

SESIÓN No. 1462-17

Acta de la Sesión Ordinaria No. 1462-17 celebrada por el Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad, en el Consejo Nacional de Vialidad el día 06 de noviembre de 2017, a las 4:30 p.m. con la asistencia de los siguientes Directores:

Ing. Germán Valverde González	Presidente
M Sc. Mario Durán Fernández	Director
Licda. Mónica Navarro del Valle	Directora
Lic. Christian Campos Monge	Director
Lic. Nelson Gómez Barrantes	Director

Ausentes:

La señora Vicepresidenta, Inga. Giselle Alfaro Bogantes, en funciones propias de su cargo y el director Jorge Solano Jiménez por motivos personales.

Asisten además:

Lic. Carlos Solís Murillo	Director Ejecutivo a.i.
Licda. Magally Mora Solís	Secretaria de Actas

Invitados (as):

Sr. Roy Benamburg, Representante Banco de Costa Rica
Sra. Hadda Muñoz, Representante Banco de Costa Rica
Sr. Germán Brenes, Representante Banco de Costa Rica
Sr. Adrián Sánchez, Unidad Ejecutora, Proyecto San José- San Ramón

Contenido:

Artículo Primero.- Aprobación del Orden del día

Artículo Segundo.- Asuntos Urgentes

Artículo Tercero.- Asuntos de los señores Directores

Artículo Cuarto.- Licitación Abreviada No. 2017LA-000011-0006000001 "Trabajos para la atención de la Ruta Nacional No. 316 (En lastre), Secciones de Control Nos.: 10060 y 11190 (San Antonio Puriscal (R. 239)-Límite Cantonal Puriscal/Mora (Quebrada Grande)-Piedras Negras (R.136)); Zona 1-2"

Artículo Quinto.- Presentación del proyecto de Fideicomiso San José-San Ramón

Artículo Sexto.- Informe de Seguimiento a la Emergencia producto de la Tormenta Nate

Artículo Séptimo.- Reglamento de Teletrabajo del Consejo Nacional de Vialidad

Artículo Octavo.- Correspondencia

Artículo Noveno.- Aprobación de Actas

Al ser las 4:30 p.m. el señor Presidente, Ing. Germán Valverde González, inicia la sesión.

ARTÍCULO PRIMERO

Aprobación del Orden del Día:

El señor Presidente, Ing. Germán Valverde González, somete a aprobación el orden del día, solicitando su modificación para conocer como último punto el borrador de acta remitido por la Secretaría de Actas.

De conformidad con el mismo, los señores Miembros por unanimidad determinan:

Acuerdo:

Modificar el orden del día.

ARTÍCULO SEGUNDO

Asuntos Urgentes:

No se presentan asuntos urgentes.

Se incorpora a la sesión el director Durán Fernández.

ARTÍCULO TERCERO

Asuntos de los señores Directores:

3.1) Seguimiento proyectos UNOPS:

El señor Ministro comenta que a raíz de las dificultades - conocidas por todos - presentadas con UNOPS, la semana pasada los convocó a una reunión para dar seguimiento a algunos proyectos, pero también, para entrar en un análisis respecto a las circunstancias suscitadas alrededor de los proyectos que tienen a su cargo. Se les planteó el repensar los proyectos que todavía están en una etapa muy madura, como son los intercambios de Guadalupe y de La Bandera. El objetivo de este planteamiento es que reformulen el modelo de gestión que

se tienen en los acuerdos suscritos con UNOPS, de tal manera que se trate de dejar la esencia del aporte más importante que UNOPS puede dejar a CONAVI en la ejecución de los proyectos y dejar en la Administración la ejecución de aquellas actividades en las que, de todas formas, la presencia de UNOPS no ha resultado una mejora significativa en los procesos y ellos estuvieron de acuerdo, les pareció adecuado que eso podría generar un horizonte más abierto y tranquilo de ejecución de esos proyectos para lo que resta con ellos. En el transcurso de esta semana, trabajarán en una propuesta que posteriormente se verá en este Consejo sobre el cambio de modelo de gestión para esos proyectos; eventualmente eso podría originar un balance de los costos y de los servicios que necesariamente van a tender a reducir el pago que se le hace a UNOPS porque se estarían recibiendo menos servicios. Finalmente, en esta línea y estima que podría ser antes de que finalice el año, se estaría sometiendo a aprobación de este Consejo la modificación de los acuerdos de entendimiento suscritos con UNOPS.

El director Campos Monge opina, señalando que, de igual forma lo ha escuchado en la Cámara de la Construcción, en UCCAEP, que CONAVI ocupa un esquema horizontal que haga gestoría de proyectos, que finalmente son grupos de personas que están contratadas por un esquema privado que pueden ser asignadas a un proyecto por 6 meses, un año, año y medio, y que la agilidad de esas Unidades Ejecutoras es bastante clara. En este sentido, recuerda que, en algún momento había planteado que CONAVI pudiera trabajar la idea, que con estas experiencias que se han obtenido del BID y UNOPS creara un cartel que permita en un año o año y medio, tener un banco de firmas que nada más se contraten para que lleven a cabo la gestoría del proyecto, es decir un grupo experto que se encargue desde el diseño, expropiaciones, etc, que desarrolle todo el proyecto y con un CONAVI que lleve la supervisión. Finalmente, insiste en que es necesario un cambio en la gestión de la Institución. Asimismo, recuerda que está pendiente el análisis del tema de la reorganización.

