



Milena
Aprobación
concesión pública 21/5/12

*Ministerio de Obras Públicas y Transporte
Despacho de la Viceministra
San José, Costa Rica*

27 de abril de 2012
DVI-595-12

Consejo Nacional de Vialidad
Dirección de Gestión de Recursos

* 30 ABR 2012
Recibido por: Cynthia L.
2:18 pm

Licenciada
Nora García Arias
Directora de Recursos Humanos
CONAVI
Presente.

Estimada señora:

Primeramente quiero extenderle un caluroso saludo y desearte el mayor de los éxitos en todo lo que emprenda desde ese digno cargo.

Aprovecho para entregarle por este medio mi Informe de Labores Final como Vice Presidenta del CONAVI.

Me despido de usted cordialmente,

Ing. María Lorena López Rosales
Viceministra



Gchv/NT

📁 Archivo



1. PRESENTACIÓN

Conforme a los requisitos de la Directriz R-C0-61, presento el Informe Final de Gestión como Vice Ministra de Infraestructura y Concesiones, específicamente como parte del Consejo de Administración del CONAVI, al cual pertenezcí de mayo 2010 a mayo 2012 y en el cual me correspondió fungir como Vice Presidenta y asistir a 152 sesiones.

El informe contiene las siguientes secciones:

1. Presentación
2. Marco Legal y Objetivos de la Institución
3. Resumen Ejecutivo
4. Principales Logros y Estado de los Programas de Inversión
5. Administración de los Recursos Financieros
6. Estado de la Autoevaluación del Sistema de Control Interno y Acciones Tomadas en materia de Control Interno.
7. Cambios en el entorno
8. Conclusiones y recomendaciones

2. MARCO LEGAL Y OBJETIVOS DE LA INSTITUCIÓN

El Consejo Nacional de Vialidad fue creado por la Ley 7798 de junio 1998, que a su vez creó el Fondo Vial proveniente del impuesto al Combustible, el impuesto al ruedo y los peajes. El objetivo principal es darle conservación vial a la red vial nacional con recursos permanentes y predecibles. La creación del CONAVI fue un logro importante para el país, que con esa aprobación se puso al día en las corrientes modernas sobre el uso de cargos de los usuarios para la conservación de la red. Esa misma ley puso al LANAMME como fiscalizador del CONAVI, lo que ha impedido que el país se beneficie más con las capacidades de este laboratorio nacional, debido a el cuidado de no ser juez y parte en los proyectos, aunque poco a poco estas capacidades de auditoría de LANAMME están llegando en forma más oportuna al CONAVI, de manera que permita corregir a tiempo los proyectos y no como auditorías a posteriori donde cabe poco margen de corregir económicamente y sin consecuencias administrativas, como lo era anteriormente.

Las necesidades de la Red Vial Nacional son muy significativas y la decisión de apostar a su sostenimiento y especialmente a la ampliación de vías y reconstrucciones, necesariamente han de tratarse a través de financiamiento externo, como ha sido la política de este gobierno. El país tiene una proyección de crecimiento muy positiva y ha logrado una inserción en exportaciones que conlleva un compromiso nacional con la competitividad lo que requiere un aporte del

sistema de transportes y su infraestructura a efectos de modernizar su operación y bajar sus costos, sin la cual el país pierde posibilidades de mantenerse competitivo. CONAVI y el MOPT están inmersos en esta ecuación y las políticas de esta administración han apostado a aumentar la inversión vial en este periodo y a hacer esfuerzos adicionales para que el país mantenga ese ritmo de crecimiento en inversión vial durante por lo menos unos cinco años más

Este reto ha marcado el trabajo de estas instituciones en estos dos años y el de esta Viceministra y Vice Presidenta del CONAVI, que dos años después de iniciada la labor puedo afirmar que las obras escogidas, los procesos adelantados y los resultados obtenidos permitirán al país lograr sus metas plasmadas en el Plan Nacional de Desarrollo con holgura y encaminar al país hacia una inversión sostenida en infraestructura por varios años.

Agradezco la labor del Consejo de Administración, siempre visionaria y dedicada, y al Ministro Francisco Jiménez por su incansable esfuerzo. Además muy especialmente al incansable esfuerzo del Ingeniero Carlos Acosta quien fungió como Director Ejecutivo en este tiempo.

3. RESUMEN EJECUTIVO

Tal como lo exige la Directriz R-CO-61 el presente informe contiene el detalle de los principales logros a nivel del rol de Vice presidenta de la Junta Directiva,

cambios en el entorno, estado de la autoevaluación, y estado de los proyectos pendientes como lo solicita la reglamentación a este informe, así como algunas sugerencias para una buena gestión que están inmersas en todo el informe.

Inició este informe recordando que uno de los pilares del Plan de Gobierno de la Administración Chinchilla Miranda ha sido la infraestructura de transportes considerada como de vital importancia para el logro de metas de competitividad y conectividad país. Los corredores de importancia regional, como el Corredor Pacífico, el Corredor Noratlántico y los pasos de frontera han sido considerados como fundamentales para bajar costos de transporte para el exportador nacional y en general para el transporte de bienes y personas.

En ese sentido, la consecución de recursos y puesta en marcha de los programas de financiamiento externo resultaban fundamentales para asegurar el avance en materia de infraestructura vial y desde el inicio de la gestión materialicé esfuerzos conjuntos con el Ministro para lograr adelantar en la Asamblea Legislativa, la aprobación de los empréstitos que se encontraban pendientes de aprobación. Luego de esta aprobación, cada uno de ellos debía pasar un proceso de cumplimiento de condiciones precedentes y de procesos de licitación que se logró avanzar en un tiempo relativamente corto para este tipo de procesos. Esto en un esfuerzo conjunto del MOPT y el CONAVI.

Como Vice Ministra de Infraestructura y Concesiones y miembro del Consejo me correspondió realizar una efectiva coordinación de las políticas de la institución rectora, que es el MOPT y la ejecutora de los proyectos, el CONAVI. Me

correspondió ser el enlace entre el MOPT y el CONAVI en los proyectos de financiamiento externo, no solamente procurando los acuerdos del Consejo de Administración necesarios, sino en la coordinación de equipos de trabajo. Vale anotar que estas dos instituciones de la infraestructura vial trabajan coordinada y complementariamente en este tipo de trámites que conllevan un gran esfuerzo de coordinación hacia instituciones estatales que participan en las aprobaciones de los financiamientos.

En general hay una gran relación de colaboración entre las dos entidades que ven asuntos de infraestructura vial, tal como es el caso de la materia de puentes, particularmente colocación de estructuras Bailey. Varios de los proyectos que se han emprendido requieren de aportes propios de la institución particular tales como los trámites de expropiación que son exclusivos del MOPT, no obstante en algunos casos, los fondos para proyectos pueden ser combinados, como es el caso de Chilamate – Vuelta de Kopper, una vía nacional cuya ley lo asigna para ejecución al MOPT, como fue el caso de la Costanera Sur. Últimamente la participación activa del MOPT en el desarrollo de la Carretera Fronteriza que inicialmente fue manejado como un proyecto exclusivo de Seguridad Nacional en CONAVI es otro ejemplo de complementariedad de fortalezas entre estos dos entes. Estos tres ejemplos ilustran la estrecha relación de estas instituciones para llevar a cabo proyectos y acciones en infraestructura. La relación en distintas materias como expropiaciones, coordinación de proyectos, seguridad vial, planificación requiere trabajo multidisciplinario entre las instituciones hace que el jerarca de Infraestructura juegue un papel de convocatoria de equipos

multidisciplinarios y de definición de roles vital para el logro de los objetivos trazados.

Se ha coordinado durante mi gestión los financiamientos del Préstamo BCIE-CONAVI, el programa PIV 1 del Banco Interamericano, los inicios del denominado programa PIV 2 del BID, el proyecto Vuelta de Kopper – Chilamate, el fideicomiso de gestión para proyectos con el Banco Nacional, todos estrechamente coordinados con la Dirección Ejecutiva del CONAVI y distintas direcciones del Ministerio de Obras Públicas, el seguimiento de diseños encargados al MOPT como Pozuelo-Juan Pablo Segundo. Asimismo, la ejecución del programa de puentes menores que se formuló en el MOPT, la planificación preliminar de la Circunvalación Norte y otros temas semejantes.

Se refuerza lo dicho sobre la relación del despacho del Vice Ministerio con el CONAVI por cuanto al MOPT y al CONAVI aún se les ve como una sola institución que da un servicio público de mantenimiento y construcción de carreteras y caminos y constantemente las comunidades y otros grupos sociales que demandan un mejor servicio abordan tanto al MOPT en el despacho de los jefes, como al CONAVI para solventar sus necesidades, de manera que se debe tener mucha coordinación y cuidado para atender las distintas situaciones que se presentan, por cuanto en un caso se es jefe de la institución y en otro, miembro de un cuerpo colegiado que dirige la institución, velando que se traduzcan las políticas rectoras en políticas institucionales que permita llevar la dirección correcta. Esta situación le resulta confusa a entes como la Sala Constitucional al que continuamente se le debe explicar la diferencia para no

incurrir en desobediencias posteriores. La participación en mesas negociación con comunidades necesariamente conlleva el conocimiento y manejo de temas en ambas instituciones, guardando los procedimientos legales del caso.

La forma más sencilla de traducir esta relación de trabajo del viceministerio es a través de las políticas emitidas del rector bajo las cuales, en forma resumida en esta sección expongo las siguientes que se dispuso:

1. Apoyar desde el Consejo de Administración el trabajo de las obras de construcción a realizar por medio de los préstamos del PIV 1 y la línea de crédito pendiente de finalizar con el BCIE.
2. Se estableció desde el MOPT, el programa de Puentes Menores para sustituir puentes vulnerables particularmente de troncos de madera y Bailey mal puestos y que el programa se empezara a financiar con el CONAVI tras un fallido intento de conseguir fondos frescos vía financiamiento nacional.
3. Otra política orientadora fue que el CONAVI destinaría mínimo cincuenta por ciento de los recursos a la conservación vial de acuerdo a lineamientos de planificación definidos por el MOPT y el LANAMME cuanto fuera posible, dadas las limitaciones de presupuesto.
4. Asimismo en la conservación vial de las rutas nacionales, se dispuso que se seguirá atendiendo la red asfaltada con contratos por tres años que formulara la pasada administración para atender la red vial nacional. Sin embargo, el esquema de contratos de largo plazo para la red de lastre no se presentó como una alternativa viable para continuar por distintos problemas surgidos en la administración anterior, particularmente en el costo de acarreo y deficiencias

en la supervisión de obras. Esta red se ha mantenido con contratos específicos y con un concepto más orientado al control del agua como preámbulo para cualquier trabajo posterior. Así mismo se dispuso que en los proyectos donde hubiera planos constructivos una carretera de lastre existente fuera sujeta de mejoras en materia de drenajes y corrección de alineamientos de acuerdo con los planos de manera que las inversiones de conservación vial no se pierdan. Tal es el caso de Guacimal- Santa Elena. Por otra parte esta política mitiga el descontento social que provoca la falta de respuesta a comunidades que por años han solicitado el asfaltado de sus caminos, pero que por múltiples razones válidas, entre ellas falta de recursos, esto no ha sido posible.

5. Como parte de las políticas de mejoramiento institucional se propuso una capacitación masiva en materia de Administración de Proyectos para mejorar el ordenamiento y la planificación de los proyectos. Se ha dado seguimiento continuo a los temas de control interno, al cumplimiento de disposiciones y al seguimiento del cumplimiento de acuerdos.
6. De igual manera se han apreciado con todo respeto y seriedad las consideraciones de LANAMME y se han instruido proyectos de seguridad vial y de nuevas tecnologías basados en estudios, hallazgos y recomendaciones o solicitudes realizadas al LANAMME según sea el caso. En el único tema en el que, en consideración a otras opiniones técnicas valiosas y prestigiosas como son las del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, en lo cual el CONAVI no tiene una posición totalmente concordante con LANAMME es en el caso del Puente Virilla y su sustitución de losa y esto se tradujo en un

planteamiento de arbitraje para llegar a un acuerdo con respecto a los pagos pendientes con la empresa. En este tema es necesario continuar con estudios que sean concluyentes con respecto a la relación estructural y el comportamiento del concreto. No hay a la fecha un empate contundente de las teorías con la observación. Esto tiene que llevar a una lección aprendida en materia de modelación dinámica de puentes y las opciones estructurales disponibles.

7. Se ha dado énfasis a las instrucciones necesarias para generar mejoras en materia de control interno que se han identificado según el proceso que se ha aplicado por la Comisión que se nombró para dar seguimiento a estos efectos en la institución.
8. Se propició la autosuficiencia del CONAVI en materia técnica de puentes y la capacitación en esta materia.

Más adelante se detallan otras acciones importantes en materia de política que han sido fundamentales para el seguimiento de las metas institucionales que se han presentado en el Plan Nacional de Desarrollo y las metas del Plan Operativo Institucional.

Una situación que vale la pena mencionar antes de iniciar el recuento de actividades emprendidas en el periodo 2010-2012 es que al iniciar la labor había en el CONAVI tres limitaciones importantes principales. Una de ellas la falta de fondos para emprender nuevos proyectos o programas de envergadura, debido a un financiamiento muy limitante para la institución en términos del flujo de caja comprometido contraído con el BCIE en la administración pasada a pagar en 4

años. Esta viceministra hizo esfuerzos varios por lograr mejorar las condiciones de financiamiento temprano en la administración, sin embargo, las políticas de endeudamiento aún no se encontraban totalmente definidas y no es sino hasta mediados del 2011 que se define en el Ministerio de Hacienda, abordar un nuevo financiamiento con el BCIE por \$ 340 millones para completar proyectos de mucho impacto nacional como lo es la Circunvalación Norte y sus rotondas.

La segunda limitación fue la falta de contratos de conservación vial debidamente instrumentados para poder atender adecuadamente y oportunamente la red vial nacional. Los nuevos contratos estaban recién adjudicados y aunque se trabajaba con permisos de la Contraloría para cierto tipo de mantenimientos, mucha obra de mayor envergadura en materia de conservación vial tuvo que ser postergada hasta setiembre 2012 que se logra el inicio de estos proyectos.

La tercera limitación tiene que ver con la falta de recursos para expropiaciones por tanto difícilmente se podía adelantar mucho en esto debido a que el procedimiento exige la existencia de recursos para tal fin. Hoy hay algunos recursos disponibles y negociaciones adelantadas en algunos casos principales, como es circunvalación.

Al CONAVI también le compete la realización de rehabilitación, reconstrucción y construcción de obras viales con recursos que alcanzan aproximadamente los 150 mil millones anuales de presupuesto nacional. La prioridad de estos fondos provenientes de los impuestos específicos es para la conservación vial, a la que dedica un porcentaje superior al 50% a esta función. El costo administrativo por ley no debe superar el 5% y hasta la fecha el CONAVI se ha mantenido por debajo

del 4%. Una parte importante de los recursos del CONAVI pagan el servicio de la deuda de la línea de crédito del BCIE por \$ 170 millones pactada en la Administración Arias cuyos proyectos nos correspondió continuar. Hoy solamente queda Alajuela- Heredia en ejecución.

Actualmente la red vial nacional tiene aproximadamente 5000 km asfaltados y el resto en lastre y tierra, para un total de 7786 km.

Los estudios de LANAMME y de la Dirección de Planificación han sido la base para la toma de decisiones para intervenir la red. El CONAVI ha mejorado mucho su planificación en este sentido técnico. El estudio más reciente de la red por parte de LANAMME mostraba un 84.7% de la condición estructural de la red en buen estado, medidas por las deflexiones. Esto muestra un 13% de mejoría en relación con el año 2008. Sin embargo la condición de ruedo medida por el IRI siguen siendo deficiente en general. Esto se traduce en políticas de atención de la red que se deben enfocar a mejorar las condiciones de ruedo superficial y mejorar el IRI y correlacionar cuando esta condición se debe a una estructura deficiente, que parece ser en el menor de los casos dados los buenos índices estructurales de las vías según los datos disponibles. Una de las políticas de intervención definidas ha sido la de enfatizar en que los tramos especialmente dañados estructuralmente tengan una intervención bien diseñada, como lo es la autopista General Cañas y la Bernardo Soto. Además se han hecho intervenciones de mantenimiento periódico en sitios como Santa Cruz, las radiales de San José, Cañas- Río Tenorio, la Ruta 21, Paso Real - San Vito , Cacao- Poas y varias otras.

El resultado mencionado es satisfactorio y aunque no es una medida del periodo actual, es de esperar que la situación de la red mejore con la actividad y empuje que se le ha dado a los contratos de conservación vial nuevos, que a pesar de haber sido licitados en el 2009 no entraron en ejecución hasta setiembre 2011, lo que obviamente limitó el alcance de las tareas que se pudieran emprender con las extensiones logradas con la venia de la Contraloría General de la República. Además ha habido dificultad administrativa para contratar los nuevos encargados de realizar la supervisión de contratos de conservación. Esto se ha mitigado organizando una supervisión con personal propio y otro trasladado desde el MOPT.

En materia financiera el principal problema que se ha tenido en ejecución presupuestaria ha sido, en el año 2010 y parte del 2011, y la incapacidad para ejecutar mantenimiento vial de mayor envergadura por las limitaciones con los contratos de mantenimiento vigentes en ese momento. La disputa que las empresas emprendieron contra la adjudicación recomendada a finales del 2009 llegó a afectar a la administración actual. Además el financiamiento BCIE capturaba una gran parte del presupuesto del CONAVI y no permitía emprender nuevos proyectos urgentes. La institución tiene mas de una docena de proyectos diseñados que podrían emprenderse, algunos de ellos francamente necesarios desde el punto de vista de que forman parte de un proyecto mayor ya construido como es Hojancha-Lajas, cuya primera sección pierde funcionalidad sin el sector faltante.

La cantidad de recursos dedicados a la atención de emergencias seguidas que se dieron en el 2010 hizo necesario realizar una serie de obras no previstas para volver a recuperar la conectividad de la red lo que contribuye a bajar vulnerabilidad. Claro está que los recursos se hubieran destinado a otros fines concordantes con el cumplimiento de metas programadas si estas no se hubieran dado. El impacto de las emergencias en la programación de obras y en el presupuesto de CONAVI ha sido onerosa y ha impuesto una demanda adicional de respuesta en una institución debilitada por una organización cuya reestructuración está incompleta y que no ha logrado los nombramientos que le hacen falta por diversos motivos, entre ellos los de índole fiscal. En las emergencias se ha actuado siempre en el sentido de reconstruir cuidadosamente para que las obras no vuelvan a presentar el mismo tipo de daño. Esto hace que la obra de reconstrucción sea una versión mejorada y superior a lo inicialmente dañado. Si bien en materia de emergencias el CONAVI ha demostrado tener una gran capacidad y vocación de respuesta inmediata en la etapa de primer impacto, la capacidad de reconstrucción no ha sido tan eficiente, tardándose hasta dos años para terminar de finiquitar una situación particular. Tal es el caso de los puentes Bailey en Tibás. Esta situación tiene origen en una debilidad de toma de decisiones y de la ingeniería en CONAVI que no es está capacitada para resolver muchas situaciones técnicas y debe recurrir a procesos de contratación perfectibles. Para las emergencias por insistencia de esta Vice Ministra a quien le correspondió tratar con la Tormenta Nicole con el Ministro de la Presidencia, Lic. Marco Vargas se logró el decreto de emergencia que dotara de recursos del Banco Mundial para tratar de resolver la afectación masiva de esa tormenta, luego

exacerbada por el Huracán Thomas. Estos recursos ayudaron mucho a atender la red sin sacrificar en más la atención rutinaria de la red.

