

A informe final de gestión

San José, 19 de abril de 2010

DO-D-10-0638




MBA
Nora García Arias
Directora
Dirección de Gestión del Recurso Humano
CONAVI

Ref. Atención a oficio GRH-09-10-0505.

Estimada señora:

En atención al oficio en referencia, el cual se refiere a la entrega de Informe Final de Gestión y en cumplimiento a la Ley General de Control Interno D-I-2005-CO-DFOE, inciso e) del artículo 12, le adjunto el informe solicitado.

Atentamente,


Ing. Benjamín Sandino González
DIRECCION DE OBRAS



c. Lic. Reinaldo Vargas Soto
Archivo
Copiador
Expediente Benjamín Sandino

Auditor Interno CONAVI

BSG/mpuq

INFORME DE GESTIÓN DIRECCIÓN DE CONSERVACIÓN VIAL

Elaborado por: Benjamín Sandino González

La Dirección de Conservación Vial:

Esta Dirección resulta ser la unidad sustantiva más dinámica en el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), no solo por el tipo de responsabilidad que implica la conservación de la red vial nacional, también por la ejecución presupuestaria que esta Dirección tiene a cargo (alrededor del 50% del presupuesto del CONAVI). Dentro de sus competencias más relevantes se encuentran las intervenciones técnicas y financieras que permitan a los usuarios de la red vial nacional pavimentada así como la red vial en lastre y tierra, contar con carreteras transitable y segura.

De los inicios de gestión

- A partir del 16 de febrero del 2008, el suscrito inicia labores como Director de Conservación Vial.
- La Dirección de Conservación Vial en ese momento constaba con una planilla que constaba en una secretaria, un estudiante de ingeniería y un ingeniero civil dedicado a trámites administrativos, UNICAMENTE.
- Nunca existió una inducción a la responsabilidad y actividades de la Dirección de Conservación Vial, nunca se comunicó los alcances y responsabilidades de la Dirección, de igual forma nunca se comunicó cuales eran las funciones del Director de Conservación Vial.

De las gestiones de mejora en el recurso humano:

- Por iniciativa del suscrito se logro incorporar al equipo de trabajo dos ingenieros civiles, una licenciada en derecho y una licenciada en Administración de Empresas con énfasis en finanzas y una recepcionista.

.ficultades en cuanto al recurso humano:

Trágicamente la iniciativa de pretender dotar a la Dirección de Conservación Vial (unidad sustantiva con mayor ejecución presupuestaria), no fue apoyada por la Dirección Ejecutiva y el suscrito solicitó apoyo de la entonces Ministra de Obras Públicas y Transportes, Karla González Carvajal, quien con una visión clara de cuáles son las áreas sustantivas de atención primordial, dio su apoyo a una Dirección que respondía a necesidades a nivel nacional.

Del Control Interno:

- Un archivo caótico, sin ningún tipo de control, documentos oficiales en cajas sin ningún tipo de trámite ni orden, aportado por los ingenieros que estuvieron contratados por el CONAVI, para dar apoyo en la atención de la conservación vial de la Red Vial, obligó al suscrito a no hacerse responsable de la documentación existente antes de la gestión iniciada el 16 de febrero.
- A partir del 16 de febrero del 2000, se inició un nuevo control de archivo, ordenado y controlado.
- Debido a la falta de personal de planta, el suscrito debió asumir la asignación de todos los activos de la Dirección, lo cual no resulta recomendable dado que los mismos pueden extraviarse sin un control adecuado y constante.

De la fiscalización de los proyectos:

- La conservación vial de la red vial nacional, se encuentra dividida en 22 zonas, cada zona debe ser supervisada y controlada por 22 ingenieros los cuales han sido asignados por la Administración (uno por zona).
- Estos 22 ingenieros son contratados y regidos por un reglamento en el cual se establecen las funciones a cumplir, mismo reglamento que tuvo que ser modificado por el suscrito debido a las grandes deficiencias que este presentaba, estas modificaciones se presentaron desde mediados del año

2008, es importante destacar que casi a mediados del año 2010, la ineficiencia de la Administración no ha permitido que hacer regir el nuevo reglamento.