El señor Ministro manifiesta que eso se puede pensar y analizar, pero sí cree que, a pesar de los problemas internos para la ejecución de los proyectos, algo que afecta muchísimo y que también afectó a UNOPS son los procesos en los que se ven implicados todos los proyectos, porque le pasó al MOPT y se creó CONAVI y le pasó a CONAVI y se contrató a UNOPS y le pasó a UNOPS, entonces, al final, independientemente, de quien esté a cargo de los proyectos, están los procedimientos que son los mismos, por lo que, opina que va haber un cambio cuando se modifique la Ley y los procesos de contratación de obra no tengan que llevar todos esos procedimientos. Sin embargo, coincide con el director Campos Monge en que algo hay que hacer, por lo menos, para mejorar, con las herramientas con que cuenta la Administración.

Se toma nota.

ARTÍCULO CUARTO

Licitación Abreviada No. 2017LA-000011-0006000001 "Trabajos para la atención de la Ruta Nacional No. 316 (En lastre), Secciones de Control Nos.: 10060 y 11190 (San Antonio Puriscal (R. 239)-Límite Cantonal Puriscal/Mora (Quebrada Grande)-Piedras Negras (R.136)); Zona 1-2":

Se conoce el oficio No. DIE-08-17-3445 de fecha 31 de octubre de 2017, suscrito por el señor Carlos Solís Murillo, Director Ejecutivo a.i., mediante el cual somete a aprobación recomendación de adjudicación No. CRA 051-2017, suscrita por la señora Carmen María Rímola, Presidenta de la Comisión de Adjudicaciones, de la Licitación Abreviada No. 2017LA-000011-0006000001 "Trabajos para la atención de la Ruta Nacional No. 316 (En lastre), Secciones de Control Nos.: 10060 y 11190 (San Antonio Puriscal (R. 239)-Límite Cantonal Puriscal/Mora (Quebrada Grande)-Piedras Negras (R.136)); Zona 1-2".

Analizada la información que antecede, los señores Directores por unanimidad resuelven:

Acuerdo Firme:

Analizados los informes legal, técnico, de razonabilidad de precios, la recomendación de la Comisión de Recomendación de Adjudicaciones No. CRA 051-2017 y el oficio No. DIE-08-17-3445, se acogen y se adjudica la Licitación Abreviada No. 2017LA-000011-0006000001 "Trabajos para la atención de la Ruta Nacional No. 316 (en lastre), Secciones de Control Nos. 10060 y 11190 (San Antonio Puriscal (R. 239)-Límite Cantonal Puriscal/Mora (Quebrada Grande)-Piedras Negras (R. 136)); Zona 1-2", a la empresa Constructora Hermanos Bustamante e Hijos, S.A., cédula jurídica No. 3-101-163914, por un monto de ₡179.998.820.00 (Ciento setenta y nueve millones novecientos noventa y ocho mil ochocientos veinte colones con 00/100) y un plazo de ejecución de 120 (ciento veinte) días naturales.

ARTÍCULO QUINTO

Presentación del proyecto de Fideicomiso San José-San Ramón:

Al ser las 5:00 p.m. se incorporan a la sesión los señores (a) Roy Benamburg, Hadda Muñoz, Germán Brenes, representantes del Banco de Costa Rica y el Ing. Adrián Sánchez, de la Unidad Ejecutora del proyecto.

Inicia el Lic. Carlos Solís manifestando que los representantes del Banco de Costa Rica se han reunido con su persona en varias oportunidades y han coincidido en las mismas preocupaciones a partir del refrendo de la adenda al contrato, sobre todo por el proceso que se avecina por estudios de diversa naturaleza, la conformación de la UAP, la estructuración financiera del proyecto pero especialmente, por el tema del financiamiento en esta etapa, que si bien es cierto, en el contrato está claro que inmediatamente después

de esta situación había que tener los contratos de cesión de los peajes, lo cierto es que, por haber en el intermedio un estudio de tarifas, había que repensar lo que más favorece en este caso al proyecto. En esta línea, se estimó la conveniencia que tanto los representantes del Banco de Costa Rica como la UERS se presentaran a este Consejo para explicar y dar a entender la necesidad del financiamiento en esta etapa del proceso.

Seguidamente el señor Roy Benamburg agradece el espacio concedido en la presente sesión y señala que como fiduciarios tienen el interés de dar cuentas a este Consejo de lo que han hecho y están haciendo porque a pesar, de la situación que está atravesando el BCR actualmente, han continuado trabajando seriamente para que se cumplan las diferentes fases y actividades estipuladas en el contrato, en donde como fiduciarios deben rendir cuentas y en algunos temas corresponde a este Consejo tomar decisiones. Agrega que, de acuerdo a lo establecido en la Adenda 1 del contrato, están haciendo contrataciones en el fideicomiso y se está formando el equipo de trabajo. Asimismo, están gestionando el crédito puente, para esto, se han llevado a cabo, la semana pasada, varias reuniones con el BCIE y el BID. Finalmente añade, que el fin es trabajar en equipo.