Es necesario destacar que señalamiento vial y la seguridad vial es la principal debilidad de atención de la red vial nacional y se han tomado acuerdos insistentemente para enfatizar este tema, entre ellos un programa de sustitución de barreras de contención. Se puede decir que no solo no se tienen suficientes recursos asignados, sino que no hay personal de inspección suficiente, sino que hay duplicidad de funciones con el MOPT y el COSEVI. El sector en este aspecto se encuentra atrasado. No obstante se ha procurado que las nuevas licitaciones contemplen resultados de calidad a largo plazo y garantías de calidad por varios años.

En materia de puentes, el CONAVI emprendió con energía el trabajo en el programa de puentes menores, habiendo en dos años licitado alrededor de 40 puentes y en general contemplando los 36 puentes de la Interamericana Norte, los Bailey colocados conjuntamente con el MOPT y la intervención en programas de emergencia como el caso del Puente de Turrubares, perdido en el Huracán Tomas y el puente en el sector de Cambronero conocido como Jesús María, lleva a la institución a contabilizar una actividad en más de 100 puentes en dos años, lo que se traducirá en un programa sin precedentes de renovación de infraestructura de puentes.

En cuanto a los programas de financiamiento externo, el principal programa de que se encuentra en ejecución es el PIV1 financiado con el BID cuyo primer

proyecto: Cañas- Liberia empezará su ejecución en el mes de abril 2012. El cumplimiento de condiciones precedentes y definiciones de inicio en este programa fueron oportunas y eficientes. Por ejemplo fue necesario sacar de este financiamiento el proyecto Pozuelo- Juan Pablo Segundo por los recursos que requiere. Como parte de la Red Nacional, pero siendo manejado por el MOPT, se encuentra el proyecto Vuelta de Kopper- Chilamate. CONAVI ha pagado varias de las expropiaciones de este proyecto, hoy prácticamente completadas.

En pocos meses se encontrará en ejecución el programa del BCIE también para el cual se ha trabajado para lograr un fideicomiso de gestión y administración con un banco nacional, de tal manera que se logre ampliar las posibilidades administrativas y técnicas de la institución, que tiene por ventaja estar autorizada por Ley para realizar fideicomisos.

4. PRINCIPALES LOGROS Y ESTADOS DE PROGRAMAS DE INVERSIÓN

El desempeño de la institución depende de muchos factores, uno de ellos que es el que compete a este informe, la orientación oportuna a través de políticas claras de actuación dadas desde un Consejo de Administración en el que me correspondió fungir como vice presidenta.

A continuación se describen las principales acciones de política institucional que me ha correspondido liderar se han materializado en acuerdos del Consejo de Administración para dirigir las labores sustantivas del CONAVI durante este periodo 2010-2012, en material de Conservación Vial y en materia de obras viales y otros.

Conservación vial

- a. Destinar mínimo un 50% del presupuesto a conservación vial
- b. Descartar los contratos de conservación vial de largo plazo en la red vial de lastre por ser un modelo oneroso con resultados poco claros
- c. Darle énfasis al sistema de drenaje de las carreteras rurales
- d. Realizar rehabilitaciones en carreteras con daños estructurales en áreas de alto tránsito tal como las radiales de San José.
- e. Reconstruir con criterios técnicos que no repitan patrones de vulnerabilidad presentados en las emergencias
- f. Planificar la conservación vial con base en criterios de la Dirección de planificación del MOPT y del LANAMME
- g. Cambiar el esquema de organismos de inspección por administradores viales para mejorar el seguimiento técnico de la red.
- h. Realizar actuaciones de drenaje de acuerdo con planos de construcción si estos existen de forma tal que no se pierda la inversión en el futuro.

Obras Nuevas

- a. Realizar proyectos nuevos en su mayoría con financiamiento externo
- b. Empezar el programa de puentes menores con diseños prototipo del MOPT
- c. Utilizar la normativa CR-2010 para los proyectos nuevos
- d. Definir con Presidencia los proyectos de los distintos paquetes de inversión y procurar sus derechos de vía.

- e. Reorganizar la obra de la carretera San Carlos en organización y supervisión.
- f. Revisar el programa de la obra de la carretera fronteriza para responder a los recursos disponibles
- g. Licitación 27 de abril- Villareal e incorporar al POI otros proyectos ya diseñados, prácticamente al ritmo de uno o dos por año por la falta de fondos para nuevos proyectos que no sean los de los programas de financiamiento externo.

Emergencias

- a. No reconstruir la vulnerabilidad
- b. Empezar la construcción de varios puentes destruidos de forma inmediata, entre ellos el de Turrubares
- c. Completar el programa de sustitución de puentes colgantes
- d. Construir o intervenir en forma significativa, al menos 80 puentes en esta administración (actualmente hay proceso por más de 110 puentes, incluyendo 18 nuevos en la interamericana y 18 reconstrucciones o refuerzos sísmicos)
- e. Actuar como Unidad ejecutora para la CNE en las afectaciones de la red vial nacional.

Ingeniería

- a. Fortalecer el dominio técnico en materia de puentes
- b. Levantar inventarios de puentes menores para licitaciones

- c. Realizar contrataciones de obras tipo TOPIC
- d. Desarrollar puentes peatonales con ascensores
- e. Reaccionar en forma oportuna a los recursos de amparo que ordenan acciones del CONAVI
- f. Fortalecer la materia de la seguridad vial y emprender un programa de sustitución de barreras de seguridad (esto con Conservación Vial)

Administración

- a. Darle prioridad a la administración de proyectos en capacitación
- b. Automatizar los peajes
- c. Darle prioridad al desarrollo de procesos para el control interno y procurar una certificación ISO 9001
- d. Incorporar al esquema de la organización para la ejecución de proyectos un fideicomiso de administración y gestión.

Financiamiento

- a. Negociar con el BCIE términos favorables para el flujo de caja del CONAVI
- b. Organizar las Unidades Ejecutoras de Proyectos, y para empezar tomar de base la Unidad Ejecutora de Costanera Sur para el PIV 1.
- c. Definir los programas de fortalecimiento institucional a financiar con el BID, entre estos programas de gestión de carreteras, de Pymes de Conservación Vial, de apoyo a la certificación ISO 9001, el fortalecimiento de las estadísticas de conteos y otros.

Estado de los Proyectos

Los proyectos a los que me referiré son aquellos que más bien constituyen programas de inversión ya que no es competencia directa de la viceministra el seguimiento de toda la actividad constructiva y administrativa del CONAVI proyecto por proyecto, sino precisamente velar por las directrices, políticas y prioridades del sector y su apego y seguimiento en esta institución. La gestión de esta viceministra estuvo fuertemente orientada a la consecución de recursos y a la puesta en marcha de programas de financiamiento que fueran materializando. Esto fuertemente apoyada por la Dirección Ejecutiva del CONAVI y las unidades de planificación del MOPT y CONAVI, así como el apoyo de otros ministerios inmersos en estos procesos tramitológicos.

Programa PIV 1

Este programa se negoció en la Asamblea Legislativa y se logró incorporarle los recursos a finales del 2010. Hoy se encuentra en ejecución y con una unidad ejecutora externa en el BID dándole seguimiento y de apoyo a las gestiones de los proyectos y con la cual el nuevo viceministro deberá mantener contacto directo para lograr la mayor efectividad. Se le debe dar seguimiento al programa de administración de carreteras que por disposición de la Contraloría debe establecerse en CONAVI.

Programa PIV2

Se encuentra recién planteado al BID y sujeto a cambios que deben negociarse para definir cuales sectores de carreteras son las más aptas para construir. Mi posición es que si no se consiguen más recursos no se debe menospreciar un trabajo que mejore la operación de la carretera con inteligencia y por ejemplo seguir construyendo todas las intersecciones de la Interamericana Norte, los puentes faltantes y sus accesos y la sección Limonal- Cañas es una posibilidad a estudiar. De otra manera se requieren más de 80 millones de dólares más para completar todo el tramo Barranca- Cañas. Una de las lecciones aprendidas durante el proceso de estudio del Plan Nacional de Transportes es que no todo tiene que construirse en forma completa y definitiva, pero si todo debe estudiarse y materializar una visión de largo plazo, sujeta a etapas bien conectadas.

Carretera San Carlos

La participación en este proyecto se ha limitado a coordinar en los últimos meses a los ingenieros de proyecto y a los encargados de expropiaciones por cuanto existía una descoordinación entre los mismos que evitaba un trabajo eficaz. Hoy quedan 57 expedientes activos de los cuales un 50 % están en tramite de pago, lo que implica un buen avance y una garantía de trabajo para la empresa. Se debe continuar con este esfuerzo. Hoy la empresa tiene abiertos frentes para sostener el trabajo hasta el próximo mes de octubre, y para entonces se habrán resuelto con holgura otros casos muy avanzados en materia de expropiación, pero en particular en materia técnica.

Programa BCIE- carretera Circunvalación

Este programa espera refrendo contralor. Se deben cumplir las condiciones precedentes del programa y sacar las primeras licitaciones. En el caso de Circunvalación es necesario terminar los trámites con distintos propietarios que han estado al tanto de sus expropiaciones. Este proyecto fue pasado al CONAVI hace dos meses para su diseño preliminar para concurso. Los demás proyectos son de diseño y construcción con pocas excepciones.

Debe continuarse con el desalojo paulatino del Triangulo Solidario a cargo del MIVAH, pero que demanda que el MOPT esté presente y el CONAVI cerque los terrenos para evitar invasiones.

Debe de negociarse con la Municipalidad de Tibás el intercambio de terrenos para zonas verdes, ya que hay una zona verde que se requiere expropiar, pero amplias posibilidades de utilizar áreas útiles que quedarán por debajo de los viaductos como parques lineales.

Programa de Puentes

Este programa ha tenido poco avance fisico debido a problemas totalmente logísticos de la Dirección de Obras. Es necesario resolver estos temas menores y dotar de mas recursos a este programa de vocación rural pero de mucho impacto. El programa nace de una comisión de puentes que se manejó en el MOPT conjuntamente con personal de CONAVI y ataca los puentes en mal estado, tanto de tucas de madera como Baileys o bien puentes que forman cuellos de botella o están en mal estado. El concepto incluye actuar sobre una ruta completa en la

medida de lo posible y hacer de las estructuras un primer paso para el mejoramiento de la ruta.

Carretera Fronteriza

Por falta de presupuesto el esquema que se puso en operación en el CONAVI para realizar estas obras fue suspendido por el Consejo de Administración y se está incorporando la participación del MOPT en el sitio con buen suceso. Se recomienda realizar un planeamiento ordenado de las metas de conectividad y construcción del proyecto acorde con el financiamiento disponible. Esta vice ministra ha participado exclusivamente en el tema de ordenamiento de la actividad del MOPT.

Otros asuntos.

En términos administrativos y de manejo de recursos humanos, el CONAVI se encuentra en necesidad de apoyo técnico y de personal para emprender los proyectos que tiene entre manos.

Tiene una cultura institucional que tiene poca madurez institucional, no comparte valores básicos como parte de una institución, ni los extremos del verdadero trabajo en equipo, sigue siendo regido por islas de poder técnico que disminuyen su efectividad y el director ejecutivo tiene funciones muy limitadas en lo gerencial al verse sometido a una gran cantidad de decisiones técnicas.

La sobrecarga de todo tipo de acciones de los ciudadanos y organismos de control lleva frecuentemente a órganos directores lo que intimida la acción del personal y hace que se auto limite. Es necesario cambiar la organización a un esquema más dirigido a proyectos y no un esquema en el cual los proyectos pasan por compartimentos desvinculados. Esta fue una de las razones para ir sensibilizando al personal con conocimiento de la administración de proyectos para luego plantearse un verdadero cambio, cuya lucha ante servicio civil y autoridad presupuestaria no será fácil. Es imprescindible continuar con este proceso.

La continuación de programas de capacitación para la ejecución de proyectos, la estandarización de las metodologías para todos los proyectos y empresas que son contratadas por CONAVI, el fortalecimiento del control de calidad, incluyendo en este tema, la relación o traslado del laboratorio del MOPT, son algunos de los temas que deben continuar trabajándose para el logro de los objetivos.

5. Administración de los Recursos Financieros.

Como parte del Consejo de Administración corresponde la aprobación del presupuesto de la institucional, el cual se presenta a la Contraloría de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Operativo Institucional. Todas las inversiones en la categoría de construcción nueva en infraestructura pasan además por la inscripción en el sistema de inversiones de MIDEPLAN. La ejecución presupuestaria ha sido la mencionada anteriormente. Adicionalmente ha sido necesario realizar los presupuestos extraordinarios necesarios para reforzar partidas y reacomodar prioridades, como es normal en las instituciones. En

particular CONAVI ha tenido que incorporar recursos extraordinarios para emergencias por motivo de la Tormenta Nicole, el Huracán Thomas y el decreto de Seguridad Nacional.

En materia presupuestaria el Consejo de Administración ha explicado ampliamente a la Autoridad Presupuestaria que no es posible acatar los recortes presupuestarios que comunican por varias razones, siendo la principal, la fuente específica de los recursos que haría incurrir en incumplimiento de deberes al Ministro de Hacienda y a este Consejo.

El avance de las metas del Plan Nacional de Desarrollo se considera que están en vías de ser cumplidas adecuadamente en el periodo de la administración según el último informe de la Dirección de Planeamiento. Estas metas tienen indicadores relacionados con conservación vial que se han cumplido, construcción de proyectos de la Red Centroamericana de Carreteras que avanzan según lo que sea expuesto, siendo las principales inversiones contratadas a esta fecha: Cañas-Liberia y Vuelta de Kopper- Chilamate. También se incluye como meta la construcción de la carretera a San Carlos que tiene una proyección de 100% de cumplimiento al 100%. En materia de puentes de 80 puentes que tiene la meta, ya se han contratado o bien terminado más de 100. En el anexo 1 se listan las licitaciones que se han promovido en este periodo en el CONAVI.

Es importante decir que la capacidad para dar orden de inicio a proyectos se ha visto muy limitada por la falta de personal de campo. En esto la imposibilidad de realizar nombramientos acorde con la demanda de obras (recientemente se

modificó esto), las pensiones, las revisiones técnicas que se dan a nivel del proceso constructivo y obligan a reprocesos en diseños y luego a negociación de addenda son una debilidad para lograr mayor capacidad de ejecución en la institución. Asimismo el tratamiento desconectado de la adquisición de derechos de vía también influye en estos procesos. En esto es recomendable que el Vice ministro de infraestructura continúe jugando un rol coordinador con el MOPT, la institución que puede expropiar por ley y vale preguntarse si esta capacidad debería de tenerla también el CONAVI por ley. Lo cierto es que la ejecución presupuestaria es un reflejo de la efectividad de la ejecución de obras.

6. ESTADO DE LA AUTOEVALUACION DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO y ACCIONES TOMADAS EN MATERIA DE CONTROL INTERNO

La materia de control interno ha sido de mucha prioridad en este periodo. Se ha promovido una actualización permanente de las acciones de mejora propuestas por la autoevaluación que se realiza anualmente. Se ha promovido tener presentaciones periódicas de avance, tanto de los casos exitosos como de los casos problemáticos o mas lerdos de la institución. Se han actualizado procesos y procedimientos de tal forma que el Consejo de Administración ha considerado importante continuar con este avance y ha propuesto disponerse para una certificación ISO 9001 en espacio de 2 años. Para esto se ha acordado que con recursos del Banco Interamericano se complementen algunos estudios de organización y procedimientos que preparen la organización para una auditoría ISO. Unido a esto, la promoción de la Administración de Proyectos como metodología de trabajo fortalece la visión de trabajar en forma metódica, con la

planificación y el control necesario para lograr los objetivos y posicionarse en un concepto de mejora continua en la forma de hacer las tareas encomendadas al CONAVI. En esta materia se han capacitado 45 profesionales, que forma desde ahora agentes de cambio para la mejora de la institución. El Anexo 2 contiene algunos acuerdos tomados sobre esta materia. También es importante señalar que las disposiciones de la Contraloría se han venido cumpliendo satisfactoriamente como se indica en el Anexo 3. La última revisión de este tema fue el 26 de abril 2012 en la sesión del Consejo de Administración en el cual se tomaron nuevos acuerdos de seguimiento.

8. CAMBIOS EN EL ENTORNO

La presente administración del CONAVI ha tenido que enfrentar una serie de cambios en el entorno muy importantes que afectaron la labor positivamente y negativamente según se explicará. En lo positivo, el mayor cambio que se ha tenido que enfrentar es la cantidad y magnitud de proyectos que se tienen en la cartera de ejecución. Esto obliga a reorganizar, como se está haciendo toda la forma de ejecución. Esta vice ministra ha aportado en este tema en forma específica con el trabajo del Fideicomiso con el Banco Nacional. Este ha sido un trabajo lento por cuanto las instituciones tienen vocaciones naturales muy diferentes lo que ha sido necesario de empatar en un borrador de contrato, pero además hubo que formular una consulta a la Contraloría sobre este esquema y las condiciones en que podría operar en el CONAVI.

Afectando negativamente a la organización se tiene la directriz presidencial para el congelamiento de plazas, la dificultad de nombramientos, la pérdida de personal interino cuando se presentan ternas, la imposibilidad de completar la organización estructurada sin las plazas aprobadas.

Las emergencias ha tenido un impacto grande en varios campos de la organización como son las licitaciones que genera, la tramitación de muchos procedimientos de imprevisibilidad y el recargo sobre el personal que debe multiplicar sus actividades de campo, y por consecuencia en ocasiones el servicio normal se interrumpe para atender otras situaciones de emergencia.

Otro aspecto que ha influido sobre algunas actuaciones del CONAVI ha sido las dificultades del Consejo Nacional de Concesiones con el concesionario y los compromisos asumidos con las comunidades o bien con distintos tipos de recursos impuestos para cumplir compromisos o situaciones legalmente improcedentes, como el caso de las propiedades sin acceso o puentes peatonales. Para el caso de la Radial Escazú el CONAVI depende del CNC para que cobre la garantía de calidad por las reparaciones realizadas cuando fallaron los taludes. Otro asunto tratado desde CONAVI ha sido el puente peatonal de la Radial Atenas y las obras de movimiento de tierra de la sección.

9. Conclusiones y Recomendaciones.

A través del informe he venido comentando sobre diversos aspectos y dando recomendaciones específicas. En general, la labor realizada como representante del MOPT en el Consejo de Administración ha conllevado presidir la mayoría de las sesiones, con diversidad de temas administrativos, financieros, técnicos y legales, usuales en estas instituciones. Ha habido apego a los criterios técnicos en la toma de decisiones. Ha habido apego también a las políticas sectoriales en materia vial, a las disposiciones de Contraloría y de la Auditoría. Se ha promovido el control interno y se ha orientado un esfuerzo importante en administración de proyectos como forma para generar un cambio en la cultura y la técnica institucional. Ha habido seguimiento en sesiones especiales al presupuesto y la planificación del mismo, a proyectos especiales, giras de seguimiento a nivel de la junta y en general una intensa labor de coordinación con las principales direcciones del CONAVI.

De cara a una etapa intensa de ejecución debe considerarse quitar toda amarra al CONAVI para completar su organización y contratar personal. El CONAVI además debe procurar reglas de contratación estrictas con respecto al cumplimiento de los contratistas con todos los compromisos de ley, reglas sencillas para evaluar carteles de licitación a efecto de evitar atrasos por apelaciones a los procesos. Debe continuarse el fortalecimiento de la administración de proyectos, la elaboración de procedimientos, el fortalecimiento del control de calidad de las obras y un trabajo que exija más integración de equipos de trabajo por proyecto desde las fases iniciales del mismo.

