

## **CONCESION CARRETERA SAN JOSE -CALDERA**

- **Longitud del Proyecto:**

En Proyecto se han considerado tres secciones, así:

San José - Ciudad Colón: longitud 14.20 Km.

Ciudad Colón – Orotina: longitud 38.80 Km.

Orotina – Puerto Caldera: longitud 23.80 Km.

Par un total de 78.60 Km. entre San José y Puerto Caldera.

- **Plazo de la Concesión:**

El plazo vigente de la Concesión San José – Caldera es de veinticinco años y seis meses, (25.50 años), contados ala fecha de iniciación que es el 09 de enero de 2008.

- **Costo del Proyecto:**

Se aprobó precio actualizado, en Acuerdo No. 02 del CNC, Sesión Extraordinaria No. 09-07 de octubre 02 de 2007: U\$ 229.9 millones, bajo concepto de sumaalzada.

Se aprobó Plan de Inversiones y Financiamiento, en Acuerdo No. 03 del CNC, Sesión Extraordinaria No. 09-07 de octubre 02 de 2007: U\$ 229.924.319,08 millones, bajo concepto de sumaalzada.

Valor de las obras adicionales CC-1 U\$ 35.935.741,00.

Valor total del Proyecto U\$ 265.860.060,08

- **Coordinador del Proyecto:**

en este proyecto no hay Coordinador de Proyecto, pero cuenta con la Gerencia de proyectos, la Ing. Hadda Muñoz Sibaja.

- **Antecedentes del proyecto:**

Mediante publicación de fecha 11 de septiembre de 1998 el Concejo Nacional de Concesiones invitó a presentar ofertas para la precalificación de posibles oferentes para la concesión de obra de servicio público de la carretera San José – Caldera.

En esta etapa resultaron precalificadas nueva (9) empresas y/o consorcios, según consta en el acuerdo No. 1 de la Sesión 1-98 del 5 de mayo de 1999, publicado en el Diario Oficial, en la Gaceta # 95 del 18 de mayo de 1999.

El Cartel de Licitación Publica Internacional 1-98 con precalificación de empresas para Concesión de Obra con Servicio Público de la carretera San José – Caldera, fue publicado en el Diario Oficial, en la Gaceta # 32 del 15 de febrero del 2000.

El 29 de noviembre del 2000, a las 10:00 A.M. se procedió a la recepción y apertura de ofertas, lo cual consta en el libro de actas del Concejo Nacional de Concesiones. Se recibió una sola oferta la cual fue presentada por el Consorcio Cartellone – Acosol.

Mediante acuerdo No. 1 de la sesión ordinaria No. 12, del día 14 de mayo de 2001, el Consejo Nacional de Concesiones acordó adjudicar la Licitación Publica Internacional 1-98 con precalificación de empresas para Concesión de Obra con Servicio Público de la carretera San José – Caldera, a favor del único oferente, el Consorcio Cartellone – Acosol.

La sociedad de Concesiones Viales (COVISA), Sociedad Anónima fue incorporada conforme a las leyes de la Republica de Costa Rica y sus estatutos y capital social, debidamente inscritos según requiere la LCOP y el Cartel de Licitación.

El 18 de diciembre de 2001 el Consejo Nacional de Concesiones y Concesiones Viales (COVISA), Sociedad Anónima, suscribieron el contrato de concesión de la carretera San José – Caldera. A esa fecha la totalidad de las acciones que conformaban el capital social de Concesiones Viales (COVISA) Sociedad Anónima, le pertenecían a la compañía José Cartellone Construcciones Civiles Sociedad Anónima, una de las empresas miembro del consorcio adjudicatario Cartellone – Acosol.

Mediante nota del 23 de enero de 2002, el Concejo Nacional de Concesiones envió a la Contraloría General de la Republica el antes citado contrato de concesión para su refrendo. Mediante oficio No. 01877 (DI-AA-516) de fecha 22 de febrero de 2002 la Contraloría General de la Republica decidió no refrendar el contrato hasta que Industrias Acosol Sociedad Anónima, la otra empresa miembro del consorcio adjudicatario Cartellone – Acosol, se constituya como accionista de Concesiones Viales (COVISA) Sociedad Anónima.

Mediante acuerdo no. 5 de la sesión Ordinaria No. 18-02 de noviembre 13 de 2002 el Consejo Nacional de Concesiones aprobó la firma de un Addendum al contrato de Concesión original. El 2 de diciembre de de 2002 el MOPT – CNC y Concesiones

Viales (COVISA) S.A. suscribieron el un nuevo Addendum al Contrato de Concesión de la Carretera San José – Caldera.

