

INFORME DE FINAL DE GESTIÓN

(En cumplimiento a la Resolución R-CO-61, de la Contraloría General de la República, publicado en la Gaceta No. 131 del 07/07/2005)

I. Información General

a. Información general del funcionario

Nombre completo del funcionario:		Hannia Rosales Hernández	
N° de puesto:	380145	Dependencia donde estaba asignado:	Dirección Ejecutiva
Cargo que fungió:	Directora Ejecutiva		

b. Marque con una "X" bajo qué figura presenta usted este informe:

Superior jerárquico	Titular subordinado
X	

c. Temporalidad

Fecha del oficio de asignación de funciones	Fecha del cambio de cargo	Fecha de presentación del informe de fin de gestión
13/08/2021	1/08/2022	6/5/2023

d. Traslado a sucesor

Nombre completo del funcionario sucesor:	Mauricio Batalla Otárola
Fecha de reunión con el sucesor:	1/08/2022
Entrega de informe al sucesor:	6/5/2023
Formato de entrega del informe al sucesor:	Digital

II. Traslado de bienes

Se adjuntan los formularios "Traspaso o descarga de bienes" (F50.20.3-02-v1), en los cuales hago entrega de los bienes asignados a mi persona, durante el tiempo en que fungí el cargo indicado anteriormente.

Números: 19261, 19285, 19290, 19458, 19740, 19807, 19820 al 19837 y 19844

III. Contenido

a. Presentación

El presente informe es un resumen ejecutivo de las labores realizadas, tanto concluidas, como las que se iniciaron y es altamente oportuno se les dé seguimiento, a fin de llevarlas a buen término, pues involucran un aporte a la Institución y a comunidades con las que se trabajó y esperan la culminación de los esfuerzos por ellos también realizados. Este informe contempla, además, una serie de observaciones que, en virtud de la labor desarrollada, pueden ser de utilidad para el sucesor.

b. Resultados de la Gestión

1. Referencia sobre la labor sustantiva institucional

- Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Administrar su patrimonio.
- Ejecutar las obras mediante la contratación de los servicios y suministros requeridos, para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional
- Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad
- Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica, en el campo de la construcción y conservación viales.
- Suscribir contratos o prestar los servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.
- Mejorar la transitabilidad de la Red Vial Nacional estratégica para facilitar la conectividad con las principales zonas productivas y/o turísticas.
- Mejorar la seguridad de los usuarios de la infraestructura vial, incorporando el componente de seguridad vial en todos los proyectos que desarrolla el CONAVI.
- Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la Red Vial Nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación.
- Ejecutar proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción de la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura a cargo del CONAVI.
- Incorporar el análisis de riesgo y vulnerabilidad por cambios hidrometeorológicos extremos en el ciclo de vida del proyecto para identificar medidas correctivas prioritarias en la Red Vial Nacional existente y desarrollar nuevas obras resilientes

2. Cambios habidos en el entorno durante el periodo de su gestión, incluyendo los principales cambios en el ordenamiento jurídico que afectan el quehacer institucional

Se dieron importantes cambios a nivel jurídico, así como eventos que impactaron fuertemente la gestión, tanto dentro del período en que se asumieron las funciones, como otros heredados y de reciente aparición.

- **Ley No. 9887: Reforma Ley Fortalecimiento de las Finanzas Públicas para el impulso de la reactivación económica**, del 19 de julio del 2019, la cual estipula que la construcción de obra civil pasa a estar gravada con el impuesto al valor agregado, con un porcentaje gradual, hasta llegar el 13%. Así las cosas, del presupuesto aprobado, solo se dispone para obra un 87%, con una disminución adicional, del porcentaje dispuesto para reajustes, que en algunos casos llega al 10%, agravando el déficit presupuestario, pues deja para obra en esos casos, un presupuesto neto del 77% del total aprobado.
- **Ley 9524: Fortalecimiento del control presupuestario de los órganos desconcentrados del Gobierno Central**, esta ley, dispone que el CONAVI pasa a formar parte del Presupuesto Nacional, y a ser un programa presupuestario del MOPT, de modo que tanto el presupuesto ordinario, como los extraordinarios, deben ser aprobado por la Asamblea Legislativa y presentados por el MOPT.