Anexo 1. Licitaciones

No. de Sesión	Fecha de la Sesión	Acuerdo
750-10	25/05/2010	Contratación directa 2010CD-000013-0DI00 "Instalación de puente metálico modular lanzable sobre el río Barranca, Ruta Nacional 742, San Jerónimo de Esparza (Sustitución de puente actual)".
750-10	25/05/2010	Contratación directa 2010CD-000014-0DI00 "Construcción de puente sobre el río Pirro, Ruta Nacional 112, costado sur Universidad Nacional (sustitución estructura de drenaje actual)".
752-10	01/06/2010	Contratación directa 2010CD-000009-0DI00 "Instalación de puente metálico modular lanzable sobre el río Pacuare, Ruta Nacional 414, Bajos del Pacuare (sustitución de puente actual)".
760-10	01/07/2010	Contratación Directa 2010CD-0000048-0DI00 "Diseño y construcción de obras de reparación de alcantarilla sobre el río Torres y calzada de la ruta nacional 108, carretera Tournón-Uruca".
762-10	08/07/2010	Licitación Abreviada 2010LA-000011-0DI00 "Instalación de puente metálico modular lanzable sobre el Río Sucio (conocido como Río San José), ruta nacional 229, comunidad de Río frío (sustitución de puente actual)".
770-10	12/08/2010	Licitación Pública Internacional 2008LI-000025-0DI00 "Rehabilitación de puentes en las rutas nacionales 1 (ríos: Abangares, Aranjuez y Azufrado) y 2 (río y Puerto Nuevo).
771-10	17/08/2010	Licitación Pública 2010LN-000003-DI Compra de rejilla metálica para sustituir la losa de rodamiento del Puente sobre el Río Virilla en la Autopista General Cañas, Ruta Nacional No. 1.
772-10	19/08/2010	Licitación Pública Internacional 2008LI-000025-DI "Rehabilitación de puentes en las Rutas Nacionales 1 (Ríos: Abangares, Aranjuez y Azufrado) y 2

		(Ríos: Nuevo y Puerto Nuevo)".
777-10	09/09/2010	Readjudicación de la Licitación pública 2009LN-000003-0CV00 "Conservación vial de la red vial nacional pavimentada por precios unitarios".
791-10	23/11/2010	Contratación Directa 2010CD-000128-0DI00 "Instalación de rejilla metálica para sustituir la losa del puente sobre el río Virilla en la Autopista General Cañas, Ruta Nacional No. 1".
791-10	23/11/2010	Licitación Abreviada 2010LA-000016-0DI00 "Demarcación horizontal con pintura y captaluces de la Ruta Nacional No. 32, sección: La República-Intersección Ruta Nacional No. 36".
797-10	21/12/2010	Licitación pública internacional 2008LI-000025-DI "Rehabilitación de puentes en las rutas nacionales 1 (ríos: Abangares, Aranjuez y Azufrado) y 2 (ríos: Nuevo y Puerto Nuevo)".
803-11	01/02/2011	Licitación Pública No. 2009LN-000003-CV "Conservación Vial de la Red Vial Nacional pavimentada por precios unitarios".
805-11	08/02/2011	Licitación Abreviada No. 2010LA-000007-0DI00 "Instalación de Puente Metálico Modular Lanzable sobre el Río Rejibaye, Ruta Nacional No. 225, Provincia Cartago (Sustitución del Puente Actual).
809-11	24/02/2011	Licitación pública internacional 2008LI-000026-DI "Rehabilitación de puentes en las rutas nacionales 4 (ríos: Chirripó y Sarapiquí), 32 (ríos: Chirripó y 218 (río Torres)".
828-11	24/05/2011	Contratación directa 2011CD-000006-0CV00 "Suministro, colocación y compactación de mezcla asfáltica en caliente para bacheo, así como chapea y conformación de cunetas y espaldones en la ruta nacional 4, sección de control 50280 a 50290, Santa Cecilia-La Cruz".
828-11	24/05/2011	Contratación directa 2011CD-000008-0CV00 "Suministro, colocación y compactación de mezcla asfáltica en caliente para bacheo, así como chapea y conformación de cunetas y espaldones en la ruta nacional 21, sección de control 50160 a 50731, Pueblo Viejo-Nandayure y Santa Rita-Pavones".

828-11	24/05/2011	Contratación directa 2011CD-000007-0CV00 "Suministro, colocación y compactación de mezcla asfáltica en caliente para bacheo, así como chapea y conformación de cunetas y espaldones en la ruta nacional 6, sección de control 50900, Corobicí-Bagaces (río Tenorio)".
828-11	24/05/2011	Contratación directa 2011CD-000009-0CV00 "Suministro, colocación y compactación de mezcla asfáltica en caliente para bacheo, así como chapea y conformación de cunetas y espaldones en la ruta nacional 160, secciones de control 608011-60812-60813, Paquera-Cóbano".
832-11	09/06/2011	Licitación Pública 2011LN-000003-0DI00 "Sustitución de puentes menores, ruta nacional 247, sección: Campo Cinco-Puerto Lindo.
832-11	09/06/2011	Licitación pública 2011LN-000006-0DI00 "Sustitución de puentes menores, ruta nacional 733, sección: San Rafael- (Guatuso-Chimurria)".
832-11	09/06/2011	6.3) Licitación pública 2011LN-000007-0DI00 "Sustitución de puentes menores, ruta nacional 730, sección: Canalete-Colonia Puntarenas y Ruta Nacional No. 138, Sección: Colonia Puntarenas-Límite Cantonal Upala-Los Chiles Rito)".
832-11	09/06/2011	6.4) Licitación pública 2011LN-000008-0DI00 "Sustitución de puentes menores, ruta nacional 249, sección: Campo Cinco-La Suerte".
834-11	16/06/2011	Contrataciones directas 2011-CD-000016-0CV00, 2011CD-000017-CV, 2011CD-000018CV 2011CD-000019-CV, 2011CD-000020-CV, 2011CD-000021-CV.
859-11	04/10/2011	Licitación Pública 2011LA-000014-0CV00 "Compra de materiales y productos metálicos para puentes".
864-11	27/10/2011	Licitación abreviada 2011LA-000023-0CV00 "Contratación de trabajos para la atención de las rutas nacionales en lastre 138 y 139 (en lastre) secciones de control 21601, 21602, 21612, 21200 y 21810".

864-11	27/10/2011	Licitación abreviada 2011LA-000024-0CV00 "Contratación de trabajos para la atención de las rutas nacionales en lastre 749 Llanos-La Gloria, 750 Hacienda-Chambacú y 751 Vuelta Kooper54, sección de control.: 21380, 21390, 20991, 20992 y 20993".
864-11	27/10/2011	Licitación Abreviada 2011LA-000009-0CV00 "Contratación de trabajos para la Ruta Nacional 160 (en lastre), sección: Cóbano-Río Negro".
868-11	17/11/2011	4.7) Licitación Abreviada 2011LA-000008-0CV00 "Contratación de trabajos para la Ruta Nacional No. 624 (en lastre), sección: Cóbano-Montezuma.
868-11	17/11/2011	Licitación abreviada 2011LA-000001-0DO00 "Diseño y construcción de puente peatonal sobre la ruta nacional 2, autopista Florencio del Castillo, frente a urbanización El Cedro, Tres Ríos".
868-11	17/11/2011	Licitación abreviada 2011LA-000032-0PP00 "Diseño y construcción de paso peatonal sobre la ruta nacional 27 en las inmediaciones del peaje de Atenas sección: Brasii-Orotina".
868-11	17/11/2011	Contratación directa 2011CD-000155-0DI00 "Compra de puente metálico modular lanzable (marca Mabey Bridge Limited) para ser instalado sobre el río Sixaola, ruta nacional 36, frontera Costa Rica-Panamá".
868-11	17/11/2011	Licitación pública 2011LN-000012-0DI00 "Diseño y construcción del puente sobre Quebrada Seca, ruta nacional 126, sección: Heredia-Barva".
868-11	17/11/2011	Licitación abreviada 2011LA-000022-0CV00 "Contratación de trabajos para la atención de la ruta nacional 225 en lastre, Tuis-Tucurrique".
868-11	17/11/2011	Licitación abreviada 2011LA-000026-0CV00 "Contratación de los trabajos para la atención de la ruta nacional 307 en lastre, secciones 10410 y 111".
868-11	17/11/2011	Licitación abreviada 2011LA-000027-0CV00 "Contratación de los trabajos para la atención de la ruta nacional 612 en lastre, sección de control 60333, Colonia Gutiérrez Braun (Iglesia)-Santa Elena-Pitier (Escuela)".

868-11	17/11/2011	Licitación pública 2011LN-000020-0DI00 "Sustitución del puente sobre el río Nacaome y el puente sobre el río Pueblo Viejo, ruta nacional 18, Provincia de Guanacaste".
871-11	29/11/2011	4.7) Licitación Abreviada 2011 LA-000005-0DI00 "Demarcación Horizontal de la ruta nacional No. 1, secciones: Aeropuerto Juan Santamaría-San Ramón (Autopista Bernardo Soto) y San Ramón Barranca".
874-11	15/12/2011	Licitación Abreviada 2011LA-000025-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y el suministro de materiales para atender las Rutas Nacionales en Lastre 611 (secciones de control 61010 y 61020), 614 (secciones de control 602701 y 60272), 608 (secciones de control No. 60372, 60273 y 60) y 238 (sección de control 61030)".
877-12	05/01/2012	Licitación Pública No. 2011LN-000019-0DI00 "Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 152, Sección: Veintisiete de Abril-Villareal".
888-12	07/02/2012	Licitación pública 2011LN-000024-0DI00 "Demarcación vial horizontal y captaluces de varias rutas nacionales en el Gran Área Metropolitana".
889-12	09/02/2012	Licitación abreviada 2011LA-000030-0CV00 "Contratación de trabajos para la atención de la ruta nacional 733 (en lastre), Los Chiles, sección de control 21150, Guatuso, secciones de control 21111-21112".
889-12	09/02/2012	Licitación abreviada 2011LA-000016-0DI00 "Construcción de obras civiles menores y suministro de servicios en las instalaciones de control de pesos y dimensiones ubicada en Búfalo (km141, ruta nacional 32)". Acuerdo Firme: Analizados los informes legal, técnico, de razonabilidad de precios, la recomendación de la Comisión Permanente de Contrataciones CPC.005-12 y el oficio No. DIE-03-12-0472 se acogen y se adjudica la Licitación abreviada 2011LA-000016-0DI00 "Construcción de obras civiles menores y suministro de servicios en las instalaciones de control de pesos y dimensiones ubicada en Búfalo (km141, ruta nacional 32)" a la empresa Ingeniería GAIA S.A., cédula jurídica 3-101-234410, por un monto de ₡147.719.993.00 (ciento cuarenta y siete millones setecientos diecinueve novecientos noventa y tres colones 00/100) y plazo de ejecución de 75 (setenta y días naturales).

889-12	09/02/2012	Licitación Abreviada 2011LA-000034-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de material para la atención de la ruta nacional 603, sección de control 60720, de San Gerardo (Judas) (RN1) hasta Chomes (Escuela).
889-12	09/02/2012	Licitación Abreviada 2011LA-000036-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de material para la atención de la ruta nacional 756, sección de control 60572, del límite provincial Alajuela-Puntarenas (0+400 después del inicio de la ruta) hasta Llanada del Cacao (RN 131)".
891-12	16/02/2012	Licitación pública 2011LN-000023-0DI00 "Sustitución de puentes menores, ruta nacional 805, sección: Bataan-Matina".
892-12	21/02/2012	Licitación Pública No. 2011LA-000046-0DI00, proyecto: "Demarcación vial horizontal y captaluces de la Ruta Nacional No. 32, secciones: Guácimo y Guácimo-Limón".
894-12	28/02/2012	Licitación abreviada 2011LA-000052-0DI00 "Demarcación vial horizontal de la ruta nacional 6, sección: Intersección ruta nacional 1-Río Tenorio".
902-12	29/03/2012	7.3) Licitación Abreviada No. 2011LA-000069-0DE00 "Contratación de una Consultora que brinde servicios de apoyo al CONAVI para la Supervisión del proyecto: Ampliación y Rehabilitación de la Ruta Nacional No. 1, Carretera Interamericana Norte, Sección: Cañas-Liberia, L.P.I: 2011LI-000004-0DI00".
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000028-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de materiales para la atención de la ruta nacional 744, secciones de control 20951, 20952 y 21770, Crucero-Pital".
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000063-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de materiales para mejoramiento de la ruta nacional 136, secciones de control 10740 y 11250".
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000039-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de materiales para la atención de la ruta nacional 616, sección: de control 60580".

904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000026-0CV00 "Contratación de trabajos para la atención de la ruta nacional 307, secciones de control 10410 y 11171".
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000038-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de materiales para la atención de la ruta nacional 607, sección control 60500".
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000041-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de materiales para la atención de la ruta nacional 757, sección control 20712.
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000007-0CV00 "Contratación de los trabajos para la atención de la ruta nacional en lastre 245, Puerto Jiménez-Carate, sección control: 60431, 60432, 60433, 60434 y 60435".
904-12	12/04/2012	Licitación pública 2011LN-000029-0DI00 "Mejoramiento del sistema de drenaje y de la superficie de ruedo de la ruta nacional 606, sección: Guacimal-Santa Elena".
905-12	19/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000045-0DI00 "Sustitución del puente sobre el río Guatuso, ruta nacional 304, límite cantonal Desamparados-Aserri".

Anexo 2
Ejemplos de Políticas Institucionales Relevantes
Promovidas en la Gestión

SESIÓN No. 754-10 DE FECHA 8 de JUNIO del 2010

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que coordine lo pertinente, a fin de que las carreteras cuenten con la debida señalización, especialmente en aquellas en donde exista riesgo para la vida humana de los usuarios.

SESIÓN No. 757-10 DE FECHA 22 de JUNIO del 2010

Aprobar la propuesta de la Dirección Ejecutiva de modificación de la estructura organizativa del CONAVI que incorpora la Dirección de Gestión de Puentes, de conformidad con el detalle expuesto en la presente sesión y remitido mediante el oficio No. DIE-01-10-2463 de fecha 22 de junio, 2010. Asimismo se le instruye a la Dirección Ejecutiva, para que lleve a cabo, todas las gestiones administrativas que correspondan para su formalización e implementación.

SESIÓN No. 761-10 DE FECHA 06 de JULIO del 2010

Se acuerda para que - en adelante - el CONAVI asuma criterios técnicos en materia de puentes provenientes no solamente del MOPT sino también de procedimientos de contratación de consultores expertos en estructuras, para lo cual la Dirección Ejecutiva realizará las gestiones pertinentes para la realización de dicho fin.

SESIÓN No. 766-10 DE FECHA 27 de JULIO del 2010

En virtud de que el CONAVI, en múltiples ocasiones en la ejecución de sus proyectos ha tenido que realizar obras que son competencia de otras Instituciones Públicas (A y A, Fuerza y Luz, Municipalidades, etc.) en razón de que las mismas, en su momento, no han contado con los recursos presupuestarios necesarios para llevar a cabo los trabajos de su competencia y al amparo del criterio legal emitido por la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos con el oficio GAJ-10-2010-1291 se instruye a la Dirección Ejecutiva para que gire las instrucciones pertinentes a efecto de que dichas obras se contabilicen, se proceda a su cobro y facturación a la Entidad correspondiente, debiéndose hacer el registro pertinente en la contabilidad del CONAVI como cuentas por pagar.

SESIÓN No. 769-10 DE FECHA 10 de AGOSTO del 2010

Instruir al Director Ejecutivo para que planifique las acciones de mantenimiento vial con fundamento en las recomendaciones emanadas del HDM 4, aplicables a los nuevos contratos con base en la nueva información generada con datos del 2011.

SESIÓN No. 772-10 DE FECHA 19 de AGOSTO del 2010

Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que, en virtud de que el CONAVI próximamente realizará inversiones masivas en los puentes de la Red Vial Nacional y tomando como base el criterio legal emitido por la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos emitido mediante el oficio GAJ-10-2010-1291, emita un comunicado a las Instituciones de Servicios Públicos señalándoles que deben ir tomando las previsiones del caso a efectos de remover dichos servicios bajo su propio presupuesto, a su vez indicándoles que este Consejo a futuro no permitirá la colocación de servicios públicos en las estructuras de puentes ubicados en la Red Vial Nacional.

Sesión No. 772 de FECHA 19 DE AGOSTO del 2010

Se instruye a todas las jefaturas del CONAVI para que emitan informes de cumplimiento sobre las disposiciones emitidas por la Contraloría General de la República a solicitud de la Contraloría Institucional de Servicios. Asimismo se instruye para que remitan copia a dicha Unidad, de los oficios o informes que se generen en atención de las disposiciones del Ente Contralor; esto con el propósito de facilitar el seguimiento de las mismas y garantizar que la Contraloría de Servicios rinda, en forma resumida y periódica a este Consejo de Administración, informes de avance con el estado de las disposiciones instruidas por este Consejo o la Dirección Ejecutiva.

SESIÓN No. 783-10 DE FECHA 05 de OCTUBRE del 2010

En adición al acuerdo consignado en el Artículo II, inciso 2.14 de la Sesión Ordinaria 702-09 de fecha 10 de noviembre de 2009, se instruye a la Dirección Ejecutiva para que, en aquellos casos, en que una emergencia deba ser atendida en un día no hábil y el monto de las obras para su atención, ascienda a la suma de ¢165 millones, notifique -vía correo electrónico- a los Miembros que conforman este Consejo de Administración la disposición de esa Dirección en cuanto al inicio del trabajo, debiendo posteriormente, someter formalmente el caso, en la sesión inmediata siguiente a la fecha de ocurrido el evento calificado como imprevisible.

SESIÓN No. 786-10 DE FECHA 28 de OCTUBRE del 2010

Suspender las capacitaciones fuera del país con el fin de dar prioridad a la que se refiere a la administración de proyectos.

SESIÓN No. 788-10 DE FECHA 04 de NOVIEMBRE del 2010

Aprobar la propuesta de la Universidad para la Cooperación Internacional (UCI) remitida por la Ing. María Lorena López Rosales, Viceministra de Infraestructura, para la Especialización en Administración de Proyectos (EAP) y el Curso Las 9 Áreas del Conocimiento de Proyectos para funcionarios del Consejo Nacional de Vialidad.

SESIÓN No. 816-11 DE FECHA 24 de MARZO del 2011

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a las dependencias del CONAVI para que tomen las medidas de seguimiento e intervención de las metas que le son atribuibles, así como, para que tengan claras las consecuencias que tiene el incumplimiento de responsabilidad de los funcionarios dentro de la función pública.

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a las dependencias del CONAVI para que, en caso, en que en el desarrollo de sus funciones se presenten razones debidamente justificadas que impidan el cumplimiento de las metas fijadas, lo informen oportunamente para poder tomar acciones al respecto.

SESIÓN No. 826-11 DE FECHA 17 de MAYO del 2011

Instruir a la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos para que interponga la excepción de litis consorcio pasivo (integrando al COSEVI dentro del proceso) en todos aquellos casos a nivel contencioso en donde este Consejo se encuentra en calidad de demandado por deficiencias en materia de seguridad vial en las rutas nacionales.