La composición accionaria de Concesiones Viales (COVISA) S.A. era así:  
José Cartellone Construcciones Civiles S.A. 47.5%  
Industrias Acosol S.A. 5.0%  
SNC-Lavalin de Costa Rica S.A. 47.5%

Mediante acuerdo No. 4 de Sesión Ordinaria No. 08-03 del CNC, de junio 11/03, el CNC ratificó el acuerdo en que la Concesionaria definió su nueva composición accionaria.

El 24 de junio del 2003, las partes Suscriben el Addendum No. 1 al Contrato de Concesión, el cual introduce una serie de cambios adicionales al Contrato de Concesión, los cuales se detallan en el mismo Addendum y entre otros deja sin efecto el Addendum al Contrato de Concesión suscrito el día 2 de diciembre de 2002.

El 6 de enero de 2005 COVISA S.A. y el CNC suscribieron un acuerdo de intenciones para procurar la cesión del Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos para el Proyecto Carretera San José – Caldera, acuerdo aprobado por el Consejo Directivo del CNC el 6 de enero de 2005, mediante Acuerdo único firme tomado en la Sesión Extraordinaria No. 105.

El 10 de junio de 2004 se firma el Addendum No.2, en el cual se hacen modificaciones y se introducen definiciones principalmente en el tema de inversiones.

El 9 de marzo de de 2006 se firma el Addendum No. 3 al Contrato de Concesión de Obra publica con Servicios Públicos para el proyecto de Carretera San José – Caldera. En este se acuerda ceder el cien por ciento de los derechos y obligaciones derivados del Contrato de Concesión de la Carretera San José – Caldera a las firmas integrantes del concesionario Consorcio Autopistas del Sol S.A., además se hacen otras modificaciones que aparecen claramente en el citado Addendum No. 3.

El 14 de marzo de 2007 las partes acuerdan suscribir el Addendum No. 4 al Contrato de Concesión de Obra publica con Servicios Públicos para el proyecto de Carretera San José – Caldera.

El 4 de octubre de 2007 las partes acuerdan suscribir el Addendum No. 5 al Contrato de Concesión de Obra publica con Servicios Públicos para el proyecto de Carretera San José – Caldera, en el cual se define en primer lugar dejar sin ningún efecto jurídico el Addendum No. 4 al Contrato de Concesión de Obra publica con Servicios Públicos para el proyecto de Carretera San José – Caldera firmado el 14

de marzo de 2007. Además se hacen otras modificaciones que aparecen claramente en el citado Addendum No. 5.

El día 8 de enero de 2008 la Administración dio Orden de inicio a la concesionaria Consorcio Autopistas del Sol S.A.

El día 01 de julio de 2008 se suscribe el CONVENIO COMPLEMENTARIO No. 01 al Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos de la Carretera San José – Caldera, entre el CNC y Autopistas del Sol, con el fin de establecer los términos y condiciones para la construcción, plazo y compensación al Concesionario, de las nuevas inversiones convenidas entre la Administración Concedente y la Concesionaria, en el marco del Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos de la Carretera San José – Caldera.

El 28 de agosto de 2008, mediante oficio No. 08682, la Contraloría General de la República refrenda el CONVENIO COMPLEMENTARIO No. 01 al Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos de la Carretera San José – Caldera.

Mediante oficio PSJC-978/08-2008 el CNC remitió al Concesionario la Orden de Servicios No. 5 “Inicio de Obras del Convenio Complementario No. 1”.

- **Empresa o Consorcio adjudicatario:**

Inicialmente se adjudicó la Licitación Pública Internacional 1-98 con precalificación de empresas para Concesión de Obra con Servicio Público de la carretera San José – Caldera, a favor del Consorcio Cartellone – Acsol y se creó la sociedad **Concesiones Viales (COVISA) Sociedad Anónima**, como Concesionaria de la obra.

Posteriormente el 9 de marzo de de 2006 se firma el Addendum No. 3 al Contrato de Concesión de Obra pública con Servicios Públicos para el proyecto de Carretera San José – Caldera. En este se acuerda ceder el cien por ciento de los derechos y obligaciones derivados del Contrato de Concesión de la Carretera San José – Caldera a las firmas: P.I. PROMOTORA DE INFRAESTRUCTURAS S.A., ITINERE CR VALLE DEL SOL S.A., INFRAESTRUCTURAS SDC COSTA RICA S.A. y M&S DI-M&S DESARROLLOS INTERNACIONALES S.A., integrantes del **Consorcio Autopistas del Sol S.A.**, nuevo concesionario de la obra.

