantalla de pilotes del paso deprimido de Calle Blancos y adicionalmente un ajuste menor en las elevaciones del tramo de paso elevado como consecuencia de los cambios que necesitó la Unidad Funcional IV para adaptarse a la disponibilidad de derecho de vía que permitía el proceso de desalojo del Triángulo de la Solidaridad, se generó una actualización de los diseños de la Unidad Funcional V, aprobada por la Supervisión [...]*”.

En razón de lo anterior, en el mismo oficio de cita, se indica que se le solicitó al contratista “[...] *tomar en consideración para el anteproyecto y diseño del tramo RN32 - Calle Blancos la incorporación de la sección deprimida (paso inferior Calle Blancos [...]*”.

Aunado a lo anterior, debe observarse que parte del objeto del presente proyecto es procurar una conexión entre Circunvalación Norte y la construcción del nuevo paso a desnivel en Guadalupe, tanto es así que la misma Administración, en el oficio No. DIE-EX 07-2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020, ha indicado que: “[...] *para el paso a desnivel de Guadalupe las coordenadas en el diseño son: X :493.282,67, Y:1.099.664,18 y coinciden con las de los planos finales de la Unidad Funcional V.*”

En relación con el plazo de la autorización, la Administración, en el oficio No. DIE-EX 07-2020-0195 (42) del 24 de febrero de 2020, requirió lo siguiente: “*La duración de la fase de construcción se estima en 18 meses, los cuales se ajustan razonablemente a la cantidad de obra a construir, de acuerdo con la experiencia desarrollada en el proyecto [...]*”

De conformidad con lo expuesto, la autorización de marras se otorga por un plazo de dieciocho meses, plazo que corre a partir de la orden de inicio. Dicho plazo corre bajo absoluta responsabilidad de la Administración, ya que la misma ha valorado el período requerido y las particularidades de la gestión.

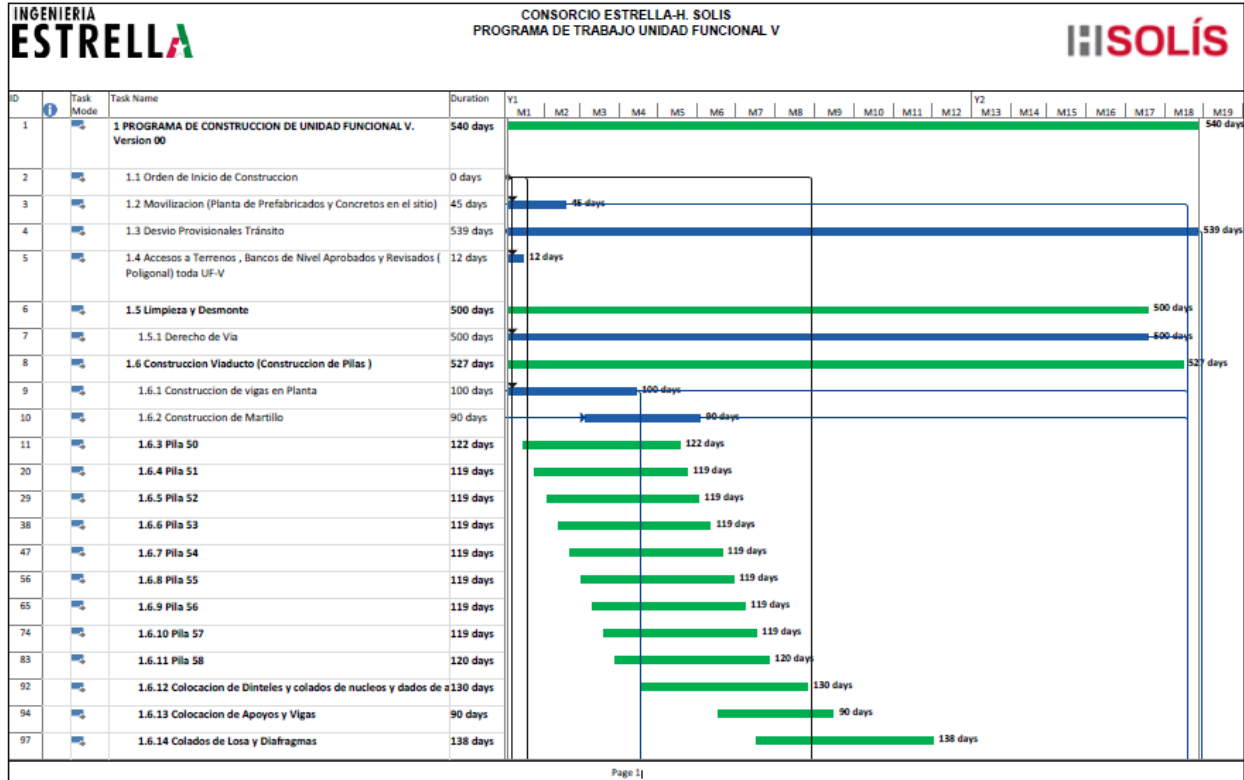
Sin embargo, respecto del plazo de la autorización, deben de hacerse consideraciones adicionales, tomando en cuanto que se tiene por acreditado que existen bienes inmuebles pendientes de expropiación, mismos que son necesarios para la ejecución del 100% del objeto contractual.