- Dentro de este Reglamento que ampara la contratación de 22 ingenieros que se dediquen a la controlar y supervisar cada una de las 22 zonas del país, se establece la participación del 8 ingenieros de zona, los cuales estarían compuestos por ingenieros Directores de Región del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. A mediados del 2008, se incorporaron los 8 ingenieros a los cuales se les ofreció vehículos para transporte, computadoras portátiles entre otros insumos básicos para sus funciones, los cuales no fueron asignados hasta finales del año.
- Estos ingenieros regionales desistieron de su compromiso con el CONAVI debido a la falta de comunicación entre el CONAVI y el MOPT, cuestionando ambos entes (siendo estos mismos quienes formularon la figura legal) la disposición de tiempo de estos ingenieros para atender su funciones como Directores Regionales, como encargados del proyecto MOPT-KfW y su disposición para atender sus funciones en el CONAVI, dejando desprovista a la Dirección de Conservación Vial de la respectiva fiscalización de las acciones de los ingenieros contratados en la 22 zonas del país (a la fecha únicamente permanecen dos de ellos).
- De los 8 inspectores de planta del CONAVI, de quienes se espera una revisión de cumplimientos básicos de todos los frentes de trabajo en las diferentes zonas, estos no ha sido dotados de insumos básicos como transporte oficial que les permita su desplazamiento a lo largo y ancho de la o las zonas asignadas, generando que se pierda tiempo efectivo en transporte.
- Debido a esta situación la Dirección fue omisa en una fiscalización adecuada debido a la falta de interés por parte de la alta gerencia de la Administración.

De la ejecución presupuestaria

- En un promedio de ochenta y cinco mil millones de colones anuales en los años 2008 y 2009 fue la ejecución presupuestaria de la Dirección de Conservación Vial, alcanzando ambos años una ejecución del casi 100%.
- Esta ejecución presupuestaria se amerita a un logro de trabajo en equipo, compuesto por personas profesionales y proactivas que permitieron una coordinación de inversiones excepcionales.
- Siempre estuvieron presentes las discusiones entre las Direcciones Ejecutiva, Conservación Vial y Financiera, en cuanto los compromisos financieros que debería asumir la institución, dado que lo dispuesto por la Dirección Ejecutiva (en cuanto a las inversiones y los momentos de realizarlas) distaba de lo establecido por Financiero (quien se acogía rígidamente a lo establecido por ley).

Recomendaciones para una mejor marcha de la Dirección:

- Solicitar por escrito los alcances de la Dirección.
- Solicitar por escrito las funciones de quien ocupa el puesto de Director.
- Limitarse a sus funciones.
- Limitarse a lo establecido por ley. De requerirse ir más allá por decisiones superiores, tener siempre un oficio que respalde la orden y que sea claro en quien asumirá consecuencias a raíz de la toma de decisiones.
- Ser amplio y constante en solicitar el recurso humano necesario para la ejecución de las funciones asignadas a la Dirección.
- Solicitar apoyo de la Dirección Ejecutiva en la toma de decisiones.
- Divulgar todas aquellas acciones que le soliciten actuar fuera de los alcances de la Dirección y de las funciones del Director (aunque estas sean en bienestar de los usuarios de la red vial nacional).
- Generar informes ejecutivos periódicos, que informen de los logros y avances, así como de las necesidades y sus gestiones, copiando siempre a la Auditoría Interna del CONAVI.

- Tal cual le exige al titular subordinado el cumplimiento de la ley de control interno, este exigirá al jerarca la dotación de los recursos necesarios.
- Tener una sesión de retroalimentación con el Director saliente.
- Retomar urgentemente quienes son los ingenieros contratados para atender las 22 zonas del país, así como los montos que se les paga por los supuestos servicios que estos prestan al CONAVI.
- Retomar la calidad de servicios que brinda los Ingenieros contratados para atender las 22 zonas del país y su respectiva evaluación y sanciones (multas).