- **Descripción del Proyecto:**

El proyecto esta dividido en tres secciones y a continuación se hace una descripción resumida de las obras a ejecutar.

**Sección I:**

Corresponde a una autopista existente que va desde el Gimnasio nacional en San José hasta la entrada de Ciudad Colón, con una longitud 14.20 Km. En los primeros 3.50 Km. de la vía, están en concreto hidráulico, se debe efectuar la rehabilitación, ya sea con cambio de estructura o reemplazo de losas dañadas.

En el tramo Circunvalación – Escazú se contempla la ampliación de la sección a tres carriles y ampliación del puente sobre el Río Tiribí.

Carril adicional entre los intercambios Escazú y Trejos Montealegre.

Carril adicional entre intercambio Trejos Montealegre y rampa de salida del Hospital Cima San José.

Mejorar y adaptar los Intercambios:

Intercambio Pavas.  
Intercambio Circunvalación.  
Intercambio Escazú.  
Intercambio Trejos Montealegre.  
Intercambio Multiplaza.  
Intercambio Guachipeín.  
Intercambio Santa Ana.  
Intercambio Río de Oro.  
Intercambio Ciudad Colón.

Construir las marginales que se requieran en la sección para mantener las condiciones de acceso restringido.

Hacer las inspecciones, pruebas y sondeos que considere necesarios para establecer daños en losas y estructuras de los puentes de la sección y determinar las obras de rehabilitación, mejoramiento o reconstrucción requeridas.

Hacer inspección, estudios, pruebas y análisis necesarios para evaluar el estado de drenajes menores y alcantarillas existentes, hacer la rehabilitación y mantenimiento, teniendo en cuenta los aspectos hidrológicos e hidráulicos.

Bahías para Autobuses y Puentes Peatonales, cuyo diseño debe tener en cuenta todos los criterios técnicos y de funcionalidad:

Sabana No. 1, frente al edificio de la Contraloría General de la Republica.  
Sabana No. 2, Cerca al paso a desnivel frente al antiguo Colegio La Salle.  
En el Intercambio Escazú.  
En las cercanías del Hospital Cima San José.  
En el Intercambio Multiplaza.  
En el Intercambio Guachipeín.  
Cerca de la marginal de concepción de Pozos de Santa Ana.  
Intercambio Santa Ana no. 1; ubicada al Este del paso a desnivel.  
Intercambio Santa Ana no. 2; ubicada cerca del desarrollo FORUM (al Oste).  
Cerca al paso a desnivel de Río de Oro de Santa Ana.  
Cerca al cruce Brasil de Santa Ana.

Paso a desnivel en camino de Canjel a Piedades, para evitar elusión de peaje.

Todas las actividades de señalización, seguridad vial, sistemas de drenaje, obras de contención, etc.

## **Sección II:**

Este tramo va desde Ciudad Colón hasta Orotina, con una longitud 38.80 Km. y debe ser construido en su totalidad por el Concesionario, con excepción de los cinco puentes mayores que realizó la Administración. El mantenimiento y operación de estos puentes si es responsabilidad del Concesionario.

La sección típica de la vía es de dos carriles de 3.65 m. de ancho, espaldones de 1.80 m. a ambos lados de la superficie de ruedo, con carriles de acceso de 3.65 m. de ancho y vías marginales de 2.50 m. de ancho y espaldones de 1.80 m. de ancho, según planos de licitación o requerimientos del proyecto. El Concesionario debe elaborar el diseño del pavimento y construir todos los elementos de la carretera, como drenajes, elementos de seguridad, señalización, limpieza de derrumbes, etc. y el mejoramiento y mantenimiento durante el plazo de la concesión.

Intercambios a construir según diseños:

Intercambio Ciudad Colón.  
Intercambio La Reforma.  
Intercambio La Guacima.  
Intercambio Siquiaries.  
Intercambio Turrúcares.  
Intercambio Los Llanos.

Intercambio El Coyol.  
Intercambio Atenas.  
Intercambio Balsa.  
Intercambio Escobal.  
Intercambio Orotina (completar).