SESIÓN No. 836-11 DE FECHA 23 de JUNIO del 2011

Instruir a la Dirección de Gestión de Recurso Humano para que, en coordinación con la Dirección Ejecutiva, se continúe en la Institución con la capacitación en administración de proyectos con énfasis en ingeniería.

Remitir a la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos la propuesta de Convenio Marco de Cooperación entre la UCI y el CONAVI para su análisis.

SESIÓN No. 842-11 DE FECHA 21 de JULIO del 2011

Instruir al Director Ejecutivo para que en lo sucesivo, se incluya en los carteles, la memoria de cálculo como un requisito de admisibilidad obligatorio.

Instruir al Director Ejecutivo para que, en toda resolución de pago de reajustes de precios, se emita una certificación por parte del funcionario responsable de realizar y verificar el cálculo, que declare que los montos a cancelar son coherentes con las memorias de cálculo y estructura de costos presentados en la oferta.

SESIÓN No. 851-11 DE FECHA 25 de AGOSTO del 2011

Se instruye a las Jefaturas de la Institución y en especial a la Dirección de Gestión de Recursos Humanos para que velen porque los funcionarios que se desempeñan bajo sus cargos cuenten con el debido nombramiento en un puesto de CONAVI o Convenio de Préstamo que los ampare, caso contrario y de tener que CONAVI incurrir en eventuales responsabilidades por el incumplimiento de esta disposición se procederá con los respectivos procedimientos contra las jefaturas incumplientes.

SESIÓN No. 854-11 DE FECHA 06 de SETIEMBRE del 2011

Instruir al Director Ejecutivo para que se fortalezca el control de calidad de las obras y los requerimientos en los carteles de licitación. En el caso que se requieran especificaciones especiales, o especial atención de algún aspecto, se deberá ser riguroso y abundante en referirlas en forma específica, aún cuando la normativa nacional vigente haga referencias cruzadas a normativas internacionales de aplicación común. Esto tiene el objeto de que no se tomen por conocidas, u obvias las normativas aplicables, de tal forma que se deberá obligar al diseñador a enlistar todo aquello que afecte o ponga en riesgo, de una u otra forma, el buen desempeño de la obra.

Instruir al Director Ejecutivo para que gestione lo que corresponda de manera que el diseñador advierta cualquier cuidado especial que se requiera en el proceso constructivo en materia de controles típicos de obra, sin que esto signifique que se releva al contratista de la responsabilidad que asume al presentar su cotización, lo que implica poseer el conocimiento necesario de la obra y sus implicaciones técnicas, lo cual requiere que el contratista verifique, consulte, y pida abundante aclaración al cartel o al concepto del diseñador y a oponerse a cualquier práctica, o norma que se haya aplicado mal en los planos o carteles. La Administración se obliga a dar respuesta a todas y cada una de las consultas que sean requeridas.

Instruir al Director Ejecutivo para que se solicite una declaración jurada de los contratistas de que conocen la normativa que la administración está exigiendo como necesaria para la obra en los planos y en el cartel o bien que conoce la tecnología o métodos constructivos requeridos, así como cualquier otra documentación técnica de referencia necesaria para mejor entendimiento de la misma. Esto tiene como objetivo que el contratista no tome como responsabilidad exclusiva del diseñador y de la Administración, la identificación de las normas y especificaciones que garanticen el éxito de la obra, sino que se obligue a investigar, estudiar y comprender toda la envergadura y detalle de las obras que se le estarían encomendando. Si el contratista no añade a la normativa propuesta por la Administración se supondrá que está de acuerdo con la misma como suficiente para el éxito del proceso, esto es que se logrará que la obra se ejecute exitosamente y funcionará adecuadamente.

Instruir al Director Ejecutivo para que en trabajos novedosos o complejos o de nueva tecnología, el CONAVI exija una audiencia oral de los participantes para evaluar el nivel de comprensión que tienen de la obra. Esta exposición se hará delante de por lo menos 3 ingenieros que conozcan el diseño, el cartel y los que van a estar en el proceso constructivo. Esta comisión deberá preparar sus preguntas de antemano, de manera que los aspectos esenciales del proceso sean evaluados para todos los eventuales contratistas por igual. Se encomienda al Director Ejecutivo estudiar la legislación para incorporar esta audiencia en la posible calificación técnica, o por lo menos tener la entrevista incorporada al expediente.

Instruir al Director Ejecutivo para que el contratista se obligue a describir con palabras el plan de control de calidad amparado a la normativa establecida en el cartel.

Instruir al Director Ejecutivo para que en la reunión de pre construcción participe el consultor de calidad de la empresa y explique cómo en la práctica se va a realizar el control de calidad y cómo va a cumplir con las normativas vigentes presentando los procedimientos acreditados. La supervisión de la Administración deberá corroborar que se cumplan.

Instruir al Director Ejecutivo para que, en relación con los hormigones utilizados en el proyecto, debe haber trazabilidad con respecto a la ubicación del mismo en la obra y debe quedar establecido en bitácora.

Instruir al Director Ejecutivo para que reitere a los ingenieros responsables de proyectos su obligación de llevar el Cuaderno de Bitácoras de conformidad con lo estipulado en el Reglamento Especial del Cuaderno de Bitácora en Obras, emitido por el Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos.

Instruir al Director Ejecutivo para que se presente un proyecto de compendio de las relaciones de las normativas en puentes que se vinculan directa e indirectamente en el CR2010.

Instruir al Director Ejecutivo para que, en relación con suplidores de materiales como rejillas, tablestacas, geogrillas, geomallas, puentes y todo aquello que se considere necesario, así como en todos aquellos proyectos de diseño y construcción, se deberá exigir una garantía de calidad que esté vigente por un plazo de al menos 5 años. En el caso de materiales se deberá exigir un seguro que garantice el desempeño de los mismos en la obra, así como una asesoría permanente de parte del proveedor cuando se trate de sistemas propietarios en los que los planos han sido suplidos por el fabricante.

Instruir al Director Ejecutivo para que solicite al MOPT que, con el apoyo del CONAVI y LANAMME se presente un plan de levantamiento de todos los inventarios de puentes construidos antes de 1970 en máximo dos años y dotarlo del presupuesto correspondiente.

Instruir al Director Ejecutivo para que se capacite a los administradores viales a efecto de que se pueda contar con una evaluación básica de los puentes, para que estando en contacto permanente con los puentes, realicen una vez al año un inventario de los puentes que integran su región.

Instruir al Director Ejecutivo para que se conforme un grupo asesor externo para que aporten -en forma ad honorem- consejo a los proyectos de puentes del CONAVI, particularmente a aquellos que sean de alto tránsito y alta vulnerabilidad, pudiéndose considerar al grupo asesor del Señor Ministro.

Instruir al Director Ejecutivo para que solicite al LANAMME actualizar el estudio del 2006 sobre el inventario de puentes de San José- San Ramón.

Solicitarle al Consejo Nacional de Concesiones una decisión pronta sobre la concesión San José- San Ramón debido a los problemas que el atraso provoca en la infraestructura y las dificultades poco claras que le impone este tipo de contratos al cumplimiento de los deberes, obligaciones y objetivos del CONAVI.

Instruir a la Secretaría de Actas para que comunique al LANAMME los acuerdos tomados por este Consejo de Administración con ocasión de los informes emitidos, por dicho Laboratorio y por el Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos sobre el "Proyecto de intervención de la losa sobre el puente sobre el Río Virilla Ruta No. 1".

Instruir al Director Ejecutivo para que en el plazo de un mes, presente a este Consejo de Administración un plan con fechas y responsables para la implementación de las instrucciones giradas en los acuerdos que anteceden, pudiéndose materializar a través de procedimientos, instructivos, manuales, circulares, etc.

SESIÓN No. 869-11DE FECHA22 de NOVIEMBRE del 2011

Instruir a la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos para que elabore para este Consejo una propuesta de circular mediante la cual se recuerde a los funcionarios de la Institución las responsabilidades que podrían acarrear por la divulgación de actos preparatorios no finales de la Administración, advirtiendo de igual forma que este Consejo en los casos que amerite ordenará iniciar la investigación pertinente para sentar las responsabilidades que procedieren.

SESIÓN No. 876-12DE FECHA 03 de ENERO del 2012

Instruir al Director Ejecutivo velar para que en los carteles de futuros proyectos y sus respectivos contratos, se establezca el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes, CR-2010, como la normativa que debe regir, particularmente en lo referente a la sección 107.05 "Evaluación estadística del trabajo y determinación del factor de pago (valor de trabajo)".

Instruir al Director Ejecutivo para que promueva como política institucional el fortalecimiento del sistema de gestión de calidad de las obras y materiales ejecutadas/supervisadas por el MOPT-CONAVI, es decir impulsar la centralización de las actividades desarrolladas por las unidades de calidad, así como la unificación de criterios, de las diversas gerencias soportadas por la existencia de un laboratorio de verificación de calidad acreditado y la incorporación de un modelo en función de calidad en los carteles de licitación, elementos que deberían regir todo proyecto a cargo de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes, que contribuyen a garantizar las inversiones en infraestructura vial y la vida útil de las obras.

Instruir al Director Ejecutivo para que se promueva en futuros proyectos, la aplicación de tratamientos más seguros en el diseño de elementos de drenaje, tales como diseños traspasables de entradas y salidas de alcantarillas, tanto paralelo como transversal a la carretera, de manera que el componente de Seguridad Vial que por decreto debe incorporarse en todo proyecto de carreteras, se extienda hacia este tipo de elementos que tradicionalmente se han construido bajo un diseño que no es compatible con los requerimientos bajo la óptica de Seguridad Vial

SESIÓN No. 901-12 DE FECHA 27 de MARZO del 2012

Instruir a las Unidades de Planificación Institucional y Análisis Administrativo para que elaboren una propuesta a presentar ante el MIDEPLAN para la creación de la

Unidad requerida para la implementación de la Norma ISO 9001:2008 en el CONAVI.

Instruir a la Dirección de Gestión del Recurso Humano para que se incorpore en el plan de capacitaciones de cada dependencia de la Institución el tema de gestión de la calidad.

Anexo 2: Control Interno

Ejecución del Plan de Acciones de Mejora del 2008 actualizado al 2010

La autoevaluación del Sistema de Control interno del Consejo Nacional de Vialidad se realizó en el año 2008, como resultado de la misma se elaboró un Plan de Acciones de Mejora, conocido por el Consejo de Administración en la Sesión 648-09 del 26 de febrero de 2009.

Posteriormente, la Unidad de Control Interno coordinó con las dependencias de la Institución su actualización, acción que fue apoyada por el Consejo de Administración en el Artículo V de la Sesión No. 807-11 del 17 de febrero de 2011, mediante el cual dispone:

... "1-Se instruye a las jefaturas de la Institución, que se encuentran pendientes de rendir ante la Unidad de Control Interno el Plan de Acción de Mejoras -actualizado al 2010- para que lo remitan en el plazo de 8 días a dicha Unidad."...

Una vez actualizado el Plan de Acciones de Mejora, el mismo fue sometido a conocimiento del Consejo, en la Sesión No. 826-11 del 17 de mayo de 2011, donde se decide:

... "Aprobar el Informe de Actualización del Plan de Acción de Mejoras de las Dependencias del CONAVI, de conformidad con el detalle remitido por la Dirección Ejecutiva mediante el oficio No. DIE-05-11-1480 de fecha 28 de abril de 2011."...

Actualmente las Unidades se encuentran en proceso de implementación del Plan de Acciones de Mejora del 2008 actualizado al 2010, ejecución que se encuentra programada para los años 2010, 2011 y 2012.

El Informe de seguimiento del 2011 sobre las acciones realizadas por la Institución y sus recomendaciones, respecto al Plan de Acciones de Mejora del 2008 actualizado al 2010 fueron conocidas y aprobadas por el Consejo de Administración en el Artículo IX de la Sesión 895-12 del 1° de marzo del 2012.

En conclusión se han realizado esfuerzos a nivel Institucional para una política de mejora continua a partir de la implementación de los planes de acciones de mejora en Control Interno. En este sentido es notorio el avance de acuerdo con los resultados generales que indican un cumplimiento de un 65% de las acciones de mejora, un 34% se encuentran en proceso de ejecución y un 1% quedó pendiente de ejecutarse en el año 2011.

Capacitación en Control Interno y SEVRI

Como parte de las acciones realizadas en el año 2011, y en atención a la instrucción girada en el Acuerdo No. 4 del Artículo V de la Sesión No. 807-11 del

17 de febrero de 2011, en el cual "... 4- Se instruye a las jefaturas y personal a cargo a participar en charlas de capacitación en materia de control interno y valoración de riesgo que promueva la Unidad de Control Interno. Asimismo se les instruye para que el costo de dichas actividades sea cubierto con el presupuesto de cada dependencia." ..., se impartieron talleres de capacitación a los funcionarios para el Sistema de Control Interno y el Sistema de Evaluación y Valoración de Riesgos SEVRI. De las capacitaciones impartidas se cuenta con un 49% del personal capacitado en Control Interno, un 20% en SEVRI Conceptual y un 16% de SEVRI Taller.

Teniendo en cuenta que no fue posible capacitar en un año al 100% de los funcionarios, esta acción se continuará hasta abarcar la totalidad de los mismos.

Por ello, la Unidad de Control Interno en coordinación con la Dirección de Gestión del Recurso Humano elaboró un Programa de capacitación Control Interno y SEVRI 2012. El mismo, se inició el 18 de Abril de los corrientes y consta de tres grupos que recibirán capacitación en control interno, cinco grupos que recibirán SEVRI conceptual y taller.

Autoevaluación de Control Interno del 2011

Se realizó la Autoevaluación de Control Interno 2011, la cual se encuentra en valoración por parte de la Unidad de Control Interno, con el fin de remitir el respectivo informe a la Comisión de Control Interno y posteriormente al Consejo de Administración.

En un interés de los jefarcas por fortalecer el Sistema de Control Interno del CONAVI, la evaluación del 2011, se realizó con la participación de todas las dependencias de la organización.

Implementación Sistema Específico de Valoración de Riesgos (SEVRI)

La Contraloría General de la República y la Auditoría Interna del CONAVI han emitido lineamientos y recomendaciones para implementar el SEVRI. En el año 2011, se realizaron talleres donde participaron todas las dependencias del CONAVI, y en los que se aplicó una metodología propuesta por el MOPT, la cual permitía evaluar al menos un objetivo relevante por dependencia.

El Resultado de esta valoración es disponer de un Plan de Administración de Riesgos (mitigación), el cual está en proceso de elaboración por la Unidad de Control Interno.

Sistema de Valoración de Riesgos (SIVARI) - CONAVI

En el 2011 se contrató la empresa SWAT Consulting Services para el desarrollo del SIVARI, sistema que permite realizar de manera automatizada la evaluación anual de Control Interno y aplicar el SEVRI. Se está ejecutando la etapa de

pruebas del sistema en virtud de que el mismo está próximo a ser recibido por la Administración.

Esta herramienta será utilizada en la evaluación del 2012 y en la implementación del SEVRI 2012 y su acceso se puede realizar mediante cualquier equipo vía web.

Reglamento del Funcionamiento Comisión de Control Interno Institucional (CCII)

Se elaboró el Reglamento para el funcionamiento de la CCII y de la Unidad de Control Interno. El documento fue conocido por los miembros de la CCII y actualmente se está coordinando su aprobación.

ACUERDOS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

CONTROL INTERNO

Sesión No. 768-10 de fecha 05 de agosto del 2010

ARTICULO TERCERO

3.2) Comisión de Control Interno:

Acuerdo:

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que incorpore en la Comisión de Control Interno un representante de la Dirección de Conservación Vial y de la Dirección de Ingeniería.

Sesión No. 801-11 de fecha 20 de enero del 2011

ARTÍCULO SEXTO

Control Interno: Plan de Acciones de Mejora y Autoevaluación 2010:

Acuerdo Firme:

Se ordena a todas las jefaturas de la Institución a remitir a la Unidad de Control Interno, en el plazo máximo de dos semanas, la actualización -al año 2010- del plan de acción de mejoras para fortalecer el Sistema de Control Interno. Lo anterior con el propósito, que dicha Unidad, en el plazo de tres semanas, presente a este Consejo de Administración un informe al respecto.

Sesión No. 807-11 de fecha 17 de febrero del 2011

ARTÍCULO QUINTO

Control Interno: Plan de Acciones de Mejora:

Acuerdos Firmes:

- 1- Se instruye a las jefaturas de la Institución, que se encuentran pendientes de rendir ante la Unidad de Control Interno el Plan de Acción de Mejoras - actualizado al 2010- para que lo remitan en el plazo de 8 días a dicha Unidad.
- 2- Se informa a todas las jefaturas de la Institución, que en el plazo de un mes, se les estará convocando para que expongan ante este Consejo de Administración las mejoras realizadas, así como las que llevarán a cabo, en cada Unidad, según el Plan de Acción de Mejoras para fortalecer el Sistema de Control Interno, producto de la autoevaluación 2008.
- 3- Se instruye a las diferentes jefaturas sobre el acatamiento obligatorio del cumplimiento de las acciones de mejora como resultado de la autoevaluación como un compromiso institucional.
- 4- Se instruye a las jefaturas y personal a cargo a participar en charlas de capacitación en materia de control interno y valoración de riesgo que promueva la Unidad de Control Interno. Asimismo se les instruye para que el costo de dichas actividades sea cubierto con el presupuesto de cada dependencia.
- 5- Se ordena a las jefaturas a participar en el proceso de autoevaluación del Sistema de Control Interno.

Sesión No. 820-11 de fecha 13 de abril del 2011

ARTÍCULO ÚNICO

Plan de Mejoras 2008 actualizado al 2010

Acuerdos:

- 1- Instruir a la Comisión de Control Interno para que trimestralmente presenten a este Consejo de Administración un resumen ejecutivo del avance de los planes de mejora de cada una de las dependencias de la Institución.
- 2- Se instruye a las jefaturas de cada una de las dependencias de la Institución para que presten su colaboración a la Comisión de Control

Interno a efectos de que se emita el informe trimestral de avance a este Consejo.

- 3- Se instruye a la Comisión de Control Interno para que presente a este Consejo de Administración, en el plazo de un mes, el plan de trabajo para la implementación del Sistema de Evaluación de Riesgo Institucional (SEVRI).
- 4- Se instruye a cada una de las dependencias de la Institución para que utilicen los sistemas de información implementados en el CONAVI, siendo cada Unidad responsable de alimentar dichos sistemas de acuerdo a sus competencias.
- 5- En el plazo de un mes, se continuará con la revisión de los planes de acción de mejora para fortalecer el Sistema de Control Interno de otras dependencias.

Sesión No. 826-11 de fecha 17 de mayo del 2011

ARTÍCULO QUINTO

Actualización del Plan de Mejoras de las Dependencias del CONAVI:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Informe de Actualización del Plan de Acción de Mejoras de las Dependencias del CONAVI, de conformidad con el detalle remitido por la Dirección Ejecutiva mediante el oficio No. DIE-05-11-1480 de fecha 28 de abril de 2011.

Sesión No. 858-11 de fecha 22 de setiembre del 2011

ARTÍCULO CUARTO

4.14) Programación de Control Interno y Evaluación de Riesgos 2011:

Acuerdo Firme:

Dar por atendido el acuerdo 3 consignado en el Artículo Único de la Sesión 820-11 de fecha 13 de abril de 2011 de conformidad con el oficio PLI-07-11-1243 de fecha 06 de setiembre de 2011.