Esto provocó que el presupuesto extraordinario formulado y presentado a inicios del 2021, se aprobara y terminara publicándose el 10 de noviembre del 2021. **Demora que evitó la compra en el 2021, de al menos cuatro cerchas permanentes de los Puentes Barranca, Palomo, Tortuguero y Puente Blanco y 4 puentes modulares provisionales de 54m para emergencias.** No haber comprado estos puentes ese año 2021, cuando se tenía el presupuesto (no así el plazo contractual que se requería para la fabricación y embarque), tiene una connotación negativa adicional, y es que no solo para el 2022 los recursos estaban mucho más comprometidos, por la presión que ejercen todos los proyectos que se trasladaron al 2022 (por motivo de la falta de inspección como veremos más adelante), sino que estalla la guerra en Ucrania, lo que generó un incremento en el precio del acero, que sumado a la crisis de contenedores, va a implicar para la Administración, pagar un sobre costo, que puede ir de un 25% a casi un 100% adicional, según logren finalmente demostrar las empresas adjudicadas.

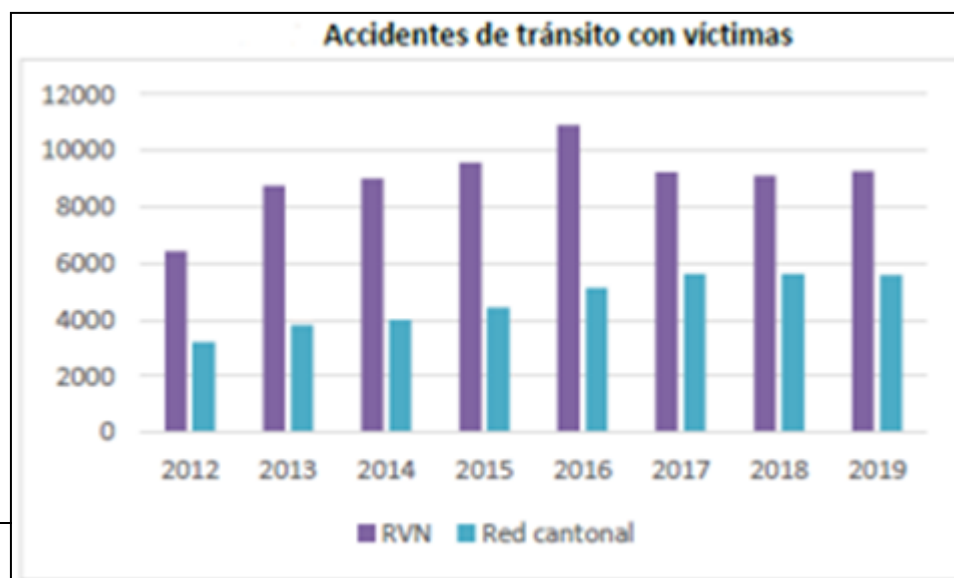
Otra implicación negativa de la aprobación del presupuesto extraordinario hasta noviembre, es que **proyectos que tenían presupuesto, cantidades y plazo, no se pudieron ejecutar, por cuanto la inspección y la verificación de calidad de esos proyectos, en rutas de lastre, y asfalto (bacheos y carpetas), estaba sujeta a la aprobación de ese extraordinario**, derivando en una importante subejecución del presupuesto de la Gerencia de Conservación de vías y Puentes, que superó el 51% de los fondos provenientes del fondo vial y un 38% del fondo de peajes; **ambas subejecuciones, por motivos totalmente ajenos al control de la Institución.** A continuación, el cuadro del presupuesto proveniente del fondo vial y de peajes y la respectiva ejecución del 2021.