Del estado de los proyectos más relevantes:

- Contratos de Conservación Vial en la red vial pavimentada, estos se encuentran en proceso de adjudicación. Actualmente se encuentra ejecutando una contratación directa que permite una conservación vial con actividades mínimas de mantenimiento.
- Contratos de conservación vial en la red de lastre y tierra, estos están próximos a fenecer, estando la Administración en la obligación de iniciar el proceso administrativo que permita dotar a la Dirección de Conservación Vial de las herramientas necesarias para atender esta importante parte de la red vial nacional y de este modo minimizar la proliferación de recursos de amparos que podrían afectar directamente la persona de quien ocupe el puesto de Director.
- De los contratos de demarcación horizontal y colocación de captaluces, este tema debe ser de prioridad, el contrato actual queda a un 95% de ejecución, queda presupuesto necesario y disponible para una ampliación del 50% de dicho contrato.
- Del contrato de ruteo y sellado de grietas, este contrato se encuentra a un 80%, deberá valorarse la extensión de esta contratación dado su importancia en la intervención de la red vial nacional de una forma preventiva.

- Se iniciaron proyectos tres proyectos de ciclovías, uno en limón, uno en esparza y uno en Puntarenas, debido a falta de interés institucional después de la salida de la señora ex Ministra Karla González Carvajal, quedaron sin atenderse la finalización de estos proyectos, de los cuales los tres alcanzaron una ejecución de casi el 50% cada uno.

Del cumplimiento de disposiciones internas y externas:

- Casi en su totalidad fueron atendidas todas las disposiciones emitidas por los entes internos y externos al CONAVI, sin embargo dado que la salida del suscrito es impuesta y no solicitada, habrá quedado algún asunto sin atender.

De lo importante a saber:

- La Administración es omisa en el apoyo legal en caso de ser objeto de denuncias o recursos de amparo.
- El Director de Conservación Vial esta expuestos en cualquier momento a denuncias por parte de los usuarios de la red vial nacional, será objeto de Recursos de Amparo emitidos por la Sala Constitucional, Defensoría de los Habitantes así como de Ordenes Sanitarias entre otras distintas formas que utilizan instituciones públicas, privadas, asociaciones de desarrollo, juntas de carreteras, etc.
- El no cumplimiento de lo dispuesto en una Orden Sanitaria, Recurso de Amparo, Defensoría de los Habitantes, entre otras implican pena de cárcel.
- La Dirección de Conservación Vial deberá contar con una persona que con especialidad en Derecho, para que atienda la innumerable cantidad de casos legales exclusivos de la Dirección por atender y que no se pretenda con esta figura que la Dirección Jurídica se libera de sus obligaciones, como lo ha querido hacer entender.
- La Dirección de Conservación Vial deberá contar con una persona que con especialidad en Finanzas, para que atienda la ejecución presupuestaria

debidamente, dado que la Dirección de Conservación Vial maneja el 50% del presupuesto de la institución.

- Debe ser el Director de Conservación Vial insistente y constante en la solicitud de refuerzo de personal para efectuar las tareas administrativas y dar un mejor cumplimiento a la implementación del control interno, dado que la Administración es de oídos sordos en cuanto a si se cuenta con el recurso humano o no, irónicamente se preocupan por presionar para el cumplimiento de un objetivo institucional para el cual no le entregan herramientas.
- Las órdenes verbales relevantes no deberán ejecutarse de no contar con una formalización por escrito.
- Cuando existan decisiones institucionales importantes que afecten directa o indirectamente a la Dirección, deberá generar un informe detallado de las posibles afectaciones, enviando copia a todos los interesados, principalmente a la Auditoría Interna.

Ing. Benjamín Saucedo González



1970 231
IC 15121.