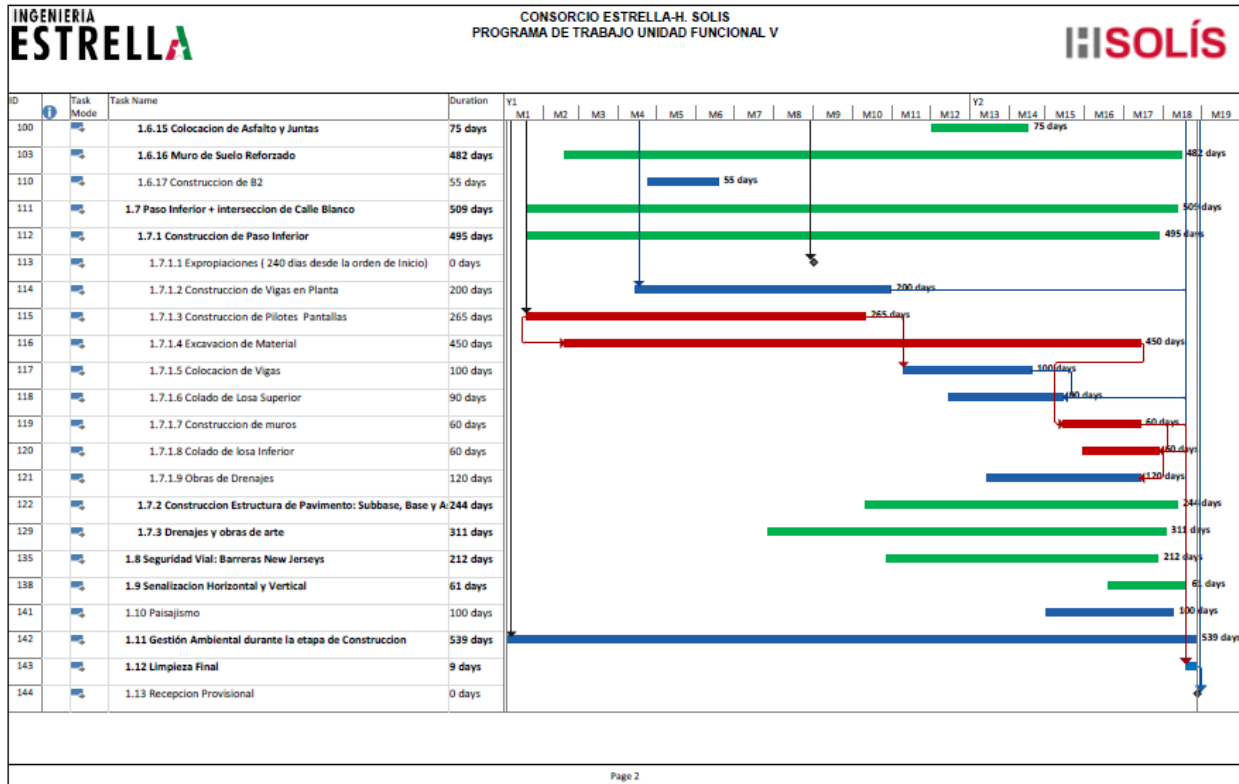
Sobre lo anterior, en el oficio No. DIE-EX-07-2021-0108 (78) del 01 de febrero de 2021, se dispuso lo siguiente:

“Esto por cuanto si bien no se ha concretado el 100% de las expropiaciones dentro del referido plazo inicial estimado de seis meses, es lo cierto que precisamente sí se ha concretado un nivel de avance muy relevante [...] pues indudablemente ya se cuenta con prácticamente la totalidad del derecho de vía requerido, en incluso, ya sería posible aún con las expropiaciones pendientes, desarrollar un plan de trabajo de ejecución de las obras de la UFV en caso de que así lo avale el órgano contralor [...] la ubicación de los referidos predios que se encuentran en el Juzgado y que están en el tronco principal, permite el avance de obras de manera inmediata en un porcentaje de área sumamente alto. Esto permitiría incluso, bajo la responsabilidad de la Administración con el debido consentimiento del contratista, iniciar en este caso las obras aún con las expropiaciones pendientes si así lo autoriza la Contraloría General [...] el plan de trabajo de obra se programaría de manera inicial en los frentes que poseen completa disposición de espacio para ejecución, que según el mosaico adjunto como anexo es claro que es un porcentaje muy importante del proyecto, y se dejaría para etapas más avanzadas de la ejecución la intervención en los puntos que aún se tiene pendientes de trámite judicial, pero que desde la experiencia administrativa, se considera suficiente factible su finalización sin que se provoque atraso alguno al proceso de construcción. En este sentido, en el Anexo 02 se adjunta el programa de trabajo proyectado para la UFV, junto con la nota O-CN-2020.12.02-01 del 02 de diciembre de 2020 emitido por la empresa contratista en el que manifiesta su conformidad, en el cual se documenta que es posible iniciar las obras con el área disponible a la fecha, sin que las mismas se vean afectadas por ninguna expropiación pendiente, pues se cuenta con un estimado de 240 días a partir de la Orden de Inicio para finalizar los procesos de expropiación pendientes, indicados en la Tabla 10 anterior, plazo que se considera factible dado el avance que muestran dichos procesos.”

Aunado a lo anterior, con el oficio de cita se aportó el oficio No. O-CN-2020.12.02-01 del 02 de diciembre de 2020, suscrito por Roberto Acosta Mora, apoderado del Consorcio Estrella - H. Solís, en el que se observa lo siguiente: *“[...] aprovecho para remitir el programa de trabajo de la Unidad Funcional N°5. Como se demuestra en dicho cronograma todas las actividades podrán iniciar una vez se dé por definida la Orden de Inicio; con esto se le daría continuidad a la construcción del Viaducto, permitiendo completar esta obra hasta el nivel de servicio requerido. / Desde el punto de vista constructivo es posible iniciar las obras sin que estas se vean afectadas por alguna expropiación pendiente, por lo tanto en nuestro programa de trabajo se establecen 240 días para finiquitar las ultimas (sic) expropiaciones de esta Unidad Funcional, con esto se consigue la construcción completa del anillo de Circunvalación Norte en los plazos previstos por la Administración. / Por ultimo (sic) manifiesto que nuestro consorcio no realizara (sic) reclamo alguno que implique modificación del plazo o monto por iniciar esta Unidad Funcional con las expropiaciones obtenidas hasta la fecha.”*

Y, a su vez, se aportó un documento titulado “**PROGRAMA DE TRABAJO UNIDAD FUNCIONAL V**” en el que se visualiza lo siguiente:





Así las cosas, no pierde de vista esta División que la Administración indica que cuenta con un plan de trabajo, así como una nota de conformidad del contratista, documentos de conformidad con los cuales se cuenta con un plazo de 240 días a partir de la orden de inicio, en el cual se puede ejecutar las obras, sin intervención en los sitios pendientes de expropiación.

En relación con lo anterior, la Administración indicó, mediante oficio No. DIE-EX 07-2021-0341 (78) del 18 de marzo del 2021, lo siguiente: “(...) en los primeros 240 días no se requiere hacer intervenciones en los sitios correspondientes a los bienes por expropiar en el tronco principal, por lo que las obras pueden avanzar hasta ese punto sin afectación de ninguna naturaleza. Esto es posible precisamente gracias al avance notable de los procesos expropiatorios dentro del tronco del proyecto -y en general en todo el proyecto-, lo que ya permite un desarrollo adecuado de las obras bajo la situación actual.”