Por su parte, la señora Hadda Muñoz acota que se ha trabajado en una presentación en donde se trató de resumir todo el trabajo que se ha venido ejecutando en cumplimiento de lo estipulado en el contrato del proyecto; el cual responde a las principales tareas de la fase preoperativa; estudios de factibilidad y estructuración financiera, como insumo medular para el desarrollo de la plataforma de arranque del proyecto, la definición del contrato de cesión de cobro de peaje y escenarios de modelos financieros para la consecución del financiamiento. Dentro de las principales tareas de la etapa preoperativa está la planificación del proyecto. En este sentido, el artículo 1 de la Ley 9292 establece que se da la autorización al Poder Ejecutivo para que constituya un fideicomiso cuyo fin primordial es planificar, diseñar, financiar, construir, operar y dar mantenimiento a la obra pública, es decir, define cómo hay que emprender el proyecto en la fase de arranque. Por otra parte, el artículo 2 señala que el proyecto deberá construirse cumpliendo los parámetros y estándares de calidad, ambientales, ingenieriles, de seguridad y en atención a las mejores prácticas internacionales; sobre éstas prácticas, se cuenta ya con un listado completo de las normas SIECA que hay que cumplir para la definición del proyecto. Ahora bien, hay una condición que va unida a la anterior, que corresponde al proceso de planificación y es que tiene que establecerse cuál es el proyecto técnicamente viable; sin embargo, se tiene claridad absoluta que el proyecto aún no está definido. Recuerda que cuando se incorporó al grupo de trabajo, en las primeras reuniones que se sostuvieron en el BCR, funcionarios de CONAVI, hicieron una presentación sobre la sección típica a cumplir, los carriles que la Ley establece y prácticamente se daba por un hecho que ese era el proyecto a desarrollar. No obstante, de acuerdo a las buenas prácticas es mediante un estudio de factibilidad que se determina cuál es el proyecto técnicamente viable, desde la perspectiva financiera, ingenieril, ambiental, legal, etc.

Continúa señalando que es importante que se tomen en cuenta las preocupaciones que hay a lo interno del Banco sobre las expectativas del público en general: Será una carretera de primer nivel, todos los aspectos técnicos están definidos, la construcción se iniciará dentro

de pocos meses, el peaje será muy inferior al de la concesión. Recuerda que representantes de entidades institucionales nacionales, tan importantes, entre ellas, como el Lanamme, señalaron que todos los aspectos técnicos estaban definidos y que, en un documento denominado "De la Protesta a la Propuesta" estaba todo claramente definido (ingeniería, financiero) lo cual no es cierto. Por otra parte, en cuanto a que, la construcción se iniciará dentro de pocos meses, también el BCR dijo que en 3 meses habría maquinaria, obra, que se empezarían con topics y esto tampoco es así, porque hay lineamientos que respetar y se ha insistido en todas las instancias (Aresep, CGR, Sugef, etc) que se está haciendo el mayor de los esfuerzos para cumplir con las normas técnicas, legales, financieras y de toda índole para que el proyecto se ejecute bien y bajo esta consigna se continuará trabajando. Con respecto, a que el peaje será muy inferior al de la concesión, lo cual, es conocido por todos, es un peaje de máximo de ¢1000 y así se dijo a las comunidades, pero la realidad es que tiene que hacerse un estudio de factibilidad donde se cumplan todos los procesos, los cuales ya están identificados por el Banco, para tener claridad de todo el trabajo por hacer aquí. Se requieren al menos 2 años para completar el estudio de preinversión, según la planificación formulada, ya se cuenta con un cronograma completo, que son casi 2000 líneas de acción en donde están identificadas todas las actividades, las cuales ya se empezaron a revisar con la UERS; ahora bien, se trata de optimizar los tiempos, sin embargo, no se pueden optimizar estos, a costa de malos resultados o una deficiente planificación. Se requieren de estos dos años como mínimo para poder llevar a cabo los estudios de factibilidad que son los que van a dar la pauta para toda la gestión de estructuración financiera, para saber cuál es el proyecto, cuánto cuesta, cuáles son los ingresos potenciales, establecer los indicadores económicos y financieros, y esos son los que van a determinar cuál es la estructuración financiera y finalmente la consecución del financiamiento, también va a determinar cuál es el proyecto, qué redes están afectadas para ir e iniciar toda la tarea de coordinación con la entidades de servicios públicos, los diseños, los presupuestos y así tener listo todo para cuando se dé, la orden de inicio del diseño y construcción de cualquier contrato del fideicomiso; de igual forma, está la obtención de la viabilidad ambiental, proceso que de todos es conocido es bastante complejo; igualmente están los procesos de desalojo, reubicaciones y expropiaciones. Por lo que, considerando todo lo anterior, todas las tareas de estos dos años o 37 meses establecidas en el cronograma difícilmente puedan llegar a cumplirse, sin embargo, la idea es hacer el mejor de los esfuerzos; el cronograma a pesar de que también tiene identificados los riesgos por atrasos, objeciones, apelaciones, etc toda esa programación está como si fuera ideal. Así el panorama, ahora corresponde ir a las comunidades y decir la realidad de las cosas. Se está tratando de coordinar una reunión con el Grupo Consenso para explicarles la situación.