EJECUCION DE EGRESOS SIN RECURSOS EXTERNOS			
II SEMESTRE 2021			
Programa	Presupuesto 2021	Ejecución 2021	% Ejecución
Fondo Vial			
01 Administración Superior	6 334 887 896,00	5 126 048 342,35	80,92%
02 Conservación Vial	94 478 880 559,00	45 800 601 731,05	48,48%
03 Construcción Vial	60 564 283 498,00	52 487 285 852,56	86,66%
Subtotal Fondo Vial	161 378 051 953,00	103 413 935 925,96	64,08%
Fondo Peajes			
04 Oper e Inv vías de peajes	2 628 434 180,00	1 621 325 591,45	61,68%
Subtotal Fondo Peajes	2 628 434 180,00	1 621 325 591,45	61,68%
Total	164 006 486 133,00	105 035 261 517,41	64,04%

Es importante mencionar que, en ese mismo presupuesto extraordinario de noviembre del 2021, se realiza un importante recorte en el presupuesto institucional de 30 000 millones, para trasladarlo a las municipalidades, este nuevo revés, impidió darle continuidad a una significativa cantidad de contratos de lastre que estaban en SICOP y que aún no alcanzaban la fase de adjudicación, dejando de atender comunidades que necesitaban la intervención.

Según los datos que la suscrita solicitó tanto a Planificación Institucional como Planificación Sectorial del MOPT, la Red vial cantonal (RVC), tiene un 28% en asfalto, vs el 67% de la Red vial nacional (RVN), por la que además transita la mayor cantidad de vehículos a mayores velocidades, generando además una mayor tasa de accidentabilidad, de frente a la RVC, lo anterior se ilustra en las siguientes figuras:

CANTONAL		Tipo superficie	NACIONAL	
Porcentaje	Long (km)		Long (km)	Porcentaje
28%	6321	Carpeta, hormigón o TSB	5222,492	67%
72%	16456	Lastre o tierra	2601,63	33%



- **"Reglamento para la atención de situaciones imprevisibles y el procedimiento de contratación aplicable"**, este reglamento de agosto del 2020, impedía realizar obra definitiva al atender emergencias, limitando la intervención a un primer impacto; esta restricción no daba solución a muchas situaciones provocadas por el invierno, por ejemplo, impedía la sustitución de alcantarillas colapsadas, la construcción de muros de contención en caso de pérdida de sección transversal. Ante este panorama se solicitó al Consejo de Administración (CA) permiso para modificar el Reglamento, mismo que fue modificado por la Gerencia de Asuntos Jurídicos y aprobado por el Consejo en noviembre y publicado en Gaceta, hasta el 16 de diciembre, por lo que **toda afectación dada en el invierno del 2021, no pudo atenderse con esa figura expedita, por cuanto, si bien se gestionó por parte de la suscrita la modificación y fue aprobada por el CA, no tenía carácter retroactivo.**

OTROS EVENTOS QUE INFLUYERON NEGATIVAMENTE EN LA GESTIÓN SON:

- **Exposición negativa en prensa**, alimentado de forma adicional, con las comparecencias ante la Comisión Especial que investigaba al CONAVI por el caso Cochinilla en la Asamblea Legislativa, que habían ya iniciado al inicio de la gestión y se extendieron hasta enero del 2022, la respuesta de la Unidad de Comunicación e imagen se ve limitada por cuanto **los contratos de mantenimiento con monto y plazo no pueden activarse, por falta de contratos de Administradores viales y verificación de la calidad**, ambos sujetos a la aprobación del presupuesto extraordinario que ya vimos, se aprobó por la Asamblea Legislativa hasta el 10 de noviembre del 2021
- **Año preelectoral**, esta coyuntura dada en el 2021, hace que la dinámica se haga más forzada, pues hay intereses divididos y es claro que el estado de las rutas nacionales es un tema de interés en campaña.
- **El hackeo de algunos sistemas informáticos del Gobierno** Entre ellos Hacienda y la CCSS, se da 17 de abril del 2022, y tuvo varias repercusiones negativas en la Institución: el hecho de que Hacienda estuviera trabajando manualmente, ralentizó el proceso de facturación, asimismo a nivel de la Proveeduría Institucional, el no poder consultar el estado de las empresas ante la CCSS, también dificultaba la revisión de ofertas; asimismo, hizo que la posibilidad de firmar documentación vía remota fuera muy restringida, retrasando en mucho la gestión.
- **Renuncia del Gerente de Conservación** sin posibilidad de nombrar un interino por estar el puesto en concurso. Según la recomendación de RRHH, la opción era nombrar a un funcionario bajo la figura de recargo, ante la dificultad de que alguien aceptara ese recargo, con la responsabilidad y sin la retribución económica, **la DIE asumió como recargo la Gerencia por 6 meses**, mientras se conversaba con una buena cantidad de candidatos que