Pasos a Desnivel:

Hacienda Brasil.  
Rincón Chiquito.  
Hacienda Siquiaries.  
Calle Ciruelas y Ferrocarril (compartido).  
Hacienda Santa Rita.  
Calle La Garita.  
Calle Cebadilla.  
Intercambio Atenas.  
Paso Inferior Balsa.  
Paso Superior Ferrocarril.  
Calle Escobal.  
Intercambio Escobal.  
Paso Inferior Hacienda Vieja.

Radiales:

El Coyol.  
Turrúcares.  
Atenas.  
Escobal.

Marginales:

Hacienda Brasil.  
Hacienda Ojo de Agua No. 1  
Hacienda Ojo de Agua No. 2  
Hacienda Ojo de Agua No. 3  
Hacienda Ojo de Agua No. 4  
Rincón Chiquito No. 1  
Rincón Chiquito No. 2  
Rincón Chiquito No. 3  
Hacienda Siquiaries No. 1  
Hacienda Siquiaries No. 2  
Turrúcares No. 1  
Turrúcares No. 2  
Turrúcares No. 3  
Turrúcares No. 4

Tajo Río Grande  
Río Grande – Balsa  
Pan de Azúcar – Caño Grande  
Quebrada Lapas – Quebradas  
Hacienda Vieja – Orotina  
La Arboleda

Carriles de Ascenso:

K29+250 – K30+200 Der.  
K30+080 – K30+605 Izq. y Der.  
K30+485 – K33+330 Izq.  
K35+515 – K36+700 Izq.  
K36+580 – K37+070 Izq. y Der.  
K38+190 – K39+115 Izq. y Der.  
K40+270 – K40+910 Izq. y Der.  
K40+760 – K44+204 Izq.  
K45+230 – K45+885 Izq.  
K46+310 – K46+810 Der.  
K46+980 – K48+160 Der.

Construcción de vías a cuatro Carriles:

K29+950 – K30+830 Izq. y Der.  
K33+050 – K33+950 Izq. y Der.  
K40+150 – K41+100 Izq. y Der.  
K51+200 – K51+350 Izq. y Der.

El Concesionario deberá diseñar y construir todos los canales, subdrenajes, alcantarillas y estructuras, según planos o requerimientos del Proyecto.

Sección III:

Este tramo va desde Orotina y termina en Caldera, con una longitud 23.80 Km. y una estructura de pavimento flexible de dos carriles de 3.65 m. de ancho cada uno y espaldones de 1.80 m. a ambos lados de la superficie de ruedo.

Incluye el mejoramiento y mantenimiento de drenajes, limpieza, seguridad, señalización, demarcación, tanto en la rehabilitación como durante la concesión. El pavimento deberá rehabilitarse según diseño elaborado por el Concesionario, con carriles de acceso de 3.65 m. de ancho y espaldones de 1.80 m. de ancho, según planos de licitación o requerimientos del proyecto. El Concesionario debe elaborar el diseño del pavimento y construir todos los elementos de la carretera, como drenajes, elementos de seguridad, señalización, limpieza de derrumbes, etc.

Intercambios:

Intercambio Orotina.  
Intercambio Pozón.  
Intercambio Calle Loros.  
Intercambio Huacas.  
Intercambio Salinas.

Mejoramiento y adecuación:

Intercambio Coyol.  
Intercambio La Rita.  
Intersección Gypsum.  
Intersección Contenedores.  
Intercambio Tivives.

Marginales, proyectar y construir según necesidades:

Del Km 52+800 al Km 53+900  
Del Km 57+720 al Km 58+820  
Del Km 57+720 al Km 58+320  
Del Km 67+355 al Km 67+755  
Del Km 67+700 al Km 70+900  
Del Km 82+900 al Km 84+900  
Del Km 83+900 al Km 84+900

Estudio y rehabilitación puente mayor del Río Jesús María.  
Estudio y mejoramiento del sistema de drenaje existente.

Bahías de Autobuses, diseñar y construir mínimo:

Intercambio Orotina.  
Cerca de la localidad de Masate.  
Intercambio La Rita.  
Intercambio Coyolar.  
Intercambio Pozón.  
Intercambio Calle Loros.  
Cerca de Cascajal.  
Intersección Gypsum.  
Intersección Contenedores.  
Intercambio Huacas.  
Cerca al poblado de Uvita.  
Cerca del poblado de Machuca.  
Intercambio Tivives.  
Intercambio Salinas.

Cerca de Mata de Limón.  
Intercambio Caldera.