Por otra parte, en el oficio No. DIE-EX 07-2021-0255 (78) del 25 de febrero del 2021 se plasmó lo siguiente:

“[...] en los casos de las cinco expropiaciones que están en el tronco del proyecto y que inciden el Plan de Trabajo la situación incluso ha ido avanzando con respecto a lo indicado en el oficio DIE-EX-07-2021-0108 (78) del 01 de febrero de 2021, pues actualmente quedan por resolverse en sede judicial solamente tres. [...] Considerando

Lo anterior se estima que un lapso de cinco meses es un plazo razonable para completar las tres expropiaciones restantes, que según se indica en la Tabla, también muestras (sic) avances relevantes y están en la recta final de los procesos judiciales. Esto deja incluso un marge (sic) de tres meses de holgura en relación con el plazo de 240 días del Plan de Trabajo, aunque se subraya que se llevarán a cabo todos los esfuerzos, como se ha venido haciendo hasta la fecha, para que estos procesos pendientes puedan finiquitarse con la mayor celeridad posible.”

Así las cosas, se tiene por acreditado que, según la información brindada por la propia Administración, a la fecha existen únicamente tres expropiaciones pendientes en el tronco de la Unidad Funcional V, lo que implica que dicho plan permite el inicio de las obras con los terrenos con que se cuentan, de tal manera que logre la funcionalidad de obra y evitar riesgos en la inversión de los fondos públicos.

Asimismo, en el oficio No. DIE-07-2021-0341 (078) del 18 de marzo de 2021, la Administración señaló que: *“El contratista tiene absoluta claridad [...] así lo ha aclarado en la nota O-CN-2021.03.11-01 del 11 de marzo de 2021, que se incluye en el Anexo No. 3, en atención a lo requerido por la Contraloría General.”*

En atención a lo transcrito, se adjuntó el oficio No. O-CN-2021.03.11-01 del 11 de marzo de 2021, suscrito por Roberto Acosta Mora, apoderado del Consorcio Estrella - H. Solís, con el siguiente contenido: *“Los 240 días de no afectación por las expropiaciones pendientes, están referidos a las expropiaciones correspondientes al tronco del proyecto. Las otras expropiaciones pendientes que no estén en el tronco del proyecto pueden ser atendidas durante el plazo contractual, sin que eso genere una afectación al Plan de Trabajo.”*

Finalmente, es importante destacar que, sobre las tres expropiaciones pendientes sobre el tronco, la Administración en el oficio No. DIE-EX-07-2021-0405 (78) del 08 de abril del 2021, aclara que: *“[...] de las tres propiedades aún pendientes de obtener la entrada en posesión judicial, e identificadas como Tronco #1, Trono #2 y Tronco #3, las dos primeras se encuentran ubicadas dentro del área de túnel, mientras que la tercera se ubica en el área de la rotonda, razón por la cual se consideran que las mismas están dentro de los elementos civiles de mayor relevancia para el desarrollo de obra”.*

De lo anterior, se puede concluir que, en razón del principio de eficiencia y contemplando las particularidades ya abordadas, es posible iniciar la construcción de la Unidad Funcional V, de conformidad con el cronograma de las obras, a pesar de no contar con todas las expropiaciones, con el compromiso de que en el plazo de 240 días, indicado expresamente por la Administración, se tengan por liberados los terrenos correspondientes al tronco principal del proyecto.

Sin perjuicio de lo anterior, no puede obviarse que la Administración en el oficio DIE-EX 07-2021-0255 (78) del 25 de febrero del 2021, dispuso que: *“[...] en caso de no se logre la liberación del tronco del proyecto dentro del plazo de 240 [...] es claro que el riesgo expropiatorio es de la Administración y deberán adoptarse las medidas que sean conformes con el ordenamiento*

jurídico, que pueden implicar una suspensión parcial del Plan de Trabajo, en cuyo caso (sic) se procuraría la menor afectación posible a la continuidad de las obras.”

Al respecto, se advierte que la Administración debe gestionar las expropiaciones de las propiedades pendientes de la manera más célere posible, procurando las coordinaciones que han sido mencionadas en los oficios relativos a la autorización que nos ocupa.

Ahora, otro aspecto importante es lo relacionado con el plazo estimado por la Administración en el que se tendrán finalizados los procesos de expropiación de las propiedades que no se encuentran dentro del tronco.