reunieran el perfil deseado, todo lo anterior, amplió en mucho la jornada laboral y el volumen de trabajo. Pues adicionalmente, la Gerencia se hereda sin una estructura clara administrativamente, para hacerle frente a la demanda de información medular, que debe generarse desde ahí, asimismo enfrenta una cantidad importante de plazas vacantes.

- **Guerra en Ucrania** que estalló el 24 de febrero del 2022, disparó el precio y la disponibilidad de acero y otros insumos, que ya venían con tendencia al alza por la crisis de contenedores. Esto incidió directamente en los proyectos y sobre todo en la proyección del reconocimiento del equilibrio financiero de las empresas proveedoras, que en algunos casos ya proyectaban un costo final, de casi el doble del precio ofertado, tal es el caso de los puentes bajo demanda, tal y como se mencionó en el apartado de la Ley 9524. **Este posible sobrecosto, debía preverse en el ejercicio presupuestario, y restaba, no solo la posibilidad de comprar las 4 cerchas definitivas y los 4 puentes temporales, que como mínimo se iban a comprar en el 2021, si el presupuesto hubiese sido aprobado oportunamente, sino que limitaba la proyección de inversión en otros ámbitos del CONAVI, sea Conservación, Contratación y/o Construcción.**
- Otra limitación jurídica importante enfrentada, fue la imposibilidad de sacar una contratación directa, con los mismos ítems de una contratación que no ha sido recibida a satisfacción, esto por cuanto, la asesoría jurídica de la Institución manifestó, no puede haber dos contratos activos en la misma zona, con el mismo objeto.

Este hecho sumado a la falta de inspección y verificación de la calidad (por la demora en la aprobación del presupuesto extraordinario), hizo que la ejecución de los contratos con monto y plazo no pudieran reiniciarse y ejecutarse, hasta agotar cantidades y plazo; retrasando la publicación de los carteles de las Contrataciones Directas. La misma asesoría legal, fue comisionada, a buscar apoyo de otras Instituciones para la verificación de calidad, sin embargo, tampoco fue posible, por limitaciones legales.

Importante anotar que la gestión de la suscrita, inicia cuando los contratos de mantenimiento ya tenían meses de estar suspendidos, a la espera del permiso de la CGR para poder ampliarlos, al estallar el caso Cochinilla, ya la ampliación, cuya gestión prácticamente estaba concluida satisfactoriamente, se desechó y había que iniciar de nuevo, con una solución que debía ser la más expedita a fin de sumar la menor cantidad de meses sin mantenimiento. Esta solución expedita, fue instruida por el anterior Director Ejecutivo y viceministro de Infraestructura, en apego a las recomendaciones del Órgano Interventor, y serían las Contrataciones Directas de Escasa Cuantía.