Todos los diseños que elabore y presente el Concesionario serán sometidos a aprobación de la Administración y deben cumplir especificaciones técnicas y normas de diseño definidas en la Licitación de este Proyecto.

Además de lo anterior se encuentran las obra adicionales, las cuales se encuentran definidas en el Convenio complementario No. 01, CC-1.

- **Beneficios del Proyecto:**

Se dará continuidad y un excelente nivel de servicio al corredor vial que una la ciudad de San José con el puerto marítimo de la costa pacífica de Costa Rica, denominado Puerto Caldera. Este corredor corresponde a lo que se llama la Ruta No. 27. Con esta vía, en óptimas condiciones, se dispondrá de un corredor que facilite el tránsito de vehículos livianos y de transporte de pasajeros, así como también los vehículos de carga. Con esto se tienen mejores condiciones para la industria turística, para la comunicación interna de los nacionales y para el transporte de carga y mercaderías desde la costa del Pacífico hasta la ciudad capital de San José, beneficiando la actividad industrial, comercial y de importación y exportación.

- **Impactos económicos y ambientales:**

En la parte económica se dará salida y se dotará de una muy buena vía de transporte a la zona localizada en la Sección II, entre Ciudad Colón y Orotina, a más de generar beneficios económicos a la población de todo el corredor vial San José – Caldera, debido al incremento de la actividad turística y de transporte.

En la parte ambiental, dado que se trata de un corredor existente, en secciones I y III, y de un corredor que ya tenía en muy buena parte la trocha definida a nivel de explanación a más de los puentes mayores ya construidos, el impacto ambiental esperado sobre la zona del proyecto es mínima. Además existe un Informe de Evaluación del Impacto Ambiental del proyecto, elaborado por SETENA y cuyas recomendaciones se deben aplicar durante las labores de construcción.

También se cuenta con el Plan de Gestión ambiental (PGA) que por obligación contractual debe elaborar el Concesionario y presentar para aprobación ante el SETENA.

El Concesionario también está obligado a tomar las precauciones razonables durante la totalidad de la ejecución del proyecto, para evitar contaminación de ríos, arroyos y lagunas. Además sujetarse a todas las disposiciones Legales en lo referente a explotación de sitios de préstamo y disposición de materiales de desecho, uso de

sustancias químicas, evacuación de aguas, tala de árboles y cumplir con el PGA aprobado por SETENA.

- **Servicios Básicos:**

En cumplimiento de lo especificado en la Licitación, el Contrato de Concesión y los diseños, el Concesionario debe:

Construir, mejorar y adecuar el corredor vial San José – Caldera, de manera que presente un excelente Nivel de servicio durante todo el periodo de duración de la explotación d el Concesión.

Construir áreas de servicios especiales adyacentes a la vía para labores de control policial y sanitario. Estas zonas contarán con servicios sanitarios para los usuarios de la carretera. Esto incluye carriles de aceleración y desaceleración, zonas de estacionamiento, demarcación iluminación, etc. Estas áreas se construirán y ubicarán de tal manera que presten servicio a los usuarios de la vía en los dos sentidos de circulación.

Área de servicios generales localizada en la Sección II, con todos los requisitos de carriles de aceleración y desaceleración, zonas de estacionamiento, demarcación iluminación, servicios sanitarios, comunicaciones, etc. En esta zona de servicios y descanso, existirán servicios de restaurante y locales comerciales. Además se ubicará la estación de Atención de Emergencias, con sus edificaciones necesarias. Se contará con equipos como camión grúa de doble tracción, camioneta de doble tracción equipada, vehículo de patrullaje, una ambulancia en cada estación.

Estas áreas se construirán y ubicarán de tal manera que presten servicio a los usuarios de la vía en los dos sentidos de circulación.

Teléfonos de emergencia a lo largo de la vía.

Señalización, vallas de seguridad e iluminación.

Ejecutar el plan de paisajismo y equipamiento comunitario que se apruebe. Esto debe ser aprobado y coordinado por el ASECAN – MOPT.

Construir o mejorar estaciones de peaje en:

Tramo Escazú - Multiplaza.

Radial Ciudad Colón – intersección Brasil.

Tramo Ciudad Colón – Radial El Coyol.

Intercambio Atenas – Radial Atenas.

Tramo Atenas – Orotina.

Tramo Pozón – Caldera.

Intercambio Pozón – Costanera sur.

Los sistemas de peaje deben contemplar recolección manual o semiautomática, automática, debito electrónico, otras propuestas del Concesionario.