Sobre lo indicado, en el oficio No. DIE-EX-07-2021-0405 (78) del 08 de abril de 2021, el Consejo puntualiza lo siguiente:

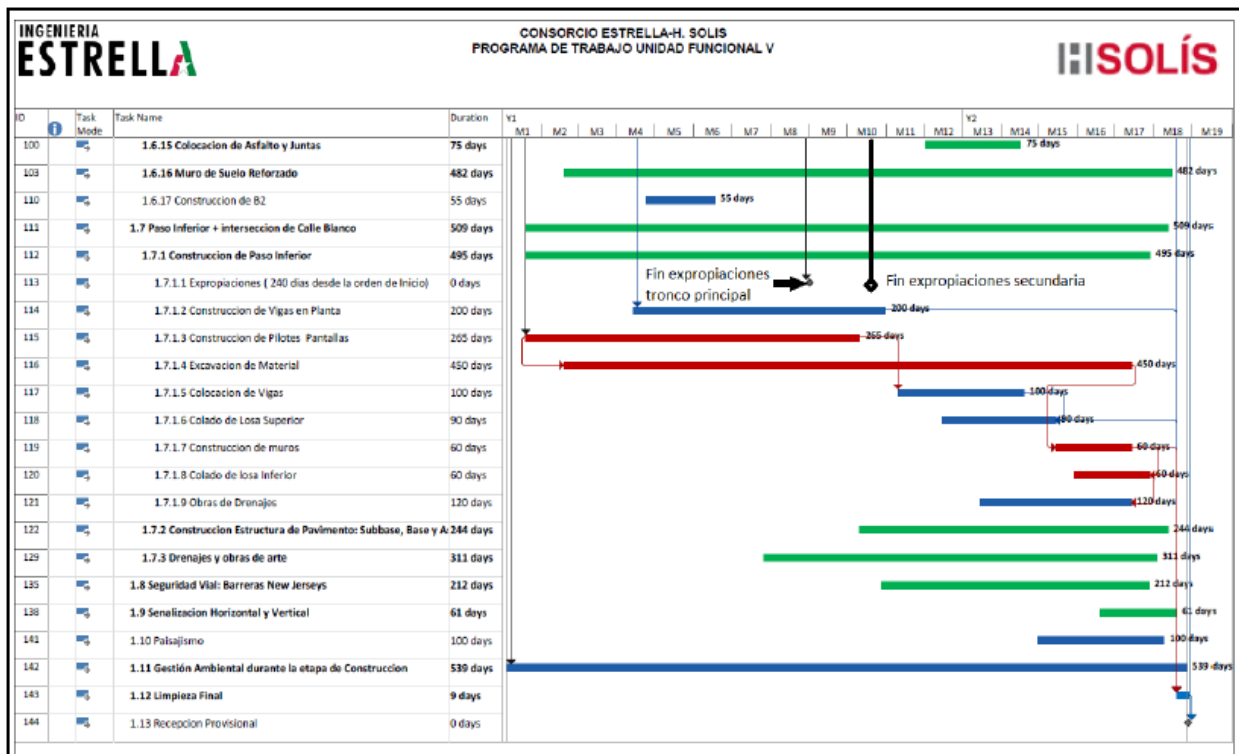
“[...] la Administración estima que la disponibilidad de los bienes para la ejecución de obra en las diez expropiaciones denominadas como secundarias, puede concretarse en un plazo máximo de 10 meses a partir de la orden de inicio. Debemos ser enfáticos en que si bien las expropiaciones relativas a los bienes que inciden en el tronco del proyectos tienen una importancia más notable, el esfuerzo por concretar los procesos es el mismo en todos los casos, es decir, no se trata de expedientes postergados, sino que se trabaja intensamente en todos los frentes para lograr los resultados dentro de los plazos que hemos expuesto ante la Contraloría General. De nuevo, medidas como el reforzamiento de los recursos judiciales para incrementar la capacidad instalada para resolver los asuntos, así como la intensa coordinación y seguimiento con la Procuraduría General de la República, son aspectos que abarcan todos los procesos pendientes, incluyendo los denominados secundarios”.