- **Se contó con una escasa capacidad instalada para formulación de carteles y revisión de ofertas.** Hecho el análisis de las debilidades que dejó al descubierto el caso Cochinilla, era claro que el modo en que se formulen los carteles, puede incidir en la transparencia del proceso, es por eso, que publicados los primeros carteles (que fueron, uno por zona de conservación y no un solo cartel con varias líneas), se analizaba si el oferente meta

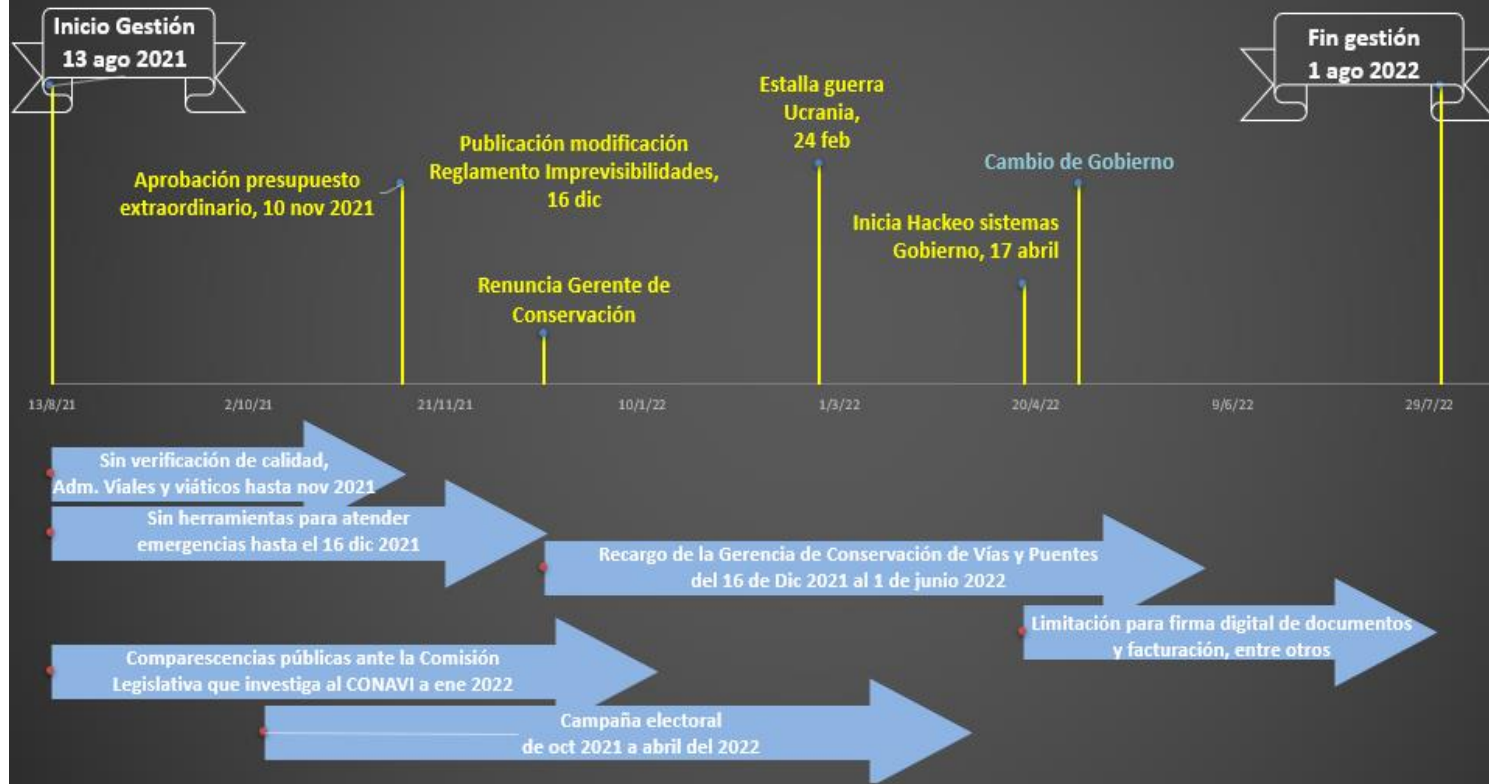
estaba realmente participando, pues **se pretendió democratizar la participación, y darle la oportunidad a nuevas y pequeñas empresas de participar**. De detectarse algún portillo que evitara llegar a ese oferente nuevo e incluso local, se iba blindando el cartel para evitar, se repitieran experiencias negativas del pasado; esto incrementaba el trabajo para la elaboración de informes de admisibilidad, atención de recursos y elaboración de contratos. Asimismo, se incorporó la revisión de la capacidad financiera para contrataciones Directas de escasa cuantía, esto introdujo un plazo adicional en el proceso de revisión de ofertas.