Sesión No. 895-12 de fecha 01 de marzo del 2012

ARTÍCULO NOVENO

Informe de Control Interno sobre el seguimiento al Plan de Acciones de Mejora del 2008 actualizado al 2010;

Acuerdo:

Acoger las recomendaciones emitidas por la Comisión y Unidad de Control Interno en torno al Informe de Seguimiento a diciembre del 2011, el Plan de Acciones de Mejora producto de la Autoevaluación 2008, actualizado al 2010.




TRASLADO DE CORRESPONDENCIA

San José, 22 de mayo de 2012
DMOPT-3260-12

*A 30-5-12
con informe de gestión*

Señoras
Licda. Magally Mora Solís
Secretaría de Actas
Consejo de Administración

Licda. Nora García Arias, MBA.
Directora de Gestión del Recurso Humano 
Consejo Nacional de Vialidad

Consejo Nacional de Vialidad
Dirección de Gestión del Recurso Humano
* 25 MAY 2012
Recibido por: Milena Abrahams M.
Hora: 1:14 pm

Estimadas señoras:

En forma atenta se remite para lo pertinente copia Tomo 2 del Informe de Gestión presentado por la ingeniera María Lorena López Rosales, en relación a sus labores que como Vicepresidenta del Consejo de Administración del CONAVI.

De ustedes, atentamente,


Andrea Soto Rojas
Directora de Despacho

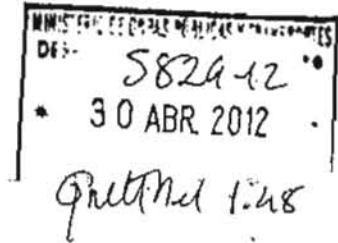



Archivo
Copiador



Ministerio de Obras Públicas y Transporte
Despacho de la Viceministra
San José, Costa Rica

27 de abril de 2012
DVI-596-12



Ingeniero
Francisco Jiménez Reyes
Ministro de Obras Públicas y Transportes
Presente.

Estimado Ministro:

Primeramente quiero extenderle un caluroso saludo y desearle el mayor de los éxitos en todo lo que emprenda desde ese digno cargo.

Aprovecho para entregarle por este medio mis dos Informe de Labores Finales uno como Viceministra de Infraestructura y Concesiones y otro como Vice Presidenta del CONAVI.

Me ha honrado usted con su confianza y le quedo muy agradecida

Me despido de usted cordialmente,

Ing. María Lorena López Rosales
Viceministra



Gchv/NT

📁 Archivo





MINISTERIO OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

**INFORME FINAL DE GESTIÓN
VICEMINISTERIO DE
INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES
2010-2012**

TOMO 2: Consejo de Administración del CONAVI

Ing. María Lorena López Rosales

Abril, 2012

1. PRESENTACIÓN

Conforme a los requisitos de la Directriz R-C0-61, presento el Informe Final de Gestión como Vice Ministra de Infraestructura y Concesiones, específicamente como parte del Consejo de Administración del CONAVI, al cual pertencí de mayo 2010 a mayo 2012 y en el cual me correspondió fungir como Vice Presidenta y asistir a 152 sesiones.

El informe contiene las siguientes secciones:

1. Presentación
2. Marco Legal y Objetivos de la Institución
3. Resumen Ejecutivo
4. Principales Logros y Estado de los Programas de Inversión
5. Administración de los Recursos Financieros
6. Estado de la Autoevaluación del Sistema de Control Interno y Acciones Tomadas en materia de Control Interno.
7. Cambios en el entorno
8. Conclusiones y recomendaciones

2. MARCO LEGAL Y OBJETIVOS DE LA INSTITUCIÓN

El Consejo Nacional de Vialidad fue creado por la Ley 7798 de junio 1998, que a su vez creó el Fondo Vial proveniente del impuesto al Combustible, el impuesto al ruedo y los peajes. El objetivo principal es darle conservación vial a la red vial nacional con recursos permanentes y predecibles. La creación del CONAVI fue un logro importante para el país, que con esa aprobación se puso al día en las corrientes modernas sobre el uso de cargos de los usuarios para la conservación de la red. Esa misma ley puso al LANAMME como fiscalizador del CONAVI, lo que ha impedido que el país se beneficie más con las capacidades de este laboratorio nacional, debido a el cuidado de no ser juez y parte en los proyectos, aunque poco a poco estas capacidades de auditoría de LANAMME están llegando en forma más oportuna al CONAVI, de manera que permita corregir a tiempo los proyectos y no como auditorías a posteriori donde cabe poco margen de corregir económicamente y sin consecuencias administrativas, como lo era anteriormente.

Las necesidades de la Red Vial Nacional son muy significativas y la decisión de apostar a su sostenimiento y especialmente a la ampliación de vías y reconstrucciones, necesariamente han de tratarse a través de financiamiento externo, como ha sido la política de este gobierno. El país tiene una proyección de crecimiento muy positiva y ha logrado una inserción en exportaciones que conlleva un compromiso nacional con la competitividad lo que requiere un aporte del

sistema de transportes y su infraestructura a efectos de modernizar su operación y bajar sus costos, sin la cual el país pierde posibilidades de mantenerse competitivo. CONAVI y el MOPT están inmersos en esta ecuación y las políticas de esta administración han apostado a aumentar la inversión vial en este periodo y a hacer esfuerzos adicionales para que el país mantenga ese ritmo de crecimiento en inversión vial durante por lo menos unos cinco años más

Este reto ha marcado el trabajo de estas instituciones en estos dos años y el de esta Viceministra y Vice Presidenta del CONAVI, que dos años después de iniciada la labor puedo afirmar que las obras escogidas, los procesos adelantados y los resultados obtenidos permitirán al país lograr sus metas plasmadas en el Plan Nacional de Desarrollo con holgura y encaminar al país hacia una inversión sostenida en infraestructura por varios años.

Agradezco la labor del Consejo de Administración, siempre visionaria y dedicada, y al Ministro Francisco Jiménez por su incansable esfuerzo. Además muy especialmente al incansable esfuerzo del Ingeniero Carlos Acosta quien fungió como Director Ejecutivo en este tiempo.

3. RESUMEN EJECUTIVO

Tal como lo exige la Directriz R-CO-61 el presente informe contiene el detalle de los principales logros a nivel del rol de Vice presidenta de la Junta Directiva,

cambios en el entorno, estado de la autoevaluación, y estado de los proyectos pendientes como lo solicita la reglamentación a este informe, así como algunas sugerencias para una buena gestión que están inmersas en todo el informe.

Inicio este informe recordando que uno de los pilares del Plan de Gobierno de la Administración Chinchilla Miranda ha sido la infraestructura de transportes considerada como de vital importancia para el logro de metas de competitividad y conectividad país. Los corredores de importancia regional, como el Corredor Pacífico, el Corredor Noratlántico y los pasos de frontera han sido considerados como fundamentales para bajar costos de transporte para el exportador nacional y en general para el transporte de bienes y personas.

En ese sentido, la consecución de recursos y puesta en marcha de los programas de financiamiento externo resultaban fundamentales para asegurar el avance en materia de infraestructura vial y desde el inicio de la gestión materialicé esfuerzos conjuntos con el Ministro para lograr adelantar en la Asamblea Legislativa, la aprobación de los empréstitos que se encontraban pendientes de aprobación. Luego de esta aprobación, cada uno de ellos debía pasar un proceso de cumplimiento de condiciones precedentes y de procesos de licitación que se logró avanzar en un tiempo relativamente corto para este tipo de procesos. Esto en un esfuerzo conjunto del MOPT y el CONAVI.

Como Vice Ministra de Infraestructura y Concesiones y miembro del Consejo me correspondió realizar una efectiva coordinación de las políticas de la institución rectora, que es el MOPT y la ejecutora de los proyectos, el CONAVI. Me

correspondió ser el enlace entre el MOPT y el CONAVI en los proyectos de financiamiento externo, no solamente procurando los acuerdos del Consejo de Administración necesarios, sino en la coordinación de equipos de trabajo. Vale anotar que estas dos instituciones de la infraestructura vial trabajan coordinada y complementariamente en este tipo de trámites que conllevan un gran esfuerzo de coordinación hacia instituciones estatales que participan en las aprobaciones de los financiamientos.

En general hay una gran relación de colaboración entre las dos entidades que ven asuntos de infraestructura vial, tal como es el caso de la materia de puentes, particularmente colocación de estructuras Bailey. Varios de los proyectos que se han emprendido requieren de aportes propios de la institución particular tales como los trámites de expropiación que son exclusivos del MOPT, no obstante en algunos casos, los fondos para proyectos pueden ser combinados, como es el caso de Chilamate – Vuelta de Kopper, una vía nacional cuya ley lo asigna para ejecución al MOPT, como fue el caso de la Costanera Sur. Últimamente la participación activa del MOPT en el desarrollo de la Carretera Fronteriza que inicialmente fue manejado como un proyecto exclusivo de Seguridad Nacional en CONAVI es otro ejemplo de complementariedad de fortalezas entre estos dos entes. Estos tres ejemplos ilustran la estrecha relación de estas instituciones para llevar a cabo proyectos y acciones en infraestructura. La relación en distintas materias como expropiaciones, coordinación de proyectos, seguridad vial, planificación requiere trabajo multidisciplinario entre las instituciones hace que el jerarca de Infraestructura juegue un papel de convocatoria de equipos

multidisciplinarios y de definición de roles vital para el logro de los objetivos trazados.

Se ha coordinado durante mi gestión los financiamientos del Préstamo BCIE-CONAVI, el programa PIV 1 del Banco Interamericano, los inicios del denominado programa PIV 2 del BID, el proyecto Vuelta de Kopper – Chilamate, el fideicomiso de gestión para proyectos con el Banco Nacional, todos estrechamente coordinados con la Dirección Ejecutiva del CONAVI y distintas direcciones del Ministerio de Obras Públicas, el seguimiento de diseños encargados al MOPT como Pozuelo-Juan Pablo Segundo. Asimismo, la ejecución del programa de puentes menores que se formuló en el MOPT, la planificación preliminar de la Circunvalación Norte y otros temas semejantes.

Se refuerza lo dicho sobre la relación del despacho del Vice Ministerio con el CONAVI por cuanto al MOPT y al CONAVI aún se les ve como una sola institución que da un servicio público de mantenimiento y construcción de carreteras y caminos y constantemente las comunidades y otros grupos sociales que demandan un mejor servicio abordan tanto al MOPT en el despacho de los jefes, como al CONAVI para solventar sus necesidades, de manera que se debe tener mucha coordinación y cuidado para atender las distintas situaciones que se presentan, por cuanto en un caso se es jefe de la institución y en otro, miembro de un cuerpo colegiado que dirige la institución, velando que se traduzcan las políticas rectoras en políticas institucionales que permita llevar la dirección correcta. Esta situación le resulta confusa a entes como la Sala Constitucional al que continuamente se le debe explicar la diferencia para no

incurrir en desobediencias posteriores. La participación en mesas negociación con comunidades necesariamente conlleva el conocimiento y manejo de temas en ambas instituciones, guardando los procedimientos legales del caso.

La forma más sencilla de traducir esta relación de trabajo del viceministerio es a través de las políticas emitidas del rector bajo las cuales, en forma resumida en esta sección expongo las siguientes que se dispuso:

1. Apoyar desde el Consejo de Administración el trabajo de las obras de construcción a realizar por medio de los préstamos del PIV 1 y la línea de crédito pendiente de finalizar con el BCIE.
2. Se estableció desde el MOPT, el programa de Puentes Menores para sustituir puentes vulnerables particularmente de troncos de madera y Bailey mal puestos y que el programa se empezara a financiar con el CONAVI tras un fallido intento de conseguir fondos frescos vía financiamiento nacional.
3. Otra política orientadora fue que el CONAVI destinaría mínimo cincuenta por ciento de los recursos a la conservación vial de acuerdo a lineamientos de planificación definidos por el MOPT y el LANAMME cuanto fuera posible, dadas las limitaciones de presupuesto.
4. Asimismo en la conservación vial de las rutas nacionales, se dispuso que se seguirá atendiendo la red asfaltada con contratos por tres años que formulara la pasada administración para atender la red vial nacional. Sin embargo, el esquema de contratos de largo plazo para la red de lastre no se presentó como una alternativa viable para continuar por distintos problemas surgidos en la administración anterior, particularmente en el costo de acarreo y deficiencias

en la supervisión de obras. Esta red se ha mantenido con contratos específicos y con un concepto más orientado al control del agua como preámbulo para cualquier trabajo posterior. Así mismo se dispuso que en los proyectos donde hubiera planos constructivos una carretera de lastre existente fuera sujeta de mejoras en materia de drenajes y corrección de alineamientos de acuerdo con los planos de manera que las inversiones de conservación vial no se pierdan. Tal es el caso de Guacimal- Santa Elena. Por otra parte esta política mitiga el descontento social que provoca la falta de respuesta a comunidades que por años han solicitado el asfaltado de sus caminos, pero que por múltiples razones válidas, entre ellas falta de recursos, esto no ha sido posible.

5. Como parte de las políticas de mejoramiento institucional se propuso una capacitación masiva en materia de Administración de Proyectos para mejorar el ordenamiento y la planificación de los proyectos. Se ha dado seguimiento continuo a los temas de control interno, al cumplimiento de disposiciones y al seguimiento del cumplimiento de acuerdos.
6. De igual manera se han apreciado con todo respeto y seriedad las consideraciones de LANAMME y se han instruido proyectos de seguridad vial y de nuevas tecnologías basados en estudios, hallazgos y recomendaciones o solicitudes realizadas al LANAMME según sea el caso. En el único tema en el que, en consideración a otras opiniones técnicas valiosas y prestigiosas como son las del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, en lo cual el CONAVI no tiene una posición totalmente concordante con LANAMME es en el caso del Puente Virilla y su sustitución de losa y esto se tradujo en un

planteamiento de arbitraje para llegar a un acuerdo con respecto a los pagos pendientes con la empresa. En este tema es necesario continuar con estudios que sean concluyentes con respecto a la relación estructural y el comportamiento del concreto. No hay a la fecha un empate contundente de las teorías con la observación. Esto tiene que llevar a una lección aprendida en materia de modelación dinámica de puentes y las opciones estructurales disponibles.

7. Se ha dado énfasis a las instrucciones necesarias para generar mejoras en materia de control interno que se han identificado según el proceso que se ha aplicado por la Comisión que se nombró para dar seguimiento a estos efectos en la institución.
8. Se propició la autosuficiencia del CONAVI en materia técnica de puentes y la capacitación en esta materia.

Más adelante se detallan otras acciones importantes en materia de política que han sido fundamentales para el seguimiento de las metas institucionales que se han presentado en el Plan Nacional de Desarrollo y las metas del Plan Operativo Institucional.

Una situación que vale la pena mencionar antes de iniciar el recuento de actividades emprendidas en el periodo 2010-2012 es que al iniciar la labor había en el CONAVI tres limitaciones importantes principales. Una de ellas la falta de fondos para emprender nuevos proyectos o programas de envergadura, debido a un financiamiento muy limitante para la institución en términos del flujo de caja comprometido contraído con el BCIE en la administración pasada a pagar en 4

años. Esta viceministra hizo esfuerzos varios por lograr mejorar las condiciones de financiamiento temprano en la administración, sin embargo, las políticas de endeudamiento aún no se encontraban totalmente definidas y no es sino hasta mediados del 2011 que se define en el Ministerio de Hacienda, abordar un nuevo financiamiento con el BCIE por \$ 340 millones para completar proyectos de mucho impacto nacional como lo es la Circunvalación Norte y sus rotondas.

La segunda limitación fue la falta de contratos de conservación vial debidamente instrumentados para poder atender adecuadamente y oportunamente la red vial nacional. Los nuevos contratos estaban recién adjudicados y aunque se trabajaba con permisos de la Contraloría para cierto tipo de mantenimientos, mucha obra de mayor envergadura en materia de conservación vial tuvo que ser postergada hasta setiembre 2012 que se logra el inicio de estos proyectos.

La tercera limitación tiene que ver con la falta de recursos para expropiaciones por tanto difícilmente se podía adelantar mucho en esto debido a que el procedimiento exige la existencia de recursos para tal fin. Hoy hay algunos recursos disponibles y negociaciones adelantadas en algunos casos principales, como es circunvalación.

Al CONAVI también le compete la realización de rehabilitación, reconstrucción y construcción de obras viales con recursos que alcanzan aproximadamente los 150 mil millones anuales de presupuesto nacional. La prioridad de estos fondos provenientes de los impuestos específicos es para la conservación vial, a la que dedica un porcentaje superior al 50% a esta función. El costo administrativo por ley no debe superar el 5% y hasta la fecha el CONAVI se ha mantenido por debajo

del 4%. Una parte importante de los recursos del CONAVI pagan el servicio de la deuda de la línea de crédito del BCIE por \$ 170 millones pactada en la Administración Arias cuyos proyectos nos correspondió continuar. Hoy solamente queda Alajuela- Heredia en ejecución.

Actualmente la red vial nacional tiene aproximadamente 5000 km asfaltados y el resto en lastre y tierra, para un total de 7786 km.

Los estudios de LANAMME y de la Dirección de Planificación han sido la base para la toma de decisiones para intervenir la red. El CONAVI ha mejorado mucho su planificación en este sentido técnico. El estudio más reciente de la red por parte de LANAMME mostraba un 84.7% de la condición estructural de la red en buen estado, medidas por las deflexiones. Esto muestra un 13% de mejoría en relación con el año 2008. Sin embargo la condición de ruedo medida por el IRI siguen siendo deficiente en general. Esto se traduce en políticas de atención de la red que se deben enfocar a mejorar las condiciones de ruedo superficial y mejorar el IRI y correlacionar cuando esta condición se debe a una estructura deficiente, que parece ser en el menor de los casos dados los buenos índices estructurales de las vías según los datos disponibles. Una de las políticas de intervención definidas ha sido la de enfatizar en que los tramos especialmente dañados estructuralmente tengan una intervención bien diseñada, como lo es la autopista General Cañas y la Bernardo Soto. Además se han hecho intervenciones de mantenimiento periódico en sitios como Santa Cruz, las radiales de San José, Cañas- Río Tenorio, la Ruta 21, Paso Real .- San Vito , Cacao- Poas y varias otras.

El resultado mencionado es satisfactorio y aunque no es una medida del periodo actual, es de esperar que la situación de la red mejore con la actividad y empuje que se le ha dado a los contratos de conservación vial nuevos, que a pesar de haber sido licitados en el 2009 no entraron en ejecución hasta setiembre 2011, lo que obviamente limitó el alcance de las tareas que se pudieran emprender con las extensiones logradas con la venia de la Contraloría General de la República. Además ha habido dificultad administrativa para contratar los nuevos encargados de realizar la supervisión de contratos de conservación. Esto se ha mitigado organizando una supervisión con personal propio y otro trasladado desde el MOPT.

En materia financiera el principal problema que se ha tenido en ejecución presupuestaria ha sido, en el año 2010 y parte del 2011, y la incapacidad para ejecutar mantenimiento vial de mayor envergadura por las limitaciones con los contratos de mantenimiento vigentes en ese momento. La disputa que las empresas emprendieron contra la adjudicación recomendada a finales del 2009 llegó a afectar a la administración actual. Además el financiamiento BCIE capturaba una gran parte del presupuesto del CONAVI y no permitía emprender nuevos proyectos urgentes. La institución tiene mas de una docena de proyectos diseñados que podrían emprenderse, algunos de ellos francamente necesarios desde el punto de vista de que forman parte de un proyecto mayor ya construido como es Hojancha-Lajas, cuya primera sección pierde funcionalidad sin el sector faltante.