Y agrega:

“En relación con las obras a construir que se encuentran sobre el área de las propiedades aún en proceso de expropiación y denominadas como secundarias, y de acuerdo con lo indicado en el Cuadro 1 anterior, se puede apreciar que las mismas corresponden a trabajos menores como lo son el caso de aceras, secciones pequeñas de construcción de marginales en tramos a nivel o conformación de taludes por lo que el plazo restante de 8 meses, posteriores a los 10 meses máximos estimados para la finalización de esos trámites, resulta suficiente para completar estas obras sin ninguna afectación para la obra. / Lo expuesto es consistente con en el programa de trabajo adjunto con la solicitud inicial del trámite de marras, mismo que se muestra en la Imagen No. 1. Las obras en marginales, contenidas en el programa de trabajo dentro del paquete “Construcción de estructura de pavimento” se prevé que inicien en el mes 10, posterior a la finalización de la gestión de la totalidad de las expropiaciones. Es necesario aclarar que el paquete de trabajo indicado “Construcción de estructura de pavimento”, considera la construcción de la totalidad de marginales y además es una actividad que, a nivel de programa de trabajo, se encuentra fuera de la Ruta Crítica por

lo que dispone de holgura suficiente en caso de alguna eventualidad ligada a este o cualquier otro motivo de atraso.”

Dichas afirmaciones, guardan consonancia con lo graficado en el documento titulado “PROGRAMA DE TRABAJO UNIDAD FUNCIONAL V” del oficio de cita, en el que se observa:



Y asimismo, en con “Cuadro 1. Detalle de las obras afectadas por las expropiaciones denominadas como secundarias” en el que se detalla que las expropiaciones secundarias tienen como destino “Sección menor de construcción de marginal en tramo a nivel y acera”, “Acera” y “Conformación de talud”.

Siendo así, se autoriza la construcción de la Unidad Funcional V, de conformidad con el cronograma de las obras, a pesar de no contar con todas las expropiaciones, con el compromiso de que en el plazo de 8 y 10 meses, contados a partir de la orden de inicio, se tengan por liberados los terrenos correspondientes a la totalidad del proyecto.

Sobre lo anterior, si bien esta División comprende que no todo el proceso de expropiaciones es responsabilidad del CONAVI, pues participan otros actores como el Tribunal Contencioso Administrativo y la Procuraduría General de la República, se advierte que es deber de ese Consejo actuar de forma diligente a fin de lograr finalizar los procesos de expropiación en el

menor plazo posible, tal y como ha sido advertido previamente, a fin de no generar mayores costos al proyecto como a la Hacienda Pública y la población.

Con respecto al monto de la autorización, la Administración, en el oficio No. DIE-EX 07-2020-0195 (42) del 24 de febrero de 2020, expuso que la “**Propuesta actual con base en el diseño optimizado**” del contratista corresponde a la suma de \$59.996.879,16.

Dicho monto, es invariable y fijo, de conformidad con lo expuesto por la Administración en la certificación No. POE-02-2020-0772 del 05 de octubre de 2020, en los siguientes términos: “[...] *el monto del presupuesto [...] bajo la modalidad suma global fija, es fijo, invariable e incluye todos los impuestos.*”

Aunado a lo anterior, los recursos son suficientes y disponibles, según se evidencia en la certificación No. 21-075 (282) del 29 de enero de 2021, suscrita por José Rojas Monge, Director Financiero a.i. del Consejo Nacional de Vialidad, en la que se determina que hay un “**Monto Total Disponible**” correspondiente a ¢37.036.073.505,47.

Ahora, en cuanto a los renglones de pago No. 110.06 y 110.06 (A), se advierte que, tal y como se dispuso en el oficio No. DIE-EX 07-2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020, la autorización se otorga en el entendido de que: “[...] *son renglones que competen a la Administración y se reafirma que no necesariamente se tiene que ejecutar total o parcialmente el recurso destinado para este fin, ya que al ser estos renglones de pago de uso exclusivo de la administración para realizar trabajos que se determinen imprevisibles y que atenten con la ejecución de las obras [...]*”.