Se retira de la sesión el director Campos Monge.

Continúa señalando que, conociendo estos antecedentes, la primera tarea que emprendieron fue elaborar un cronograma, el cual sigue siendo preliminar, porque aún no se cuenta con la UAP, en donde cada uno de sus gerentes y especialistas decidan en su área de acción todas las tareas que hay que emprender, pero si resultaba necesario tener una programación mínima para poder establecer las actividades, plazos y el costo asociado

a cada una de estas actividades. En este sentido, separó las actividades en dos fases; las actividades preparatorias que son básicamente preparar toda la normativa, los manuales, procedimientos, la consecución del financiamiento para el arranque y en la segunda fase empezar con todo el proceso de planificación, iniciando con los estudios de factibilidad. No obstante, para iniciar todas estas actividades se requiere presupuesto y en virtud de esto, se dieron a la tarea de ver de qué forma, se podía conseguir un financiamiento puente que permitiera financiar todas estas actividades. Todas las tareas del cronograma se desarrollarían en 37 meses y cumplido el cierre financiero que es la condición para poder iniciar la contratación del diseño y construcción se iniciaría con la fase de etapa constructiva, iniciando con todas las actividades para obtener la autorización del presupuesto del fideicomiso por parte de la Contraloría General y empezar con las contrataciones tanto de la supervisión como de la empresa que se encargaría del diseño y construcción y mantenimiento según la decisión que se tome a partir de los estudios de factibilidad.

Seguidamente se refiere a las fases del fideicomiso señalando que actualmente se encuentran en la fase pre-operativa (37 meses) que tiene asociadas una serie de actividades y la primera es la conformación de equipos: UAP y Estructuración Financiera y preparación de normativa. El BCR ya inició las contrataciones para que la UAP pueda operar e iniciar todas las actividades previstas, sin embargo, en la adenda claramente se establece que la obligación del BCR es aportar el recurso humano, pero se requieren recursos materiales, es por esto, que se empezó con el proceso para la consecución mínima del financiamiento para el arranque del proyecto que serían los estudios de factibilidad, la estructuración financiera, la gestión de las contrataciones y con esto se cerraría la etapa pre-operativa o pre-constructiva. Posteriormente vendría la etapa constructiva - que se estima en dos años y medio, sin embargo, dependerá de los resultados del estudio de factibilidad - con elaboración de diseños, el desarrollo de la construcción y equipamiento, inicio de la operación y mantenimiento por el plazo remanente.

Agrega que en la etapa de planificación en la que se encuentran actualmente, toda la plataforma técnica va a surgir de los estudios de factibilidad y posteriormente la estructuración financiera. Asimismo se refiere a cada uno de los objetivos del estudio de factibilidad que hay que contratar: establecer el cronograma de ejecución de obras por fases, considerando las limitantes actuales del derecho de vía existente y la Ley 9292; obtener el anteproyecto, incluyendo las obras complementarias, para la contratación del diseño y construcción de los tramos; identificar y valorar las áreas adicionales a expropiar y recuperar para la construcción del proyecto definitivo; obtener la información técnica para los estudios ambientales requeridos para gestionar la viabilidad ambiental del proyecto definido; definir la ubicación de las estaciones de peaje y la estructura tarifaria; análisis económico y financiero del proyecto definitivo y proporcionar los insumos necesarios para la estructuración financiera. Asimismo, explica cada una de las fases del estudio: definición de características del proyecto y obtención de topografía; proyecciones de demanda y escenarios de tarifaria; análisis funcionales y anteproyecto y análisis económico y financiero. Los productos del estudio serían: cronograma de ejecución y anteproyecto; estructura tarifaria y parámetros de ajuste e informe de factibilidad técnica, económica y financiera,

que será la base para la estructuración financiera. En este proceso de estructuración financiera el fiduciario (estructurador) debe: buscar y analizar las alternativas de financiamiento; elaborar borrador de modelo financiero y perfil de proyecto y con base en esta información técnica, iniciar todo el proceso formal de búsqueda de bancos solicitando muestras de interés que permita finalmente determinar cuáles son las condiciones que los Bancos están dispuestos a pagar y elaborar un modelo financiero e informe de estructuración que se remite a los fideicomitentes para la revisión y aprobación correspondiente, obtenida esta aprobación, el fiduciario podrá iniciar con todo el proceso de formalización de los contratos de financiamiento.