La cantidad de recursos dedicados a la atención de emergencias seguidas que se dieron en el 2010 hizo necesario realizar una serie de obras no previstas para volver a recuperar la conectividad de la red lo que contribuye a bajar vulnerabilidad. Claro está que los recursos se hubieran destinado a otros fines concordantes con el cumplimiento de metas programadas si estas no se hubieran dado. El impacto de las emergencias en la programación de obras y en el presupuesto de CONAVI ha sido onerosa y ha impuesto una demanda adicional de respuesta en una institución debilitada por una organización cuya reestructuración está incompleta y que no ha logrado los nombramientos que le hacen falta por diversos motivos, entre ellos los de índole fiscal. En las emergencias se ha actuado siempre en el sentido de reconstruir cuidadosamente para que las obras no vuelvan a presentar el mismo tipo de daño. Esto hace que la obra de reconstrucción sea una versión mejorada y superior a lo inicialmente dañado. Si bien en materia de emergencias el CONAVI ha demostrado tener una gran capacidad y vocación de respuesta inmediata en la etapa de primer impacto, la capacidad de reconstrucción no ha sido tan eficiente, tardándose hasta dos años para terminar de finiquitar una situación particular. Tal es el caso de los puentes Bailey en Tibás. Esta situación tiene origen en una debilidad de toma de decisiones y de la ingeniería en CONAVI que no es está capacitada para resolver muchas situaciones técnicas y debe recurrir a procesos de contratación perfectibles. Para las emergencias por insistencia de esta Vice Ministra a quien le correspondió tratar con la Tormenta Nicole con el Ministro de la Presidencia, Lic. Marco Vargas se logró el decreto de emergencia que dotara de recursos del Banco Mundial para tratar de resolver la afectación masiva de esa tormenta, luego

exacerbada por el Huracán Thomas. Estos recursos ayudaron mucho a atender la red sin sacrificar en más la atención rutinaria de la red.

Es necesario destacar que señalamiento vial y la seguridad vial es la principal debilidad de atención de la red vial nacional y se han tomado acuerdos insistentemente para enfatizar este tema, entre ellos un programa de sustitución de barreras de contención. Se puede decir que no solo no se tienen suficientes recursos asignados, sino que no hay personal de inspección suficiente, sino que hay duplicidad de funciones con el MOPT y el COSEVI. El sector en este aspecto se encuentra atrasado. No obstante se ha procurado que las nuevas licitaciones contemplen resultados de calidad a largo plazo y garantías de calidad por varios años.

En materia de puentes, el CONAVI emprendió con energía el trabajo en el programa de puentes menores, habiendo en dos años licitado alrededor de 40 puentes y en general contemplando los 36 puentes de la Interamericana Norte, los Bailey colocados conjuntamente con el MOPT y la intervención en programas de emergencia como el caso del Puente de Turrubares, perdido en el Huracán Tomas y el puente en el sector de Cambronero conocido como Jesús María, lleva a la institución a contabilizar una actividad en más de 100 puentes en dos años, lo que se traducirá en un programa sin precedentes de renovación de infraestructura de puentes.

En cuanto a los programas de financiamiento externo, el principal programa de que se encuentra en ejecución es el PIV1 financiado con el BID cuyo primer

proyecto: Cañas- Liberia empezará su ejecución en el mes de abril 2012. El cumplimiento de condiciones precedentes y definiciones de inicio en este programa fueron oportunas y eficientes. Por ejemplo fue necesario sacar de este financiamiento el proyecto Pozuelo- Juan Pablo Segundo por los recursos que requiere. Como parte de la Red Nacional, pero siendo manejado por el MOPT, se encuentra el proyecto Vuelta de Kopper- Chilamate. CONAVI ha pagado varias de las expropiaciones de este proyecto, hoy prácticamente completadas.

En pocos meses se encontrará en ejecución el programa del BCIE también para el cual se ha trabajado para lograr un fideicomiso de gestión y administración con un banco nacional, de tal manera que se logre ampliar las posibilidades administrativas y técnicas de la institución, que tiene por ventaja estar autorizada por Ley para realizar fideicomisos.

4. PRINCIPALES LOGROS Y ESTADOS DE PROGRAMAS DE INVERSIÓN

El desempeño de la institución depende de muchos factores, uno de ellos que es el que compete a este informe, la orientación oportuna a través de políticas claras de actuación dadas desde un Consejo de Administración en el que me correspondió fungir como vice presidenta.

A continuación se describen las principales acciones de política institucional que me ha correspondido liderar se han materializado en acuerdos del Consejo de Administración para dirigir las labores sustantivas del CONAVI durante este periodo 2010-2012, en materia de Conservación Vial y en materia de obras viales y otros.

Conservación vial

- a. Destinar mínimo un 50% del presupuesto a conservación vial
- b. Descartar los contratos de conservación vial de largo plazo en la red vial de lastre por ser un modelo oneroso con resultados poco claros
- c. Darle énfasis al sistema de drenaje de las carreteras rurales
- d. Realizar rehabilitaciones en carreteras con daños estructurales en áreas de alto tránsito tal como las radiales de San José.
- e. Reconstruir con criterios técnicos que no repitan patrones de vulnerabilidad presentados en las emergencias
- f. Planificar la conservación vial con base en criterios de la Dirección de planificación del MOPT y del LANAMME
- g. Cambiar el esquema de organismos de inspección por administradores viales para mejorar el seguimiento técnico de la red.
- h. Realizar actuaciones de drenaje de acuerdo con planos de construcción si estos existen de forma tal que no se pierda la inversión en el futuro.

Obras Nuevas

- a. Realizar proyectos nuevos en su mayoría con financiamiento externo
- b. Empezar el programa de puentes menores con diseños prototipo del MOPT
- c. Utilizar la normativa CR-2010 para los proyectos nuevos
- d. Definir con Presidencia los proyectos de los distintos paquetes de inversión y procurar sus derechos de vía.

- e. Reorganizar la obra de la carretera San Carlos en organización y supervisión.
- f. Revisar el programa de la obra de la carretera fronteriza para responder a los recursos disponibles
- g. Licitación 27 de abril- Villareal e incorporar al POI otros proyectos ya diseñados, prácticamente al ritmo de uno o dos por año por la falta de fondos para nuevos proyectos que no sean los de los programas de financiamiento externo.

Emergencias

- a. No reconstruir la vulnerabilidad
- b. Empezar la construcción de varios puentes destruidos de forma inmediata, entre ellos el de Turrubares
- c. Completar el programa de sustitución de puentes colgantes
- d. Construir o intervenir en forma significativa, al menos 80 puentes en esta administración (actualmente hay proceso por más de 110 puentes, incluyendo 18 nuevos en la interamericana y 18 reconstrucciones o refuerzos sísmicos)
- e. Actuar como Unidad ejecutora para la CNE en las afectaciones de la red vial nacional.

Ingeniería

- a. Fortalecer el dominio técnico en materia de puentes
- b. Levantar inventarios de puentes menores para licitaciones

- c. Realizar contrataciones de obras tipo TOPIC
- d. Desarrollar puentes peatonales con ascensores
- e. Reaccionar en forma oportuna a los recursos de amparo que ordenan acciones del CONAVI
- f. Fortalecer la materia de la seguridad vial y emprender un programa de sustitución de barreras de seguridad (esto con Conservación Vial)

Administración

- a. Darle prioridad a la administración de proyectos en capacitación
- b. Automatizar los peajes
- c. Darle prioridad al desarrollo de procesos para el control interno y procurar una certificación ISO 9001
- d. Incorporar al esquema de la organización para la ejecución de proyectos un fideicomiso de administración y gestión.

Financiamiento

- a. Negociar con el BCIE términos favorables para el flujo de caja del CONAVI
- b. Organizar las Unidades Ejecutoras de Proyectos, y para empezar tomar de base la Unidad Ejecutora de Costanera Sur para el PIV 1.
- c. Definir los programas de fortalecimiento institucional a financiar con el BID, entre estos programas de gestión de carreteras, de Pymes de Conservación Vial, de apoyo a la certificación ISO 9001, el fortalecimiento de las estadísticas de conteos y otros.

Estado de los Proyectos

Los proyectos a los que me referiré son aquellos que más bien constituyen programas de inversión ya que no es competencia directa de la viceministra el seguimiento de toda la actividad constructiva y administrativa del CONAVI proyecto por proyecto, sino precisamente velar por las directrices, políticas y prioridades del sector y su apego y seguimiento en esta institución. La gestión de esta viceministra estuvo fuertemente orientada a la consecución de recursos y a la puesta en marcha de programas de financiamiento que fueran materializando. Esto fuertemente apoyada por la Dirección Ejecutiva del CONAVI y las unidades de planificación del MOPT y CONAVI, así como el apoyo de otros ministerios inmersos en estos procesos tramitológicos.

Programa PIV 1

Este programa se negoció en la Asamblea Legislativa y se logró incorporarle los recursos a finales del 2010. Hoy se encuentra en ejecución y con una unidad ejecutora externa en el BID dándole seguimiento y de apoyo a las gestiones de los proyectos y con la cual el nuevo viceministro deberá mantener contacto directo para lograr la mayor efectividad. Se le debe dar seguimiento al programa de administración de carreteras que por disposición de la Contraloría debe establecerse en CONAVI.

Programa PIV2

Se encuentra recién planteado al BID y sujeto a cambios que deben negociarse para definir cuales sectores de carreteras son las más aptas para construir. Mi posición es que si no se consiguen más recursos no se debe menospreciar un trabajo que mejore la operación de la carretera con inteligencia y por ejemplo seguir construyendo todas las intersecciones de la Interamericana Norte, los puentes faltantes y sus accesos y la sección Limonal- Cañas es una posibilidad a estudiar. De otra manera se requieren más de 80 millones de dólares más para completar todo el tramo Barranca- Cañas. Una de las lecciones aprendidas durante el proceso de estudio del Plan Nacional de Transportes es que no todo tiene que construirse en forma completa y definitiva, pero si todo debe estudiarse y materializar una visión de largo plazo, sujeta a etapas bien conectadas.

Carretera San Carlos

La participación en este proyecto se ha limitado a coordinar en los últimos meses a los ingenieros de proyecto y a los encargados de expropiaciones por cuanto existía una descoordinación entre los mismos que evitaba un trabajo eficaz. Hoy quedan 57 expedientes activos de los cuales un 50 % están en tramite de pago, lo que implica un buen avance y una garantía de trabajo para la empresa. Se debe continuar con este esfuerzo. Hoy la empresa tiene abiertos frentes para sostener el trabajo hasta el próximo mes de octubre, y para entonces se habrán resuelto con holgura otros casos muy avanzados en materia de expropiación, pero en particular en materia técnica.

Programa BCIE- carretera Circunvalación

Este programa espera refrendo contralor. Se deben cumplir las condiciones precedentes del programa y sacar las primeras licitaciones. En el caso de Circunvalación es necesario terminar los trámites con distintos propietarios que han estado al tanto de sus expropiaciones. Este proyecto fue pasado al CONAVI hace dos meses para su diseño preliminar para concurso. Los demás proyectos son de diseño y construcción con pocas excepciones.

Debe continuarse con el desalojo paulatino del Triangulo Solidario a cargo del MIVAH, pero que demanda que el MOPT esté presente y el CONAVI cerque los terrenos para evitar invasiones.

Debe de negociarse con la Municipalidad de Tibás el intercambio de terrenos para zonas verdes, ya que hay una zona verde que se requiere expropiar, pero amplias posibilidades de utilizar áreas útiles que quedarán por debajo de los viaductos como parques lineales.

Programa de Puentes

Este programa ha tenido poco avance físico debido a problemas totalmente logísticos de la Dirección de Obras. Es necesario resolver estos temas menores y dotar de mas recursos a este programa de vocación rural pero de mucho impacto. El programa nace de una comisión de puentes que se manejó en el MOPT conjuntamente con personal de CONAVI y ataca los puentes en mal estado, tanto de tuacas de madera como Baileys o bien puentes que forman cuellos de botella o están en mal estado. El concepto incluye actuar sobre una ruta completa en la

medida de lo posible y hacer de las estructuras un primer paso para el mejoramiento de la ruta.

Carretera Fronteriza

Por falta de presupuesto el esquema que se puso en operación en el CONAVI para realizar estas obras fue suspendido por el Consejo de Administración y se está incorporando la participación del MOPT en el sitio con buen suceso. Se recomienda realizar un planeamiento ordenado de las metas de conectividad y construcción del proyecto acorde con el financiamiento disponible. Esta vice ministra ha participado exclusivamente en el tema de ordenamiento de la actividad del MOPT.

Otros asuntos.

En términos administrativos y de manejo de recursos humanos, el CONAVI se encuentra en necesidad de apoyo técnico y de personal para emprender los proyectos que tiene entre manos.

Tiene una cultura institucional que tiene poca madurez institucional, no comparte valores básicos como parte de una institución, ni los extremos del verdadero trabajo en equipo, sigue siendo regido por islas de poder técnico que disminuyen su efectividad y el director ejecutivo tiene funciones muy limitadas en lo gerencial al verse sometido a una gran cantidad de decisiones técnicas.

La sobrecarga de todo tipo de acciones de los ciudadanos y organismos de control lleva frecuentemente a órganos directores lo que intimida la acción del personal y hace que se auto limite. Es necesario cambiar la organización a un esquema más dirigido a proyectos y no un esquema en el cual los proyectos pasan por compartimentos desvinculados. Esta fue una de las razones para ir sensibilizando al personal con conocimiento de la administración de proyectos para luego plantearse un verdadero cambio, cuya lucha ante servicio civil y autoridad presupuestaria no será fácil. Es imprescindible continuar con este proceso.

La continuación de programas de capacitación para la ejecución de proyectos, la estandarización de las metodologías para todos los proyectos y empresas que son contratadas por CONAVI, el fortalecimiento del control de calidad, incluyendo en este tema, la relación o traslado del laboratorio del MOPT, son algunos de los temas que deben continuar trabajándose para el logro de los objetivos.

5. Administración de los Recursos Financieros.

Como parte del Consejo de Administración corresponde la aprobación del presupuesto de la institucional, el cual se presenta a la Contraloría de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Operativo Institucional. Todas las inversiones en la categoría de construcción nueva en infraestructura pasan además por la inscripción en el sistema de inversiones de MIDEPLAN. La ejecución presupuestaria ha sido la mencionada anteriormente. Adicionalmente ha sido necesario realizar los presupuestos extraordinarios necesarios para reforzar partidas y reacomodar prioridades, como es normal en las instituciones. En

particular CONAVI ha tenido que incorporar recursos extraordinarios para emergencias por motivo de la Tormenta Nicole, el Huracán Thomas y el decreto de Seguridad Nacional.

En materia presupuestaria el Consejo de Administración ha explicado ampliamente a la Autoridad Presupuestaria que no es posible acatar los recortes presupuestarios que comunican por varias razones, siendo la principal, la fuente específica de los recursos que haría incurrir en incumplimiento de deberes al Ministro de Hacienda y a este Consejo.

El avance de las metas del Plan Nacional de Desarrollo se considera que están en vías de ser cumplidas adecuadamente en el periodo de la administración según el último informe de la Dirección de Planeamiento. Estas metas tienen indicadores relacionados con conservación vial que se han cumplido, construcción de proyectos de la Red Centroamericana de Carreteras que avanzan según lo que sea expuesto, siendo las principales inversiones contratadas a esta fecha: Cañas-Liberia y Vuelta de Kopper- Chitamate. También se incluye como meta la construcción de la carretera a San Carlos que tiene una proyección de 100% de cumplimiento al 100%. En materia de puentes de 80 puentes que tiene la meta, ya se han contratado o bien terminado más de 100. En el anexo 1 se listan las licitaciones que se han promovido en este periodo en el CONAVI.

Es importante decir que la capacidad para dar orden de inicio a proyectos se ha visto muy limitada por la falta de personal de campo. En esto la imposibilidad de realizar nombramientos acorde con la demanda de obras (recientemente se

modificó esto), las pensiones, las revisiones técnicas que se dan a nivel del proceso constructivo y obligan a reprocesos en diseños y luego a negociación de addenda son una debilidad para lograr mayor capacidad de ejecución en la institución. Asimismo el tratamiento desconectado de la adquisición de derechos de vía también influye en estos procesos. En esto es recomendable que el Vice ministro de infraestructura continúe jugando un rol coordinador con el MOPT, la institución que puede expropiar por ley y vale preguntarse si esta capacidad debería de tenerla también el CONAVI por ley. Lo cierto es que la ejecución presupuestaria es un reflejo de la efectividad de la ejecución de obras.

6. ESTADO DE LA AUTOEVALUACION DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO y ACCIONES TOMADAS EN MATERIA DE CONTROL INTERNO

La materia de control interno ha sido de mucha prioridad en este periodo. Se ha promovido una actualización permanente de las acciones de mejora propuestas por la autoevaluación que se realiza anualmente. Se ha promovido tener presentaciones periódicas de avance, tanto de los casos exitosos como de los casos problemáticos o mas lerdos de la institución. Se han actualizado procesos y procedimientos de tal forma que el Consejo de Administración ha considerado importante continuar con este avance y ha propuesto disponerse para una certificación ISO 9001 en espacio de 2 años. Para esto se ha acordado que con recursos del Banco Interamericano se complementen algunos estudios de organización y procedimientos que preparen la organización para una auditoría ISO. Unido a esto, la promoción de la Administración de Proyectos como metodología de trabajo fortalece la visión de trabajar en forma metódica, con la

planificación y el control necesario para lograr los objetivos y posicionarse en un concepto de mejora continua en la forma de hacer las tareas encomendadas al CONAVI. En esta materia se han capacitado 45 profesionales, que forma desde ahora agentes de cambio para la mejora de la institución. El Anexo 2 contiene algunos acuerdos tomados sobre esta materia. También es importante señalar que las disposiciones de la Contraloría se han venido cumpliendo satisfactoriamente como se indica en el Anexo 3. La última revisión de este tema fue el 26 de abril 2012 en la sesión del Consejo de Administración en el cual se tomaron nuevos acuerdos de seguimiento.

8. CAMBIOS EN EL ENTORNO

La presente administración del CONAVI ha tenido que enfrentar una serie de cambios en el entorno muy importantes que afectaron la labor positivamente y negativamente según se explicará. En lo positivo, el mayor cambio que se ha tenido que enfrentar es la cantidad y magnitud de proyectos que se tienen en la cartera de ejecución. Esto obliga a reorganizar, como se está haciendo toda la forma de ejecución. Esta vice ministra ha aportado en este tema en forma específica con el trabajo del Fideicomiso con el Banco Nacional. Este ha sido un trabajo lento por cuanto las instituciones tienen vocaciones naturales muy diferentes lo que ha sido necesario de empatar en un borrador de contrato, pero además hubo que formular una consulta a la Contraloría sobre este esquema y las condiciones en que podría operar en el CONAVI.

Afectando negativamente a la organización se tiene la directriz presidencial para el congelamiento de plazas, la dificultad de nombramientos, la pérdida de personal interino cuando se presentan ternas, la imposibilidad de completar la organización estructurada sin las plazas aprobadas.

Las emergencias ha tenido un impacto grande en varios campos de la organización como son las licitaciones que genera, la tramitación de muchos procedimientos de imprevisibilidad y el recargo sobre el personal que debe multiplicar sus actividades de campo, y por consecuencia en ocasiones el servicio normal se interrumpe para atender otras situaciones de emergencia.