Asimismo, con base en la certificación No. UNOPS/2020/95087/BIIV/051, suscrita por el Ing. José Federico Bolaños, Gerente de Proyecto de UNOPS, en la que se detalla que: “[...] *las cantidades asociadas al diseño de la Unidad Funcional V [...] se ajustan razonablemente a las necesidades de las obras a construir. / Además, por tratarse de un contrato bajo la modalidad de Suma Alzada Fija no vemos problema alguno en dar aprobación a dichas cantidades, por cuanto se utilizarán por parte de la Administración únicamente para efectos de una distribución de pagos durante la ejecución de los trabajos y aprobación de certificaciones de pago, lo cual no altera de manera alguna el precio total ofertado por el consorcio constructor, el cual a su vez indica claramente en el oficio O-CN-2019.03.29-03 que los precios ofertados mantienen las condiciones del cartel de licitación del proyecto.*”

En este sentido, en el oficio No. O-CN-2019.03.29-03 citado, suscrito por Roberto Acosta Mora, apoderado del Consorcio Estrella - H. Solís, se observa lo siguiente: “[...] *el presupuesto por concepto de suma global fija es de **\$59.996.879,16 (cincuenta y nueve millones novecientos noventa y mil ochocientos setenta y nueve dólares con 16/100)** para la construcción de la Unidad Funcional N°5, con un plazo de ejecución es de **18 meses calendario**. El diseño de este presupuesto será verificado y/o ajustado a las necesidades geotécnicas que se vayan obteniendo durante la campaña geotécnica, misma que se realizará una vez que se dé la Orden de Inicio, todo con respecto a los requisitos cartelarios.*”

En relación con este tema, de la campaña geotécnica, debe recordarse que la Administración, en el oficio No. DIE-EX-07-2021-0108 (78) del 01 de febrero de 2021, dispuso que: *“En el caso de que el suelo varíe con respecto a las premisas de diseño, es responsabilidad del Consorcio Estrella – Hernán Solís ajustar sus diseños, lo anterior por cuanto la Unidad Ejecutora CONAVI-BCIE no tiene responsabilidad sobre los mismos, tal y como se establece en la siguiente cláusula – 6.8 – del Cartel de Licitación N°2013LI-000008-0DE00 [...]”*.

Lo cual concuerda con lo expuesto en el oficio No. DIE-EX 07 -2020-0505 (42) del 13 de mayo de 2020, de la siguiente manera: *“[...] es una obligación del contratista realizar esa investigación geotécnica adicional, como lo es también para la Administración verificar la misma por medio de la supervisión. Dentro del marco del contrato vigente, el riesgo geotécnico es del contratista, por lo tanto, los costos adicionales derivados de las posibles variaciones de cantidades y montos, posteriores a la realización de la campaña geotécnica adicional corren por cuenta del mismo, sin posibilidad de reclamo para CONAVI.”*

Y a su vez, lo dispuesto en el oficio No. O-CN-2020.04.21-02 del 21 de abril de 2020, suscrito por Roberto Acosta Mora, apoderado del Consorcio Estrella - H. Solís, en el que se afirma: *“[...] el precio total y los precios unitarios ofertados por mi representada [...] son definitivos. Esto de forma consistente con la metodología de contratación de “Suma Alzada” que hasta la fecha se ha aplicado a la construcción de la obra y que por tanto se aplicará a la Unidad Funcional No. 5. / Este monto no está sujeto a cambio como producto de la campaña geotécnica por realizarse como insumo para la ejecución de las obras correspondientes a la Unidad Funcional No. 5 del Arco Norte de la Circunvalación.”*

Por otra parte, sobre la razonabilidad de los precios de los *“pilotes pre-excavados y colocados en sitio diámetro 1 metro”* se otorga la presente autorización en observancia a lo contemplado en los oficios No. O-CN-2019.07.17-01 del 17 de julio del 2019, POE-01-2019-0930 del 9 de diciembre del 2019, POE-01-2019-0898 del 25 de noviembre del 2019 y POE-01-2020-0771 de fecha 5 de octubre de 2020.

Así las cosas, se autoriza al Consejo Nacional de Vialidad para modificar el contrato para el Diseño y Construcción del Corredor Vial “Circunvalación Norte”, Ruta Nacional No. 39, Sección Uruca (Ent. Ruta Nacional No. 108) – Calle Blancos (Ent. Ruta Nacional No. 109), producto de la licitación pública internacional No. 2013LI-000008-0DE00, suscrito entre el Consejo Nacional de Vialidad y el Consorcio Estrella – Hernán Solís, a efectos de incorporar la construcción de la Unidad Funcional V, por un monto de \$59.996.879,16.