Agrega que, con base en todos los antecedentes y explicaciones dadas, empezaron hacer diligencias para ver de qué forma se puede conseguir el financiamiento que se requiere para el arranque del proyecto. Lo primero que identificaron fue que para poder iniciar cualquier gestión formal se necesita tener debidamente formalizado con las partes el contrato de cesión de derecho de cobro y recaudación de peajes. Ahora bien, para poder emprender las tareas de consecución del financiamiento se necesita poder contar con los estudios de factibilidad y posteriormente el informe de estructuración financiera. Desde esta perspectiva se estimó que lo mejor es conseguir el financiamiento en dos fases, en una primera fase, conseguir el financiamiento necesario para el desarrollo de toda la etapa pre-operativa, éste se respaldaría con el flujo de ingresos de peajes existentes y se requiere la formalización del contrato de cesión y aprobación de tarifa por ARESEP y en una segunda fase, cuando ya se haya emprendido toda esta etapa pre-operativa que finaliza con el informe de estructuración financiera, iniciar ésta fase dos, con la búsqueda del financiamiento para el diseño, construcción, operación y mantenimiento a largo plazo, que se respaldaría con flujo de ingresos de las nuevas tarifas de peaje y para lo cual se requiere el informe de estructuración financiera por parte de CONAVI.

Continúa acotando que en la situación actual del flujo de ingresos de peajes se utiliza por Ley solo para cubrir costos de conservación vial y operación de peajes; de acuerdo al contrato de fideicomiso, se pretende a través del contrato de cesión de derecho de cobro de peajes, cambiar esa concepción al flujo a efecto que ese flujo de ingresos de peajes sea utilizado para el apalancamiento del proyecto, que es el único respaldo que se tiene actualmente para la consecución del financiamiento. Así el plan de transición de peajes se va a enfocar en este punto en concreto y sobre esto es que ambos equipos han venido trabajando para poder tener este contrato de cesión lo antes posible. Se elaboró una estructura que hay que completar conforme se vayan tomando decisiones al respecto; en el plan de transición vial se tiene claro que CONAVI asume la administración y financiamiento de contratos de conservación vial existentes, con cargo al fondo vial, hasta el inicio de la construcción; posteriormente esa responsabilidad se le traslada al contratista. Otros aspectos a considerar son el traspaso del flujo de ingresos de peajes al fideicomiso; la definición de aportes del CONAVI al fideicomiso y se han definido varios escenarios, cuya decisión final corresponde a este Consejo; también está la definición de tarifas en donde se ha determinado que los ingresos potenciales que se han identificado, en la carretera General Cañas, con el cobro de la tarifa actual y en las condiciones actuales, no permiten cubrir todos los gastos. Esto se vio con la elaboración del modelo financiero en cada uno de

los escenarios plateados; en el escenario 1, el fideicomiso asume todos los costos de la fase pre-operativa y CONAVI asume los costos de conservación vial; en el escenario 2, CONAVI asume los costos de administración y operación de peajes existentes y Conservación Vial hasta inicio de fase constructiva y en el escenario 3 CONAVI asume los costos de administración y operación de peajes existentes, los de Conservación Vial, los de seguros de obras existentes y lucro cesante e indemnizaciones; lo anterior, porque este financiamiento es necesario conseguirlo en esta fase, porque para la consecución del financiamiento de largo plazo, las entidades van a requerir que todo esté expropiado, porque no podrían financiar un proyecto que no sea viable técnicamente y seguro por si algo sucede y les impide cobrar el peaje y el seguro de obra existente en caso que suceda algún daño y poder cubrir un eventual costo de reparación. Con este escenario 3, han venido analizando qué opciones hay para la toma de decisiones del CONAVI y han considerado que los fideicomitentes podrían aprobar este financiamiento como un financiamiento puente y se recupera o cuando se haga el cierre financiero del largo plazo, dentro de ese cierre financiero se incluyan estos gastos y cuando se logre el cierre el primer desembolso va a ser proyectado para poder reponer al CONAVI cualquier recurso que haya dispuesto para estos efectos.

Seguidamente se refiere a la estimación de los costos de la fase pre-operativa; a los supuestos del modelo financiero, de acuerdo a los tres escenarios anteriormente expuestos y a sus resultados.

Concluye señalando que la decisión final del escenario a aprobar es de los fideicomitentes y es importante tener claridad, de que para que el proyecto pueda iniciar, se debe garantizar por lo menos, el financiamiento de la fase pre-operativa; lo cual debe ser definido en el contrato de cesión y dejar todas las pautas para poder lograr la bancabilidad de esta primera etapa. Ahora bien, a la luz de la misma Ley- contrato, se tienen dos opciones para cubrir el financiamiento total de la etapa pre-operativa que son: el aporte de fideicomitentes y el aumento de tarifas de peaje existentes o una combinación de ambas opciones y es lo que se ha estado tratando de definir y para lo cual se han llevado a cabo varias reuniones en ARESEP con la UERS.

El señor Benamburg indica que hay una tercera opción que se ha venido conversando y es que CONAVI lo aporte como una cuenta por cobrar al fideicomiso y luego se reintegra al CONAVI.

Continúa la señora Muñoz manifestando que tendiendo claro que los ingresos potenciales o previstos son insuficientes, que se requiere aumentar las tarifas de peajes existentes para garantizar el financiamiento total de la etapa pre-operativa y que se debe definir en el contrato de cesión el procedimiento que debe implementarse para aumentar estas tarifas de peaje. En virtud de esto, se recurrió a ARESEP y se le presentaron dos opciones: iniciar con la tarifa actual y autorizar uso de los flujos provenientes del cobro de peaje existente para cubrir costos iniciales (período de gracia) y financiamiento; ahora bien, como es insuficiente, en el contrato de cesión debe establecerse el mecanismo de actualización de los peajes existentes y se ha estimado que se puede utilizar el enfoque conceptual

establecido en la cláusula 9 del contrato de fideicomiso, la ventaja de esta opción es que entrando el contrato se puede iniciar. La segunda opción es iniciar con las tarifas actualizadas por ARESEP, sin embargo, se tiene entendido que no fue posible en su momento, la actualización, por unos errores que encontraron por lo que se deben hacer recálculos para definirla.