Otros efectos colaterales que influyeron negativamente en la gestión

- Algunas empresas involucradas en Cochinilla, con contratos remanentes no tenían cómo hacerles frente a los programas de trabajo, por falta de recursos. Asimismo, sin recursos para sus laboratorios de autocontrol, requisito para la recepción de obra.
- **El secuestro de facturas por parte del OIJ**, sin el acta correspondiente, hizo que no se tuviera certeza del paradero de facturas, que hubo que buscar en distintas dependencias, lo que generó un tapón, para la facturación posterior. La claridad de financiero desde el punto de vista legal del cómo proceder en esos casos, introdujo alguna demora adicional para el pago.
- **Personal de menos**. Toda vez que estaban separados del cargo 10 compañeros, debido a las medidas cautelares, se tuvo que dar un reacomodo interno de personal para asumir sus funciones. Si bien hubo una gran colaboración y compromiso, fue claro que el personal hacía falta. Los funcionarios involucrados que renunciaron o se pensionaron se pudieron sustituir sin obstáculo, pero con los que se mantuvieron, se enfrentó la limitación de que los plazos de las medidas cautelares se fueron dando en tractos cortos y los procesos de reclutamiento casi alcanzaban el fin de la medida cautelar y había una gran incertidumbre si se iban a ampliar o no, por lo que no había gente interesada en participar bajo esas condiciones.
- Región Central en donde se concentra la mayor parte de la población y densidad de carreteras, tuvo los mayores tropiezos para recibir los contratos previos e iniciar con las nuevas contrataciones directas.

A continuación, un gráfico de los principales hitos en las limitaciones superadas.

Eventos más visibles que detonaron afectaciones en la gestión



3. Estado de la autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional al inicio y al final de su gestión

Es un proceso que se realiza una vez al año en la Institución, para el año 2021 con la participación de 34 unidades, entre las cuales se encuentra la Dirección Ejecutiva, se evaluaron los 5 componentes del Sistema de Control Interno funcionales, con el fin de encontrar oportunidades de mejora durante el proceso, por el medio del planteamiento de planes de acciones de mejora de parte de cada titular subordinado a los cuales se le dio seguimiento durante el primer semestre del 2022.

4. Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno institucional, al menos durante el último año.

El proceso SEVRI sistema específico de valoración de riesgo institucional, y el proceso autoevaluación del sistema de control interno institucional, se realizan en la institución al menos una vez al año, con la participación de los titulares subordinados, con el fin de fortalecer, mantener y perfeccionar el sistema de control interno institucional.

Tanto los informes SEVRI y ASCII para el periodo 2021, están en la etapa de la elaboración del informe final. En cuanto a los informes SEVRI y ASCII para el periodo 2022, se encuentran en etapa de elaboración; el proceso de Autoevaluación inició en noviembre, recibiendo insumos de diferentes dependencias del CONAVI. Por lo tanto, dichos informes se estarán presentando ante el Consejo de Administración, en el transcurso del año, esto conforme con la disponibilidad de personal de la Unidad de Control Interno.

Por lo expuesto anteriormente, no es posible establecer una comparación de resultados entre un año y otro, en busca de determinar la mejora.