III. Condiciones bajo las que se otorga la autorización

La autorización se otorga sujeta al cumplimiento de las siguientes condiciones:

1. Se otorga autorización al Consejo Nacional de Vialidad para modificar el contrato para el Diseño y Construcción del Corredor Vial “Circunvalación Norte”, Ruta Nacional No. 39, Sección Uruca (Ent. Ruta Nacional No. 108) – Calle Blancos (Ent. Ruta Nacional No. 109), producto de la licitación pública internacional No. 2013LI-000008-0DE00, suscrito entre el

Consejo Nacional de Vialidad y el Consorcio Estrella – Hernán Solís; a efectos de incorporar la construcción de la Unidad Funcional V.

2. La Administración asume la responsabilidad por las razones que motivaron la autorización en los términos indicados.
3. Las partes deberán suscribir un adenda al contrato, por medio del cual se establezcan las modificaciones aquí autorizadas. La Administración deberá verificar que el contrato se encuentre vigente al momento de suscribir la adenda correspondiente. Dicha adenda deberá contar con la aprobación interna según lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento sobre el Refrendo de las Contrataciones de la Administración Pública.
4. Se advierte que los documentos e información en relación con una declaratoria de patrimonio histórico-arquitectónico, estudios arqueológicos y SETENA, corresponde a la Administración y es de su exclusiva responsabilidad la verificación de las condiciones técnicas del proyecto en general.
5. La Administración podrá iniciar la ejecución de la construcción de la UFV, sin contar con la totalidad de las expropiaciones, en el entendido que con las propiedades que cuenta permiten la ejecución de los trabajos. Además, que estima que para el tronco en el plazo de 8 meses contados a partir de la orden de inicio, contará con las propiedades necesarias para asegurar la funcionalidad no solo de la UFV, si no del proyecto Circunvalación Norte, y en general del anillo de circunvalación. Por otro lado, por que se estima que en el plazo de 10 meses contados a partir de la orden de inicio, se contarán con las propiedades restantes, y que bajo esas particularidades, el plazo de 18 meses resulta ser suficiente para cumplir con las obras, según las proyecciones realizadas.
6. La Administración deberá dejar constancia en el expediente de todo su actuar, de manera que sea trazable las decisiones que tome.
7. La Administración deberá acreditar en el expediente administrativo que cuenta con el contenido presupuestario suficiente y disponible para atender los pagos producto de esta modificación contractual.
8. La razonabilidad del precio pactado queda bajo la absoluta y exclusiva responsabilidad de la Administración.
9. La Administración deberá solicitarle al contratista que adecue la garantía de cumplimiento acorde con la modificación autorizada y que cancele las especies fiscales correspondientes.
10. Es deber de la Administración verificar que el contratista se encuentra al día en la cancelación de las contribuciones sociales derivadas del artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social.

11. De igual manera, se deja bajo responsabilidad de la Administración verificar que el contratista se encuentre al día en el pago de las obligaciones previstas por el artículo 22 de la Ley No. 5662 en cuanto encontrarse al día con el pago de lo correspondiente al FODESAF.
12. Es responsabilidad de la Administración velar porque el contratista se encuentre al día en el pago de obligaciones derivadas de los impuestos nacionales.
13. Se deja bajo la exclusiva responsabilidad de esa Administración verificar que el contratista no tenga prohibiciones para contratar con el Estado -entendido en sentido amplio- y que no se encuentre inhabilitado para contratar con la Administración Pública, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Contratación Administrativa y su Reglamento.
14. La Administración deberá adoptar las medidas necesarias para contar con la supervisión que garantice la correcta ejecución de la construcción de la Unidad Funcional V.
15. Deberá quedar constancia en un expediente levantado al efecto, de todas las actuaciones relacionadas con esta contratación, ello para efectos de control posterior.

Se advierte que la verificación del cumplimiento de las condiciones antes indicadas será responsabilidad de Mario Rodríguez Vargas en su condición de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Vialidad o quien ejerza este cargo. En el caso de que tal verificación no recaiga dentro del ámbito de su competencia, será su responsabilidad instruir a la dependencia que corresponda ejercer el control sobre los condicionamientos señalados anteriormente.

Atentamente,

Allan Ugalde Rojas
Gerente de División

Fernando Madrigal Morera
Asistente Técnico

RGV/DVR/LCHA/MMR/mjav
NI: 3237-3575-3584-5967-6003.
G: 2013001268-12
Expediente digital: CGR-AUV-2021001467



Laura Chinchilla Araya
Asistente Técnico