Otro aspecto que ha influido sobre algunas actuaciones del CONAVI ha sido las dificultades del Consejo Nacional de Concesiones con el concesionario y los compromisos asumidos con las comunidades o bien con distintos tipos de recursos impuestos para cumplir compromisos o situaciones legalmente improcedentes, como el caso de las propiedades sin acceso o puentes peatonales. Para el caso de la Radial Escazú el CONAVI depende del CNC para que cobre la garantía de calidad por las reparaciones realizadas cuando fallaron los taludes. Otro asunto tratado desde CONAVI ha sido el puente peatonal de la Radial Atenas y las obras de movimiento de tierra de la sección.

9. Conclusiones y Recomendaciones.

A través del informe he venido comentando sobre diversos aspectos y dando recomendaciones específicas. En general, la labor realizada como representante del MOPT en el Consejo de Administración ha conllevado presidir la mayoría de las sesiones, con diversidad de temas administrativos, financieros, técnicos y legales, usuales en estas instituciones. Ha habido apego a los criterios técnicos en la toma de decisiones. Ha habido apego también a las políticas sectoriales en materia vial, a las disposiciones de Contraloría y de la Auditoría. Se ha promovido el control interno y se ha orientado un esfuerzo importante en administración de proyectos como forma para generar un cambio en la cultura y la técnica institucional. Ha habido seguimiento en sesiones especiales al presupuesto y la planificación del mismo, a proyectos especiales, giras de seguimiento a nivel de la junta y en general una intensa labor de coordinación con las principales direcciones del CONAVI.

De cara a una etapa intensa de ejecución debe considerarse quitar toda amarra al CONAVI para completar su organización y contratar personal. El CONAVI además debe procurar reglas de contratación estrictas con respecto al cumplimiento de los contratistas con todos los compromisos de ley, reglas sencillas para evaluar carteles de licitación a efecto de evitar atrasos por apelaciones a los procesos. Debe continuarse el fortalecimiento de la administración de proyectos, la elaboración de procedimientos, el fortalecimiento del control de calidad de las obras y un trabajo que exija más integración de equipos de trabajo por proyecto desde las fases iniciales del mismo.

Anexo 1. Licitaciones

No. de Sesión	Fecha de la Sesión	Acuerdo
750-10	25/05/2010	Contratación directa 2010CD-000013-0DI00 "Instalación de puente metálico modular lanzable sobre el río Barranca, Ruta Nacional 742, San Jerónimo de Esparza (Sustitución de puente actual)".
750-10	25/05/2010	Contratación directa 2010CD-000014-0DI00 "Construcción de puente sobre el río Pirro, Ruta Nacional 112, costado sur Universidad Nacional (sustitución estructura de drenaje actual)".
752-10	01/06/2010	Contratación directa 2010CD-000009-0DI00 "Instalación de puente metálico modular lanzable sobre el río Pacuare, Ruta Nacional 414, Bajos del Pacuare (sustitución de puente actual)".
760-10	01/07/2010	Contratación Directa 2010CD-000048-0DI00 "Diseño y construcción de obras de reparación de alcantarilla sobre el río Torres y calzada de la ruta nacional 108, carretera Tournón-Uruca".
762-10	08/07/2010	Licitación Abreviada 2010LA-000011-0DI00 "Instalación de puente metálico modular lanzable sobre el Río Sucio (conocido como Río San José), ruta nacional 229, comunidad de Río frío (sustitución de puente actual)".
770-10	12/08/2010	Licitación Pública Internacional 2008LI-000025-0DI00 "Rehabilitación de puentes en las rutas nacionales 1 (ríos: Abangares, Aranjuez y Azufrado) y 2 (río y Puerto Nuevo).
771-10	17/08/2010	Licitación Pública 2010LN-000003-DI Compra de rejilla metálica para sustituir la losa de rodamiento del Puente sobre el Río Virilla en la Autopista General Cañas, Ruta Nacional No. 1.
772-10	19/08/2010	Licitación Pública Internacional 2008LI-000025-DI "Rehabilitación de puentes en las Rutas Nacionales 1 (Ríos: Abangares, Aranjuez y Azufrado) y 2

		(Ríos: Nuevo y Puerto Nuevo)".
777-10	09/09/2010	Readjudicación de la Licitación pública 2009LN-000003-0CV00 "Conservación vial de la red vial nacional pavimentada por precios unitarios".
791-10	23/11/2010	Contratación Directa 2010CD-000128-0DI00 "Instalación de rejilla metálica para sustituir la losa del puente sobre el río Virilla en la Autopista General Cañas, Ruta Nacional No. 1".
791-10	23/11/2010	Licitación Abreviada 2010LA-000016-0DI00 "Demarcación horizontal con pintura y captaluces de la Ruta Nacional No. 32, sección: La República-Intersección Ruta Nacional No. 36".
797-10	21/12/2010	Licitación pública internacional 2008LI-000025-DI "Rehabilitación de puentes en las rutas nacionales 1 (ríos: Abangares, Aranjuez y Azufrado) y 2 (ríos: Nuevo y Puerto Nuevo)".
803-11	01/02/2011	Licitación Pública No. 2009LN-000003-CV "Conservación Vial de la Red Vial Nacional pavimentada por precios unitarios".
805-11	08/02/2011	Licitación Abreviada No. 2010LA-000007-0DI00 "Instalación de Puente Metálico Modular Lanzable sobre el Río Rejlbaye, Ruta Nacional No. 225, Provincia Cartago (Sustitución del Puente Actual).
809-11	24/02/2011	Licitación pública Internacional 2008LI-000026-DI "Rehabilitación de puentes en las rutas nacionales 4 (ríos: Chirripó y Sarapiquí), 32 (ríos: Chirripó y 218 (río Torres)".
828-11	24/05/2011	Contratación directa 2011CD-000006-0CV00 "Suministro, colocación y compactación de mezcla asfáltica en caliente para bacheo, así como chapea y conformación de cunetas y espaldones en la ruta nacional 4, sección de control 50280 a 50290, Santa Cecilia-La Cruz".
828-11	24/05/2011	Contratación directa 2011CD-000008-0CV00 "Suministro, colocación y compactación de mezcla asfáltica en caliente para bacheo, así como chapea y conformación de cunetas y espaldones en la ruta nacional 21, sección de control 50160 a 50731, Pueblo Viejo-Nandayure y Santa Rita-Pavones".

828-11	24/05/2011	Contratación directa 2011CD-000007-0CV00 "Suministro, colocación y compactación de mezcla asfáltica en caliente para bacheo, así como chapea y conformación de cunetas y espaldones en la ruta nacional 6, sección de control 50900, Corobicí-Bagaces (río Tenorio)".
828-11	24/05/2011	Contratación directa 2011CD-000009-0CV00 "Suministro, colocación y compactación de mezcla asfáltica en caliente para bacheo, así como chapea y conformación de cunetas y espaldones en la ruta nacional 160, secciones de control 608011-60812-60813, Paquera-Cóbano".
832-11	09/06/2011	Licitación Pública 2011LN-000003-0DI00 "Sustitución de puentes menores, ruta nacional 247, sección: Campo Cinco-Puerto Lindo.
832-11	09/06/2011	Licitación pública 2011LN-000006-0DI00 "Sustitución de puentes menores, ruta nacional 733, sección: San Rafael- (Guatuso-Chimurria)".
832-11	09/06/2011	6.3) Licitación pública 2011LN-000007-0DI00 "Sustitución de puentes menores, ruta nacional 730, sección: Canalete-Colonia Puntarenas y Ruta Nacional No. 138, Sección: Colonia Puntarenas-Límite Cantonal Upala-Los Chiles Rito)".
832-11	09/06/2011	6.4) Licitación pública 2011LN-000008-0DI00 "Sustitución de puentes menores, ruta nacional 249, sección: Campo Cinco-La Suerte".
834-11	16/06/2011	Contrataciones directas 2011-CD-000016-0CV00, 2011CD-000017-CV, 2011CD-000018CV 2011CD-000019-CV, 2011CD-000020-CV, 2011CD-000021-CV.
859-11	04/10/2011	Licitación Pública 2011LA-000014-0CV00 "Compra de materiales y productos metálicos para puentes".
864-11	27/10/2011	Licitación abreviada 2011LA-000023-0CV00 "Contratación de trabajos para la atención de las rutas nacionales en lastre 138 y 139 (en lastre) secciones de control 21601, 21602, 21612, 21200 y 21810".

868-11	17/11/2011	Licitación pública 2011LN-000020-0DI00 "Sustitución del puente sobre el río Nacaome y el puente sobre el río Pueblo Viejo, ruta nacional 18, Provincia de Guanacaste".
871-11	29/11/2011	4.7) Licitación Abreviada 2011 LA-000005-0DI00 "Demarcación Horizontal de la ruta nacional No. 1, secciones: Aeropuerto Juan Santamaría-San Ramón (Autopista Bernardo Soto) y San Ramón Barranca".
874-11	15/12/2011	Licitación Abreviada 2011LA-000025-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y el suministro de materiales para atender las Rutas Nacionales en Lastre 611 (secciones de control 61010 y 61020), 614 (secciones de control 602701 y 60272), 608 (secciones de control No. 60372, 60273 y 60) y 238 (sección de control 61030)".
877-12	05/01/2012	Licitación Pública No. 2011LN-000019-0DI00 "Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 152, Sección: Veintisiete de Abril-Villareal".
888-12	07/02/2012	Licitación pública 2011LN-000024-0DI00 "Demarcación vial horizontal y captaluces de varias rutas nacionales en el Gran Área Metropolitana".
889-12	09/02/2012	Licitación abreviada 2011LA-000030-0CV00 "Contratación de trabajos para la atención de la ruta nacional 733 (en lastre), Los Chiles, sección de control 21150, Guatuso, secciones de control 21111-21112".
889-12	09/02/2012	Licitación abreviada 2011LA-000016-0DI00 "Construcción de obras civiles menores y suministro de servicios en las Instalaciones de control de pesos y dimensiones ubicada en Búfalo (km141, ruta nacional 32)". Acuerdo Firme: Analizados los Informes legal, técnico, de razonabilidad de precios, la recomendación de la Comisión Permanente de Contrataciones CPC.005-12 y el oficio No. DIE-03-12-0472 se acogen y se adjudica la Licitación abreviada 2011LA-000016-0DI00 "Construcción de obras civiles menores y suministro de servicios en las Instalaciones de control de pesos y dimensiones ubicada en Búfalo (km141, ruta nacional 32)" a la empresa Ingeniería GAIA S.A., cédula jurídica 3-101-234410, por un monto de ₡147.719.993.00 (ciento cuarenta y siete millones setecientos diecinueve novecientos noventa y tres colones 00/100) y plazo de ejecución de 75 (setenta y días naturales).

889-12	09/02/2012	Licitación Abreviada 2011LA-000034-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de material para la atención de la ruta nacional 603, sección de control 60720, de San Gerardo (Judas) (RN1) hasta Chomes (Escuela).
889-12	09/02/2012	Licitación Abreviada 2011LA-000036-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de material para la atención de la ruta nacional 756, sección de control 60572, del límite provincial Alajuela-Puntarenas (0+400 después del inicio de la ruta) hasta Llanada del Cacao (RN 131)".
891-12	16/02/2012	Licitación pública 2011LN-000023-0DI00 "Sustitución de puentes menores, ruta nacional 805, sección: Bataan-Matina".
892-12	21/02/2012	Licitación Pública No. 2011LA-000046-0DI00, proyecto: "Demarcación vial horizontal y captaluces de la Ruta Nacional No. 32, secciones: Guácimo y Guácimo-Llmón".
894-12	28/02/2012	Licitación abreviada 2011LA-000052-0DI00 "Demarcación vial horizontal de la ruta nacional 6, sección: Intersección ruta nacional 1-Río Tenorio".
902-12	29/03/2012	7.3) Licitación Abreviada No. 2011LA-000069-0DE00 "Contratación de una Consultora que brinde servicios de apoyo al CONAVI para la Supervisión del proyecto: Ampliación y Rehabilitación de la Ruta Nacional No. 1, Carretera Interamericana Norte, Sección: Cañas-Liberia, L.P.I: 2011LI-000004-0DI00".
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000028-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de materiales para la atención de la ruta nacional 744, secciones de control 20951, 20952 y 21770, Crucero-Pital".
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000063-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de materiales para mejoramiento de la ruta nacional 136, secciones de control 10740 y 11250".
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000039-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de materiales para la atención de la ruta nacional 616, sección: de control 60580".

904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000026-0CV00 "Contratación de trabajos para la atención de la ruta nacional 307, secciones de control 10410 y 11171".
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000038-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de materiales para la atención de la ruta nacional 607, sección control 60500".
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000041-0CV00 "Alquiler de maquinaria por horas y suministro de materiales para la atención de la ruta nacional 757, sección control 20712.
904-12	12/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000007-0CV00 "Contratación de los trabajos para la atención de la ruta nacional en lastre 245, Puerto Jiménez-Carate, sección control: 60431, 60432, 60433, 60434 y 60435".
904-12	12/04/2012	Licitación pública 2011LN-000029-0DI00 "Mejoramiento del sistema de drenaje y de la superficie de ruedo de la ruta nacional 606, sección: Guacimal-Santa Elena".
905-12	19/04/2012	Licitación abreviada 2011LA-000045-0DI00 "Sustitución del puente sobre el río Guatuso, ruta nacional 304, límite cantonal Desamparados-Aserri".

Anexo 2
Ejemplos de Políticas Institucionales Relevantes
Promovidas en la Gestión

SESIÓN No. 754-10 DE FECHA 8 de JUNIO del 2010

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que coordine lo pertinente, a fin de que las carreteras cuenten con la debida señalización, especialmente en aquellas en donde exista riesgo para la vida humana de los usuarios.

SESIÓN No. 757-10 DE FECHA 22 de JUNIO del 2010

Aprobar la propuesta de la Dirección Ejecutiva de modificación de la estructura organizativa del CONAVI que incorpora la Dirección de Gestión de Puentes, de conformidad con el detalle expuesto en la presente sesión y remitido mediante el oficio No. DIE-01-10-2463 de fecha 22 de junio, 2010. Asimismo se le instruye a la Dirección Ejecutiva, para que lleve a cabo, todas las gestiones administrativas que correspondan para su formalización e implementación.

SESIÓN No. 761-10 DE FECHA 06 de JULIO del 2010

Se acuerda para que - en adelante - el CONAVI asuma criterios técnicos en materia de puentes provenientes no solamente del MOPT sino también de procedimientos de contratación de consultores expertos en estructuras, para lo cual la Dirección Ejecutiva realizará las gestiones pertinentes para la realización de dicho fin.

SESIÓN No. 766-10 DE FECHA 27 de JULIO del 2010

En virtud de que el CONAVI, en múltiples ocasiones en la ejecución de sus proyectos ha tenido que realizar obras que son competencia de otras Instituciones Públicas (A y A, Fuerza y Luz, Municipalidades, etc.) en razón de que las mismas, en su momento, no han contado con los recursos presupuestarios necesarios para llevar a cabo los trabajos de su competencia y al amparo del criterio legal emitido por la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos con el oficio GAJ-10-2010-1291 se instruye a la Dirección Ejecutiva para que gire las instrucciones pertinentes a efecto de que dichas obras se contabilicen, se proceda a su cobro y facturación a la Entidad correspondiente, debiéndose hacer el registro pertinente en la contabilidad del CONAVI como cuentas por pagar.

SESIÓN No. 769-10 DE FECHA 10 de AGOSTO del 2010

Instruir al Director Ejecutivo para que planifique las acciones de mantenimiento vial con fundamento en las recomendaciones emanadas del HDM 4, aplicables a los nuevos contratos con base en la nueva información generada con datos del 2011.

SESIÓN No. 772-10 DE FECHA 19 de AGOSTO del 2010

Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que, en virtud de que el CONAVI próximamente realizará inversiones masivas en los puentes de la Red Vial Nacional y tomando como base el criterio legal emitido por la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos emitido mediante el oficio GAJ-10-2010-1291, emita un comunicado a las Instituciones de Servicios Públicos señalándoles que deben ir tomando las provisiones del caso a efectos de remover dichos servicios bajo su propio presupuesto, a su vez indicándoles que este Consejo a futuro no permitirá la colocación de servicios públicos en las estructuras de puentes ubicados en la Red Vial Nacional.

Sesión No. 772 de FECHA 19 DE AGOSTO del 2010

Se instruye a todas las jefaturas del CONAVI para que emitan informes de cumplimiento sobre las disposiciones emitidas por la Contraloría General de la República a solicitud de la Contraloría Institucional de Servicios. Asimismo se instruye para que remitan copia a dicha Unidad, de los oficios o informes que se generen en atención de las disposiciones del Ente Contralor; esto con el propósito de facilitar el seguimiento de las mismas y garantizar que la Contraloría de Servicios rinda, en forma resumida y periódica a este Consejo de Administración, informes de avance con el estado de las disposiciones instruidas por este Consejo o la Dirección Ejecutiva.

SESIÓN No. 783-10 DE FECHA 05 de OCTUBRE del 2010

En adición al acuerdo consignado en el Artículo II, inciso 2.14 de la Sesión Ordinaria 702-09 de fecha 10 de noviembre de 2009, se instruye a la Dirección Ejecutiva para que, en aquellos casos, en que una emergencia deba ser atendida en un día no hábil y el monto de las obras para su atención, ascienda a la suma de \$165 millones, notifique -vía correo electrónico- a los Miembros que conforman este Consejo de Administración la disposición de esa Dirección en cuanto al inicio del trabajo, debiendo posteriormente, someter formalmente el caso, en la sesión inmediata siguiente a la fecha de ocurrido el evento calificado como imprevisible.

SESIÓN No. 786-10 DE FECHA 28 de OCTUBRE del 2010

Suspender las capacitaciones fuera del país con el fin de dar prioridad a la que se refiere a la administración de proyectos.

SESIÓN No. 788-10 DE FECHA 04 de NOVIEMBRE del 2010

Aprobar la propuesta de la Universidad para la Cooperación Internacional (UCI) remitida por la Ing. María Lorena López Rosales, Viceministra de Infraestructura, para la Especialización en Administración de Proyectos (EAP) y el Curso Las 9 Áreas del Conocimiento de Proyectos para funcionarios del Consejo Nacional de Vialidad.

SESIÓN No. 816-11 DE FECHA 24 de MARZO del 2011

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a las dependencias del CONAVI para que tomen las medidas de seguimiento e intervención de las metas que le son atribuibles, así como, para que tengan claras las consecuencias que tiene el incumplimiento de responsabilidad de los funcionarios dentro de la función pública.

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a las dependencias del CONAVI para que, en caso, en que en el desarrollo de sus funciones se presenten razones debidamente justificadas que impidan el cumplimiento de las metas fijadas, lo informen oportunamente para poder tomar acciones al respecto.

SESIÓN No. 826-11 DE FECHA 17 de MAYO del 2011

Instruir a la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos para que interponga la excepción de litis consorcio pasivo (integrando al COSEVI dentro del proceso) en todos aquellos casos a nivel contencioso en donde este Consejo se encuentra en calidad de demandado por deficiencias en materia de seguridad vial en las rutas nacionales.

SESIÓN No. 836-11 DE FECHA 23 de JUNIO del 2011

Instruir a la Dirección de Gestión de Recurso Humano para que, en coordinación con la Dirección Ejecutiva, se continúe en la Institución con la capacitación en administración de proyectos con énfasis en ingeniería.

Remitir a la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos la propuesta de Convenio Marco de Cooperación entre la UCI y el CONAVI para su análisis.