Finalmente, acota que, con el fin de ir adelantando las tareas pendientes, la idea es reunirse con la UERS para revisar el cronograma de ejecución, donde están identificadas las actividades, los hitos y plazos finales de esta etapa pre-operativa; acordar los costos de la etapa pre-operativa con base en las estimaciones con que cuentan; definir la propuesta de financiamiento por fases; acordar el plan de transición de peajes; definir los posibles aportes de los fideicomitentes para la etapa pre-operativa; definir el contrato de cesión de cobro de peajes y finalmente elaborar el modelo financiero para obtención del financiamiento. Actualmente, con la ARESEP se está viendo la posibilidad de traspasar en forma directa los ingresos actuales al Fideicomiso, sin tener que aprobar cambio de metodología. Se debe igualmente, definir con ARESEP los resultados de actualización de las tarifas actuales que realizan de oficio y posible fecha de aplicación y la posibilidad de utilizar el enfoque conceptual definido en el contrato de fideicomiso para definir las tarifas a cobrar en etapas pre-operativa y constructiva.

La directora Navarro Del Valle consulta si lo expuesto va a ser enviado formalmente al Consejo como una solicitud.

La Inga. Hadda Muñoz indica que ya fue enviada la solicitud y no se ha obtenido respuesta.

Recuerda la directora Navarro Del Valle que, según lo señalado por la Contraloría General de la República, el cambio del cronograma debe ser remitido a este Consejo.

La Inga. Hadda Muñoz manifiesta que la idea que tenían era enviarlo el viernes pasado, sin embargo, están revisando las actividades relativas al cierre financiero.

El señor Ministro indica que tiene varias observaciones con respecto a lo expuesto. Una de ellas es que este cronograma de actividades es similar al cronograma inicial que se había enviado como borrador en el proceso de aprobación del contrato y que fue discutido en Casa Presidencial; es un cronograma que se había trabajado entre el CONAVI y ESFERA y fue el que produjo un poco de discusión respecto a la adenda, porque funcionarios del Banco en aquel momento, argumentaron que no era aceptable, ya que consideraban que el proyecto podía iniciar en menos tiempo y la adenda iba dirigida a eso. Recuerda que la primera versión de la adenda que se presentó en este Consejo, buscaba un esquema de ejecución muy diferente, en la cual el Banco tenía control absoluto del proyecto y con ese control total y de toma de decisiones, se pretendía, por ejemplo, en vez de tener un anteproyecto, gestionar contrataciones directas, sobre esto, en su oportunidad como director ejecutivo, junto con el equipo de trabajo y algunos directores de este Consejo, fueron muy contundentes e insistentes en que eso no era posible. Igualmente recuerda, que la recomendación de la dirección ejecutiva en aquel momento, fue que esa adenda no

podía aprobarse, la cual tenía aproximadamente 80 modificaciones, no se ajustaba al marco de legalidad y pretendía el Banco ese control absoluto. Es así, que se reformula y es la que hoy se encuentra aprobada por la Contraloría General de la República. Por otra parte, recuerda también, que hubo duda tanto en el seno de este Consejo como en el Órgano Contralor, respecto a que, cuáles eran los plazos que se acortaban, que no son estos plazos de ejecución, sino eran los plazos de contratación del personal de la Unidad y del estudio de la estructuración financiera. Otra observación es que, según entendió, no es posible la ejecución de los topics, sin embargo, opina que sí es posible hacer ejecución de algunos topics en el proyecto. Agrega que, le hizo ver al Presidente de la República, que la ejecución de la obra que se pretende desarrollar no era posible iniciar su ejecución en su Administración, pero lo que sí se podía ejecutar, eran algunas intervenciones menores que podrían llamarse topics para mejorar la operación en algunos puntos de la carretera, y en el MOPT, están revisando eso para poder hacerlo con recursos del Ministerio. Finalmente, señala, en cuanto al tema del financiamiento, que le preocupan mucho los escenarios del presupuesto del costo de la etapa preoperativa. Explica que el año pasado se planteó la posibilidad de un segundo préstamo con el BCIE para financiar algunas intervenciones en puentes y otras obras por \$100 millones; con el Lic. Carlos Solís se hizo una análisis de flujo de efectivo y financiero del CONAVI con el fin de verificar si era posible hacerle frente al pago de ese préstamo y el resultado fue que, en los próximos años, quitando recursos que el CONAVI necesita para la ejecución regular de conservación vial, el presupuesto ordinario y algunos presupuestos de obras que ya están comprometidas, el presupuesto que le quedaría libre, era alrededor de 15 millones al año para los próximos 3 o 4 años. Eso implicaría casi dedicar el 100% de ese presupuesto no comprometido a este financiamiento que se solicita para el proyecto, lo cual es bastante complicado. El otro tema es que si esto se hace a través de otro préstamo puente y es CONAVI el que tiene que hacerle frente lo ve también complicado, porque cuando se llevó en su momento ese préstamo del BCIE ante Hacienda se señaló que independientemente de que no se estuviera pidiendo un préstamo que comprometiera otros recursos del Estado, porque esas son estimaciones de los ingresos propios del CONAVI, ellos no lo ven así, consideran que son recursos del Estado y se estaría endeudando más al país. En resumen, el escenario que CONAVI tenga que aportar recursos a este proyecto lo ve muy complicado desde el punto de vista financiero y por la situación económica del país y, sobre todo, porque la expectativa del país sobre el proyecto, era que se iba hacer a través de un fideicomiso, que iba a conseguir los fondos para que este mismo se financiara. En cuanto, al tema del incremento de los peajes, de igual forma, lo ve complicado en estos momentos.