5. Principales logros alcanzados durante su gestión de conformidad con la planificación institucional,

Pese a todas los cambios de legislación y eventos con repercusiones adversas. Las unidades ejecutoras que tenían financiamiento externo, pudieron seguir adelante, con cumplimientos que superaron las metas establecidas en el Plan nacional de Desarrollo (PND) y en el Plan Operativo Institucional (POI). De especial mención la **inauguración del paso a desnivel de la Bandera-UCR, que inauguró en plazo**, pese a los problemas suscitados durante el desarrollo del proyecto. Las Gerencias de Construcción y Contratación también obtuvieron cumplimientos destacables

25/1/23, 15:03

Inaugurado moderno paso a desnivel en La Bandera | Naciones Unidas en Costa Rica



A continuación se resumen los logros con **cumplimiento alto** durante el 2021, según la clasificación de la meta, bajo el criterio de MIDEPLAN. Todos los cuadros, fueron generados por la Dirección de Planificación Institucional

Resumen Evaluación anual de metas

PND-IP 2019-2022 / Año 2021

Meta PND-IF 2019-2022 / POI-2021	(E) % de cumplimiento meta ANUAL a dic 2021	Clasificación de la meta según criterio de evaluación de:
		MIDEPLAN
Programa de obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, ampliación y/o conservación de la Red Vial Estratégica de alta capacidad, conectores de integración y distribuidores regionales:		
Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional No. 32, sección Río Frío - Santa Clara de Guápiles (intersección Ruta Nacional No. 4) – Limón.	104,6%	Cumplimiento alto
Ampliación del 30% de la Ruta Nacional No. 1, sección San José – San Ramón.	140,6%	Cumplimiento alto
Programa de Obras del Gran Area Metropolitana:		
Construcción del paso a desnivel de Guadalupe.	100,0%	Cumplimiento alto
Construcción del paso a desnivel de La Bandera - UCR.	211,7%	Cumplimiento alto
Programa de construcción y ampliación de puentes en la Red Vial Nacional Estratégica:		
Construcción de 28 puentes en la Red Vial Nacional.	100,0%	Cumplimiento alto
Construcción del puente binacional Sixaola sobre la Ruta Nacional No. 36.	100,0%	Cumplimiento alto

Evaluación anual de la meta PNDIP 20219-2022 /POI-2021

Gerencia de Construcción de Vías y Puentes

Meta PNDIP 2019-2022 / POI-2021	Meta anual 2021	Cumplimiento anual 2021	% cumplimiento anual 2021	Calificación recibida según criterios de evaluación del MIDEPLAN
Construcción de 28 puentes en la Red Vial Nacional: 9 puentes para el año 2021	9	9	100%	Cumplimiento alto

1. Puente sobre el río Corrogres, Ruta Nacional No.121: **100% CONCLUIDO**
2. Puente sobre la quebrada Uruca, Ruta Nacional No.121: **100% CONCLUIDO**
3. Puente sobre la quebrada Guaría, Ruta Nacional No.106: **100% CONCLUIDO**
4. Puente sobre la quebrada Grande, Ruta Nacional No. 505: **100% CONCLUIDO**
5. Puente sobre el río General Viejo, Ruta Nacional No. 321: **100% CONCLUIDO**
6. Puente sobre el río Santa Clara, Ruta Nacional No. 810: **100% CONCLUIDO.**
7. Puente sobre la quebrada Sombrero, Ruta Nacional No. 245: **100% CONCLUIDO.**
8. Diseño y construcción de estructuras de drenaje mayor sobre la quebrada Cima, Ruta Nacional No.148: **100% CONCLUIDO**
9. Diseño y construcción de estructuras de drenaje mayor sobre la quebrada Azul, Ruta Nacional No.148: **100% CONCLUIDO**