SESIÓN No. 842-11 DE FECHA 21 de JULIO del 2011

Instruir al Director Ejecutivo para que en lo sucesivo, se incluya en los carteles, la memoria de cálculo como un requisito de admisibilidad obligatorio.

Instruir al Director Ejecutivo para que, en toda resolución de pago de reajustes de precios, se emita una certificación por parte del funcionario responsable de realizar y verificar el cálculo, que declare que los montos a cancelar son coherentes con las memorias de cálculo y estructura de costos presentados en la oferta.

SESIÓN No. 851-11 DE FECHA 25 de AGOSTO del 2011

Se instruye a las Jefaturas de la Institución y en especial a la Dirección de Gestión de Recursos Humanos para que velen porque los funcionarios que se desempeñan bajo sus cargos cuenten con el debido nombramiento en un puesto de CONAVI o Convenio de Préstamo que los ampare, caso contrario y de tener que CONAVI incurrir en eventuales responsabilidades por el incumplimiento de esta disposición se procederá con los respectivos procedimientos contra las jefaturas incumplientes.

SESIÓN No. 854-11 DE FECHA 06 de SETIEMBRE del 2011

Instruir al Director Ejecutivo para que se fortalezca el control de calidad de las obras y los requerimientos en los carteles de licitación. En el caso que se requieran especificaciones especiales, o especial atención de algún aspecto, se deberá ser riguroso y abundante en referirlas en forma específica, aún cuando la normativa nacional vigente haga referencias cruzadas a normativas internacionales de aplicación común. Esto tiene el objeto de que no se tomen por conocidas, u obvias las normativas aplicables, de tal forma que se deberá obligar al diseñador a enlistar todo aquello que afecte o ponga en riesgo, de una u otra forma, el buen desempeño de la obra.

Instruir al Director Ejecutivo para que gestione lo que corresponda de manera que el diseñador advierta cualquier cuidado especial que se requiera en el proceso constructivo en materia de controles típicos de obra, sin que esto signifique que se releva al contratista de la responsabilidad que asume al presentar su cotización, lo que implica poseer el conocimiento necesario de la obra y sus implicaciones técnicas, lo cual requiere que el contratista verifique, consulte, y pida abundante aclaración al cartel o al concepto del diseñador y a oponerse a cualquier práctica, o norma que se haya aplicado mal en los planos o carteles. La Administración se obliga a dar respuesta a todas y cada una de las consultas que sean requeridas.

Instruir al Director Ejecutivo para que se solicite una declaración jurada de los contratistas de que conocen la normativa que la administración está exigiendo como necesaria para la obra en los planos y en el cartel o bien que conoce la tecnología o métodos constructivos requeridos, así como cualquier otra documentación técnica de referencia necesaria para mejor entendimiento de la misma. Esto tiene como objetivo que el contratista no tome como responsabilidad exclusiva del diseñador y de la Administración, la identificación de las normas y especificaciones que garanticen el éxito de la obra, sino que se obligue a investigar, estudiar y comprender toda la envergadura y detalle de las obras que se le estarían encomendando. Si el contratista no añade a la normativa propuesta por la Administración se supondrá que está de acuerdo con la misma como suficiente para el éxito del proceso, esto es que se logrará que la obra se ejecute exitosamente y funcionará adecuadamente.

Instruir al Director Ejecutivo para que en trabajos novedosos o complejos o de nueva tecnología, el CONAVI exija una audiencia oral de los participantes para evaluar el nivel de comprensión que tienen de la obra. Esta exposición se hará delante de por lo menos 3 ingenieros que conozcan el diseño, el cartel y los que van a estar en el proceso constructivo. Esta comisión deberá preparar sus preguntas de antemano, de manera que los aspectos esenciales del proceso sean evaluados para todos los eventuales contratistas por igual. Se encomienda al Director Ejecutivo estudiar la legislación para incorporar esta audiencia en la posible calificación técnica, o por lo menos tener la entrevista incorporada al expediente.

Instruir al Director Ejecutivo para que el contratista se obligue a describir con palabras el plan de control de calidad amparado a la normativa establecida en el cartel.

Instruir al Director Ejecutivo para que en la reunión de pre construcción participe el consultor de calidad de la empresa y explique cómo en la práctica se va a realizar el control de calidad y cómo va a cumplir con las normativas vigentes presentando los procedimientos acreditados. La supervisión de la Administración deberá corroborar que se cumplan.

Instruir al Director Ejecutivo para que, en relación con los hormigones utilizados en el proyecto, debe haber trazabilidad con respecto a la ubicación del mismo en la obra y debe quedar establecido en bitácora.

Instruir al Director Ejecutivo para que reitere a los ingenieros responsables de proyectos su obligación de llevar el Cuaderno de Bitácoras de conformidad con lo estipulado en el Reglamento Especial del Cuaderno de Bitácora en Obras, emitido por el Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos.

Instruir al Director Ejecutivo para que se presente un proyecto de compendio de las relaciones de las normativas en puentes que se vinculan directa e indirectamente en el CR2010.

Instruir al Director Ejecutivo para que, en relación con suplidores de materiales como rejillas, tablestacas, geogrillas, geomallas, puentes y todo aquello que se considere necesario, así como en todos aquellos proyectos de diseño y construcción, se deberá exigir una garantía de calidad que esté vigente por un plazo de al menos 5 años. En el caso de materiales se deberá exigir un seguro que garantice el desempeño de los mismos en la obra, así como una asesoría permanente de parte del proveedor cuando se trate de sistemas propietarios en los que los planos han sido suplidos por el fabricante.

Instruir al Director Ejecutivo para que solicite al MOPT que, con el apoyo del CONAVI y LANAMME se presente un plan de levantamiento de todos los inventarios de puentes construidos antes de 1970 en máximo dos años y dotarlo del presupuesto correspondiente.

Instruir al Director Ejecutivo para que se capacite a los administradores viales a efecto de que se pueda contar con una evaluación básica de los puentes, para que estando en contacto permanente con los puentes, realicen una vez al año un inventario de los puentes que integran su región.

Instruir al Director Ejecutivo para que se conforme un grupo asesor externo para que aporten -en forma ad honorem- consejo a los proyectos de puentes del CONAVI, particularmente a aquellos que sean de alto tránsito y alta vulnerabilidad, pudiéndose considerar al grupo asesor del Señor Ministro.

Instruir al Director Ejecutivo para que solicite al LANAMME actualizar el estudio del 2006 sobre el inventario de puentes de San José- San Ramón.

Solicitarle al Consejo Nacional de Concesiones una decisión pronta sobre la concesión San José- San Ramón debido a los problemas que el atraso provoca en la infraestructura y las dificultades poco claras que le impone este tipo de contratos al cumplimiento de los deberes, obligaciones y objetivos del CONAVI.

Instruir a la Secretaría de Actas para que comunique al LANAMME los acuerdos tomados por este Consejo de Administración con ocasión de los informes emitidos, por dicho Laboratorio y por el Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos sobre el "Proyecto de intervención de la losa sobre el puente sobre el Río Virilla Ruta No. 1".

Instruir al Director Ejecutivo para que en el plazo de un mes, presente a este Consejo de Administración un plan con fechas y responsables para la implementación de las instrucciones giradas en los acuerdos que anteceden, pudiéndose materializar a través de procedimientos, instructivos, manuales, circulares, etc.

SESIÓN No. 869-11DE FECHA22 de NOVIEMBRE del 2011

Instruir a la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos para que elabore para este Consejo una propuesta de circular mediante la cual se recuerde a los funcionarios de la Institución las responsabilidades que podrían acarrear por la divulgación de actos preparatorios no finales de la Administración, advirtiendo de igual forma que este Consejo en los casos que amerite ordenará iniciar la investigación pertinente para sentar las responsabilidades que procedieren.

SESIÓN No. 876-12DE FECHA 03 de ENERO del 2012

Instruir al Director Ejecutivo velar para que en los carteles de futuros proyectos y sus respectivos contratos, se establezca el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes, CR-2010, como la normativa que debe regir, particularmente en lo referente a la sección 107.05 "Evaluación estadística del trabajo y determinación del factor de pago (valor de trabajo)".

Instruir al Director Ejecutivo para que promueva como política institucional el fortalecimiento del sistema de gestión de calidad de las obras y materiales ejecutadas/supervisadas por el MOPT-CONAVI, es decir impulsar la centralización de las actividades desarrolladas por las unidades de calidad, así como la unificación de criterios, de las diversas gerencias soportadas por la existencia de un laboratorio de verificación de calidad acreditado y la incorporación de un modelo en función de calidad en los carteles de licitación, elementos que deberían regir todo proyecto a cargo de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes, que contribuyen a garantizar las inversiones en infraestructura vial y la vida útil de las obras.

Instruir al Director Ejecutivo para que se promueva en futuros proyectos, la aplicación de tratamientos más seguros en el diseño de elementos de drenaje, tales como diseños traspasables de entradas y salidas de alcantarillas, tanto paralelo como transversal a la carretera, de manera que el componente de Seguridad Vial que por decreto debe incorporarse en todo proyecto de carreteras, se extienda hacia este tipo de elementos que tradicionalmente se han construido bajo un diseño que no es compatible con los requerimientos bajo la óptica de Seguridad Vial

SESIÓN No. 901-12 DE FECHA 27 de MARZO del 2012

Instruir a las Unidades de Planificación Institucional y Análisis Administrativo para que elaboren una propuesta a presentar ante el MIDEPLAN para la creación de la

Unidad requerida para la implementación de la Norma ISO 9001:2008 en el CONAVI.

Instruir a la Dirección de Gestión del Recurso Humano para que se incorpore en el plan de capacitaciones de cada dependencia de la Institución el tema de gestión de la calidad.

Anexo 2: Control Interno

Ejecución del Plan de Acciones de Mejora del 2008 actualizado al 2010

La autoevaluación del Sistema de Control interno del Consejo Nacional de Vialidad se realizó en el año 2008, como resultado de la misma se elaboró un Plan de Acciones de Mejora, conocido por el Consejo de Administración en la Sesión 648-09 del 26 de febrero de 2009.

Posteriormente, la Unidad de Control Interno coordinó con las dependencias de la Institución su actualización, acción que fue apoyada por el Consejo de Administración en el Artículo V de la Sesión No. 807-11 del 17 de febrero de 2011, mediante el cual dispone:

... "1-Se instruye a las jefaturas de la Institución, que se encuentran pendientes de rendir ante la Unidad de Control Interno el Plan de Acción de Mejoras -actualizado al 2010- para que lo remitan en el plazo de 8 días a dicha Unidad."...

Una vez actualizado el Plan de Acciones de Mejora, el mismo fue sometido a conocimiento del Consejo, en la Sesión No. 826-11 del 17 de mayo de 2011, donde se decide:

... "Aprobar el Informe de Actualización del Plan de Acción de Mejoras de las Dependencias del CONAVI, de conformidad con el detalle remitido por la Dirección Ejecutiva mediante el oficio No. DIE-05-11-1480 de fecha 28 de abril de 2011."...

Actualmente las Unidades se encuentran en proceso de implementación del Plan de Acciones de Mejora del 2008 actualizado al 2010, ejecución que se encuentra programada para los años 2010, 2011 y 2012.

El Informe de seguimiento del 2011 sobre las acciones realizadas por la Institución y sus recomendaciones, respecto al Plan de Acciones de Mejora del 2008 actualizado al 2010 fueron conocidas y aprobadas por el Consejo de Administración en el Artículo IX de la Sesión 895-12 del 1° de marzo del 2012.

En conclusión se han realizado esfuerzos a nivel Institucional para una política de mejora continua a partir de la implementación de los planes de acciones de mejora en Control Interno. En este sentido es notorio el avance de acuerdo con los resultados generales que indican un cumplimiento de un 65% de las acciones de mejora, un 34% se encuentran en proceso de ejecución y un 1% quedó pendiente de ejecutarse en el año 2011.

Capacitación en Control Interno y SEVRI

Como parte de las acciones realizadas en el año 2011, y en atención a la instrucción girada en el Acuerdo No. 4 del Artículo V de la Sesión No. 807-11 del

17 de febrero de 2011, en el cual "... 4- Se instruye a las jefaturas y personal a cargo a participar en charlas de capacitación en materia de control interno y valoración de riesgo que promueva la Unidad de Control Interno. Asimismo se les instruye para que el costo de dichas actividades sea cubierto con el presupuesto de cada dependencia."..., se impartieron talleres de capacitación a los funcionarios para el Sistema de Control Interno y el Sistema de Evaluación y Valoración de Riesgos SEVRI. De las capacitaciones impartidas se cuenta con un 49% del personal capacitado en Control Interno, un 20% en SEVRI Conceptual y un 16% de SEVRI Taller.

Teniendo en cuenta que no fue posible capacitar en un año al 100% de los funcionarios, esta acción se continuará hasta abarcar la totalidad de los mismos.

Por ello, la Unidad de Control Interno en coordinación con la Dirección de Gestión del Recurso Humano elaboró un Programa de capacitación Control Interno y SEVRI 2012. El mismo, se inició el 18 de Abril de los corrientes y consta de tres grupos que recibirán capacitación en control interno, cinco grupos que recibirán SEVRI conceptual y taller.

Autoevaluación de Control Interno del 2011

Se realizó la Autoevaluación de Control Interno 2011, la cual se encuentra en valoración por parte de la Unidad de Control Interno, con el fin de remitir el respectivo informe a la Comisión de Control Interno y posteriormente al Consejo de Administración.

En un interés de los jefarcas por fortalecer el Sistema de Control Interno del CONAVI, la evaluación del 2011, se realizó con la participación de todas las dependencias de la organización.

Implementación Sistema Específico de Valoración de Riesgos (SEVRI)

La Contraloría General de la República y la Auditoría Interna del CONAVI han emitido lineamientos y recomendaciones para implementar el SEVRI. En el año 2011, se realizaron talleres donde participaron todas las dependencias del CONAVI, y en los que se aplicó una metodología propuesta por el MOPT, la cual permitía evaluar al menos un objetivo relevante por dependencia.

El Resultado de esta valoración es disponer de un Plan de Administración de Riesgos (mitigación), el cual está en proceso de elaboración por la Unidad de Control Interno.

Sistema de Valoración de Riesgos (SIVARI) - CONAVI

En el 2011 se contrató la empresa SWAT Consulting Services para el desarrollo del SIVARI, sistema que permite realizar de manera automatizada la evaluación anual de Control Interno y aplicar el SEVRI. Se está ejecutando la etapa de

pruebas del sistema en virtud de que el mismo está próximo a ser recibido por la Administración.

Esta herramienta será utilizada en la evaluación del 2012 y en la implementación del SEVRI 2012 y su acceso se puede realizar mediante cualquier equipo vía web.

Reglamento del Funcionamiento Comisión de Control Interno Institucional (CCII)

Se elaboró el Reglamento para el funcionamiento de la CCII y de la Unidad de Control Interno. El documento fue conocido por los miembros de la CCII y actualmente se está coordinando su aprobación.

ACUERDOS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

CONTROL INTERNO

Sesión No. 768-10 de fecha 05 de agosto del 2010

ARTICULO TERCERO

3.2) Comisión de Control Interno:

Acuerdo:

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que incorpore en la Comisión de Control Interno un representante de la Dirección de Conservación Vial y de la Dirección de Ingeniería.

Sesión No. 801-11 de fecha 20 de enero del 2011

ARTÍCULO SEXTO

Control Interno: Plan de Acciones de Mejora y Autoevaluación 2010:

Acuerdo Firme:

Se ordena a todas las jefaturas de la Institución a remitir a la Unidad de Control Interno, en el plazo máximo de dos semanas, la actualización -al año 2010- del plan de acción de mejoras para fortalecer el Sistema de Control Interno. Lo anterior con el propósito, que dicha Unidad, en el plazo de tres semanas, presente a este Consejo de Administración un informe al respecto.

Sesión No. 807-11 de fecha 17 de febrero del 2011

ARTÍCULO QUINTO

Control Interno: Plan de Acciones de Mejora:

Acuerdos Firmes:

- 1- Se instruye a las jefaturas de la Institución, que se encuentran pendientes de rendir ante la Unidad de Control Interno el Plan de Acción de Mejoras - actualizado al 2010- para que lo remitan en el plazo de 8 días a dicha Unidad.
- 2- Se informa a todas las jefaturas de la Institución, que en el plazo de un mes, se les estará convocando para que expongan ante este Consejo de Administración las mejoras realizadas, así como las que llevarán a cabo, en cada Unidad, según el Plan de Acción de Mejoras para fortalecer el Sistema de Control Interno, producto de la autoevaluación 2008.
- 3- Se instruye a las diferentes jefaturas sobre el acatamiento obligatorio del cumplimiento de las acciones de mejora como resultado de la autoevaluación como un compromiso institucional.
- 4- Se instruye a las jefaturas y personal a cargo a participar en charlas de capacitación en materia de control interno y valoración de riesgo que promueva la Unidad de Control Interno. Asimismo se les instruye para que el costo de dichas actividades sea cubierto con el presupuesto de cada dependencia.
- 5- Se ordena a las jefaturas a participar en el proceso de autoevaluación del Sistema de Control Interno.

Sesión No. 820-11 de fecha 13 de abril del 2011

ARTÍCULO ÚNICO

Plan de Mejoras 2008 actualizado al 2010

Acuerdos:

- 1- Instruir a la Comisión de Control Interno para que trimestralmente presenten a este Consejo de Administración un resumen ejecutivo del avance de los planes de mejora de cada una de las dependencias de la Institución.
- 2- Se instruye a las jefaturas de cada una de las dependencias de la Institución para que presten su colaboración a la Comisión de Control

Interno a efectos de que se emita el informe trimestral de avance a este Consejo.

- 3- Se instruye a la Comisión de Control Interno para que presente a este Consejo de Administración, en el plazo de un mes, el plan de trabajo para la implementación del Sistema de Evaluación de Riesgo Institucional (SEVRI).
- 4- Se instruye a cada una de las dependencias de la Institución para que utilicen los sistemas de información implementados en el CONAVI, siendo cada Unidad responsable de alimentar dichos sistemas de acuerdo a sus competencias.
- 5- En el plazo de un mes, se continuará con la revisión de los planes de acción de mejora para fortalecer el Sistema de Control Interno de otras dependencias.

Sesión No. 826-11 de fecha 17 de mayo del 2011

ARTÍCULO QUINTO

Actualización del Plan de Mejoras de las Dependencias del CONAVI:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Informe de Actualización del Plan de Acción de Mejoras de las Dependencias del CONAVI, de conformidad con el detalle remitido por la Dirección Ejecutiva mediante el oficio No. DIE-05-11-1480 de fecha 28 de abril de 2011.

Sesión No. 858-11 de fecha 22 de setiembre del 2011

ARTÍCULO CUARTO

4.14) Programación de Control Interno y Evaluación de Riesgos 2011:

Acuerdo Firme:

Dar por atendido el acuerdo 3 consignado en el Artículo Único de la Sesión 820-11 de fecha 13 de abril de 2011 de conformidad con el oficio PLI-07-11-1243 de fecha 06 de setiembre de 2011.

Sesión No. 895-12 de fecha 01 de marzo del 2012

ARTÍCULO NOVENO

Informe de Control Interno sobre el seguimiento al Plan de Acciones de Mejora del 2008 actualizado al 2010:

Acuerdo:

Acoger las recomendaciones emitidas por la Comisión y Unidad de Control Interno en torno al Informe de Seguimiento a diciembre del 2011, el Plan de Acciones de Mejora producto de la Autoevaluación 2008, actualizado al 2010.