Se delibera sobre el tema de los peajes.

El Lic. Germán Brenes hace la observación, en cuanto a los datos relativos a las tasas de interés expuestos en los escenarios consignados en la presentación, que se trata de información sensible (confidencial).

Los señores Miembros toman nota de la observación y de la información expuesta.

Al ser las 6:45 p.m. se retiran de la sesión los señores Roy Benamburg, Germán Brenes, Adrián Sánchez y la señora Hadda Muñoz.

ARTÍCULO SEXTO

Informe de Seguimiento a la Emergencia producto de la Tormenta Nate:

Se conoce el oficio No. DIE-08-17-3506 de fecha 06 de noviembre de 2017, suscrito por el señor Carlos Solís Murillo, Director Ejecutivo a.i., mediante el cual rinde informe semanal de la atención de los daños ocasionados por la Tormenta Nate.

Los señores Miembros deliberan y toma nota.

ARTÍCULO SÉTIMO

Reglamento de Teletrabajo del Consejo Nacional de Vialidad:

Se conoce el oficio No. DIE-08-17-3380 de fecha 26 de octubre de 2017, suscrito por el señor Carlos Solís Murillo, Director Ejecutivo a.i., mediante el cual somete a aprobación propuesta de Reglamento de Teletrabajo del Consejo Nacional de Vialidad.

La directora Navarro Del Valle consulta si fue revisado por el área legal.

El Lic. Solís Murillo responde que sí; agrega que la Unidad de Análisis Administrativo siempre hace las consultas a las Unidades.

La directora Navarro Del Valle acota que el documento está incompleto porque no están todos los considerandos. Asimismo, agrega que, podría consultarse, si a la hora de la elaboración de este reglamento, tomaron en cuenta la experiencia del COSEVI, ya que éste, hace ya bastante tiempo que tiene implementado el teletrabajo.

De conformidad con lo anterior, los señores Directores por unanimidad resuelven:

Acuerdo:

Devolver el Reglamento de Teletrabajo del Consejo Nacional de Vialidad, remitido por la Dirección Ejecutiva mediante el oficio No. DIE-08-17-3380 a efecto que se completen los considerandos del documento y se verifique si fue tomada en cuenta la experiencia del COSEVI en el tema.

ARTÍCULO OCTAVO

Correspondencia

8.1) Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.5 contenida en el informe No. DFOE-IFR-IF-03-2015, concerniente a los resultados de la Auditoría de carácter especial relacionada con el control de calidad de la base estabilizada en el tramo Aeropuerto-Intersección El Coyol, Carretera Bernardo Soto:

Se conoce el oficio No. DFOE-SD-2133 (13218) de fecha 01 de noviembre de 2017, suscrito por las señoras Grace Madrigal Castro, Salomé Murillo González y Hazel Mena Monge, Gerente de Área, Asistente Técnico y Fiscalizadora respectivamente, de la Contraloría General de la República, mediante el cual se comunica la finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.5 contenida en el informe No. DFOE-IFR-IF-03-2015, concerniente a los resultados de la Auditoría de carácter especial relacionada con el control de calidad de la base estabilizada en el tramo Aeropuerto-Intersección El Coyol, Carretera Bernardo Soto.

Se toma nota.

8.2) “Reporte sobre información útil relacionada con el seguimiento de las disposiciones y recomendaciones emitidas por la Contraloría General de la República”:

Se conoce el oficio No. DFOE-SD-2119 (13196) de fecha 01 de noviembre de 2017, suscrito por la señora Grace Madrigal Castro, Gerente de Área de la Contraloría General de la República, mediante el cual somete a conocimiento el segundo “Reporte sobre información útil relacionada con el seguimiento de las disposiciones y recomendaciones emitidas por la Contraloría General de la República”.

Se toma nota.

8.3) Seguimiento a los Proyectos Estratégicos de la Institución:

Se conoce el oficio No. POE-02-2017-1267 de fecha 01 de noviembre de 2017, suscrito por el señor Carlos Jiménez González, Unidad Ejecutora BCIE, mediante el cual en atención a la instrucción consignada en el Artículo VIII de la Sesión No. 1425-17 de fecha 03 de julio de 2017, brinda el detalle sobre el trámite requerido para acelerar la ejecución de obras, en el proyecto de la Ruta Nacional No. 257.