- **Aspectos Generales:**
- **Marco Legal:**

La figura jurídica utilizada para la ejecución del objeto de este contrato es la de Concesión de Obra Pública con Servicio Publico.

El contrato se rige por:

La Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos y su respectivo Reglamento.

La Ley de Contratación Administrativa y su respectivo Reglamento.

La Ley General de la Administración Pública, la cual será de aplicación supletoria.

Los siguientes documentos también se consideran parte integral de este contrato:

- La LCOP y su Reglamento y las demás normas legales de aplicación supletoria.
- El modelo tarifario y las tarifas aprobadas por la ARESEP mediante su resolución de su Sesión Extraordinaria No. 180-2000 del 31 de enero de 2000, y mediante acuerdos del 01-180-2000- al 11-180-2000.
- El cartel de Licitación de precalificación de las empresas y los documentos presentados para estos efectos por el adjudicatario.
- El Cartel de la Licitación, sus modificaciones y aclaraciones.
- La oferta del adjudicatario y cualquier manifestación que esta realizare con posterioridad a la apertura de las ofertas y que fuere aceptada por la Administración.
- El acto de adjudicación de la Licitación.
- Los planos de construcción y rehabilitación de los tres tramos del proyecto, incluyendo sus correspondientes memorias de cálculo, una vez que hayan sido preparados por el Concesionario y aprobados por la administración Concedente.
- Los planos de las marginales e intersecciones a construirse, una vez que hayan sido preparados por el Concesionario y aprobados por la Administración Concedente.
- Los planos de los puentes menores, una vez que hayan sido preparados por el Concesionario y aprobados por la Administración Concedente.
- Los planos de los puentes menores, una vez que hayan sido preparados por el Concesionario y aprobados por la Administración Concedente.

- Los planos de los puentes mayores.
- El CR-77.
- Las normas y diseños para la construcción de carreteras.
- El Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito.
- Revisión de demanda para la concesión del proyecto Ciudad Colón – Orotina. Estudios de Greiner Ingetrans.
- Estudio de Impacto Ambiental Carretera Ciudad Colón – Orotina y los oficios de la SETENA y del Consejo Nacional de Concesiones relacionados con éste.
- Cuestionario 545-98 FEAT presentado ante la SETENA para el proyecto de rehabilitación del tramo de la Carretera Próspero Fernández y Orotina – Caldera.
- Especificaciones especiales para la construcción de la vía y las estructuras.
- Revisión y Diseño de Pavimentos según el nuevo estudios de tránsito, una vez que hayan sido realizadas por el Concesionario y aprobadas por la Administración.
- Actas de inspección y entrega de obras e Inventario de la Red Vial Relevante existente a la fecha de apertura de las ofertas del proceso de licitación para la Concesión de la carretera San José – Caldera.

En caso de discrepancia entre los documentos, prevalecerá la Ley y el Reglamento sobre cualquier documento, el Contrato prevalecerá sobre el Cartel de la Licitación y El Cartel de la Licitación prevalecerá sobre cualquier otro documento no citado en este párrafo.

- **Situación Actual:**

Actualmente las obras se adelantan en las tres secciones del proyecto, con mayor intensidad en las Secciones I y II. En los primeros días de septiembre de 2008 se dio inicio a las obras de la Sección III, Orotina – Caldera.

También se esta trabajando en las obras definidas para las Inversiones Adicionales del Convenio Complementario No. 1 CC-1.

En términos generales las obras se desarrollan dentro de los plazos previstos, presentándose algunos atrasos en actividades relacionadas con movimiento de tierras o conformación de rellenos y con adelantos en lo relacionado con estructuras.

La calidad de las obras y el cumplimiento de las normas de construcción se han mantenido dentro buenos estándares, con algunas excepciones que han sido motivo de queja por parte de la supervisora del Proyecto, Consorcio EUROESTUDIOS – IMNSA y que en la mayoría de los casos se han venido subsanando y que en algunos pocos casos han quedado con situación anómala en espera de corrección. Todo este manejo ha quedado plasmado en diversas comunicaciones de la Supervisora y en notas en el Libro de Bitácora de la Obra.

La Administración, el Concesionario y la supervisora trabajan en la solución de temas relacionados con la expropiación de franjas de terreno requeridas para el corredor vial y sus obras complementarias, así como también en la definición de reclamos por afectaciones prediales interpuestas por los vecinos de la vía.