Analizada la información que antecede, los señores Directores por unanimidad resuelven:

Acuerdo:

Devolver al Ing. Carlos Jiménez González, de la Unidad Ejecutora del BCIE, el oficio No. POE-02-2017-1267 ya que, no le queda claro a este Consejo de Administración, si se va a cumplir la fecha contractual del proyecto y si no se va a cumplir, deberá indicar, cuál es el nuevo plazo y plan de trabajo para culminar.

8.4) Proyecto de Circunvalación Norte:

Se conoce el oficio No. POE-01-2017-1264 de fecha 01 de noviembre de 2017, suscrito por el señor Oldemar Sagot González, Gerente a.i. de la Unidad Ejecutora BCIE, mediante el cual, en atención a la instrucción consignada en el Artículo V de la Sesión No. 1439-17 de fecha 17 de agosto de 2017, se refiere a la desocupación del derecho de vía en el triángulo de Solidaridad con ocasión del proyecto de Circunvalación Norte.

Analizada la información que antecede, los señores Directores por unanimidad resuelven:

Acuerdo:

Dar por atendido el acuerdo del Artículo V de la Sesión No. 1439-17 de fecha 17 de agosto de 2017.

8.5) Solicitud de prórroga para la presentación de cronograma de actividades para la atención del oficio 06394 de la Contraloría General de la República:

Se conoce el oficio No. DIE-08-17-3479 de fecha 01 de noviembre de 2017, suscrito por el señor Carlos Solís Murillo, Director Ejecutivo a.i., mediante el cual en atención a la instrucción consignada en el Artículo V de la Sesión No. 1460-17 de fecha 30 de octubre de 2017, referente a la prórroga para presentar el cronograma de actividades que, permitirá atender lo requerido por la Contraloría General de la República en el oficio No. 06394, concerniente a la denuncia planteada por presuntas irregularidades con la Contratación Directa No. 2013CD-000061-0D000, denominada "Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 152, sección 27 de Abril-Villarreal".

El Lic. Carlos Solís Murillo indica que ya fue enviada la solicitud de prórroga a la Contraloría General de la República.

Se toma nota.

8.6) Abstención de investigación preliminar:

Se conoce el oficio No. OD.2017-28 de fecha 02 de noviembre de 2017, suscrito por el señor Daniel Gutiérrez Saborío, Órgano Director de Procedimiento Administrativo, mediante el cual presenta abstención de participar en la investigación preliminar requerida a través

del acuerdo del Artículo V de la Sesión No. 1454-17 de fecha 12 de octubre, 2017 (ACA 01-17-0807) toda vez que, él forma parte de la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes.

De conformidad con lo anterior, los señores Directores por unanimidad resuelven:

Acuerdos:

- 1- Acoger solicitud de abstención del Ing. Gutiérrez Saborío en cuanto a la investigación preliminar requerida mediante el acuerdo del Artículo V de la Sesión No. 1454-17 de fecha 12 de octubre de 2017, comunicado con el oficio ACA 01-17-0807.
- 2- Delegar en el Director Ejecutivo la designación del funcionario pertinente para que lleve a cabo la investigación preliminar requerida mediante el acuerdo del Artículo V de la Sesión No. 1454-17 de fecha 12 de octubre de 2017, comunicado con el oficio ACA 01-17-0807. Asimismo, se le instruye para que informe a este Consejo de Administración sobre la designación que efectúe.

8.7) Disconformidad con lo resuelto en el acuerdo No. ACA 01-17-0742:

Se conoce el oficio No. GRH-01-17-1837 de fecha 02 de noviembre de 2017, suscrito por la señora Nora García Arias, Directora de Gestión de Recursos Humanos, mediante el cual detalla las razones por las que, considera se debe anular el llamado de atención realizado a su persona, a través del Artículo VII de la Sesión No. 1447-17 de fecha 11 de setiembre de 2017.

Analizada la información que antecede, los señores Directores por unanimidad resuelven:

Acuerdo:

Indicar a la Licda. Nora García Arias, Directora de Recursos Humanos, que no son de recibo los argumentos expuestos en su oficio No. GRH-01-17-1837 de fecha 02 de noviembre de 2017, por tanto, se mantiene la llamada de atención con copia al expediente de evaluación de desempeño emitida en el acuerdo del inciso 7.2 del Artículo VII de la Sesión No. 1447-17.

ARTÍCULO NOVENO

Aprobación de Acta:

El señor Presidente, Ing. Germán Valverde González somete a aprobación el acta correspondiente a la Sesión No. 1455-17 de fecha 17 de octubre de 2017, celebrada por el Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad.

El director Nelson Gómez Barrantes se abstiene de aprobar el acta correspondiente a la Sesión 1455-17, debido a que no participó en dicha sesión.

Una vez realizadas las correcciones solicitadas, los señores Miembros resuelven:

Acuerdo:

Aprobar el acta correspondiente a la Sesión Ordinaria No. 1455-17 de fecha 17 de octubre 2017, celebrada por el Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad en el Consejo Nacional de Vialidad.

Al ser las 7:35 p.m., el señor Presidente, Ing. Germán Valverde González, levanta la sesión.