Evaluación anual de otras metas POI-2021

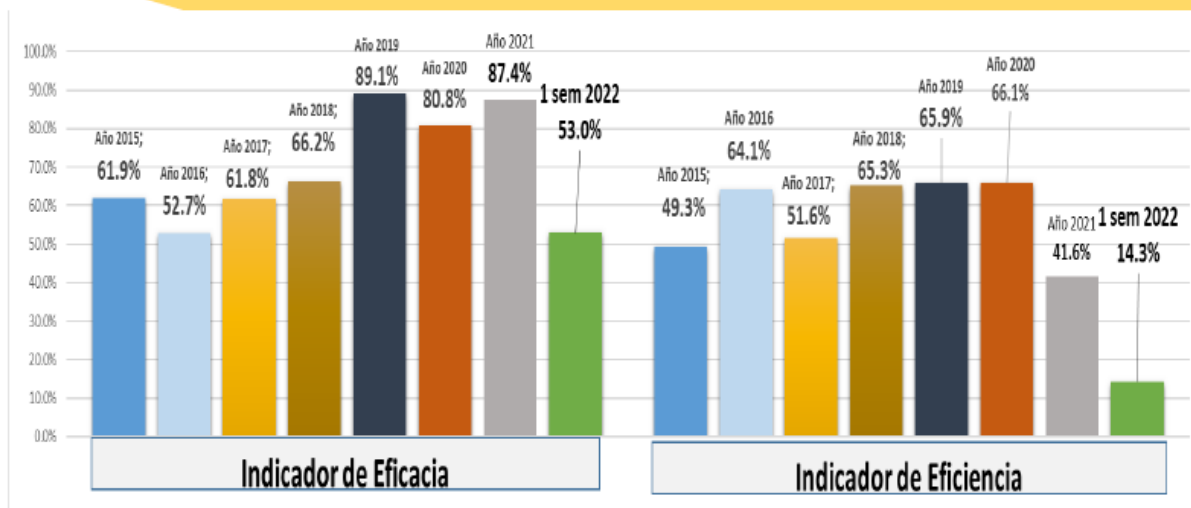
Gerencia de Contratación de Vías y Puentes

Metas POI-2021:	% cumplimiento de la meta anual 2021	Calificación recibida según criterios de evaluación del MIDEPLAN
8 diseños de proyectos viales	100,0%	Cumplimiento alto
Gestionar 14 diseños de obras en ejecución.	100,0%	Cumplimiento alto
8 procesos de contrataciones para obras viales	100,0%	Cumplimiento alto
Realizar 10 sesiones de trabajo para el seguimiento y verificación del cumplimiento de todas las metas establecidas para cada una de las contrataciones incluidas en el POI-2021	120,0%	Cumplimiento alto
Atender 100 solicitudes de cálculo de reajustes y de razonabilidad de costos recibidas en la Dirección de Costos de Vías y Puentes.	100,0%	Cumplimiento alto

Se dio especial énfasis al seguimiento de las metas, de forma periódica, en reunión semanal de gerentes, a fin de ajustar las metas POI, en casos que el incumplimiento saliera del ámbito y control de la Unidad organizativa, toda vez que si se pueden modificar dicha metas de forma justificada y evitar que la Institución tuviera un bajo nivel de cumplimiento y baja evaluación en el 2022, que no reflejara la realidad del trabajo y esfuerzo realizado, en términos de eficacia y eficiencia. El seguimiento del primer semestre, es de especial importancia, pues es la última oportunidad de los Gerentes de analizar los factores que están incidiendo en el cumplimiento de metas de sus dependencias, y solicitar una modificación justificada de la meta anual. **De modo que el porcentaje consignado para el I sem 2022, es una herramienta de análisis.**

Indicador Institucional de Eficiencia y Eficacia

Periodo 2015 - 2022



Eficacia: avance promedio de todas las metas incluidas en el POI.

Eficiencia: resultado promedio de la ejecución presupuestaria de todos los proyectos incluidos en el POI.

OTROS LOGROS IMPORTANTES

- **Modificación del reglamento para la atención de situaciones imprevisibles y el procedimiento de contratación aplicable** Gracias a la modificación, el Reglamento ya permitía realizar soluciones definitivas a los deterioros provocados por las emergencias, de tal manera que **fue posible atender con esta figura, las afectaciones graves que se dieron con la tormenta Bonnie**, principalmente al Norte del país, en San Carlos y Guanacaste.
- **Administración asume inspección y administración de proyectos no sujetos a verificación** Pese a que se tenían suspendidos los contratos de los Administradores Viales, **se palió, asumiendo la inspección, procesos administrativos y de facturación, con los ingenieros y los pocos inspectores de la Administración**, aún sin contar con viáticos, que también estaban sujetos al presupuesto extraordinario. Así las cosas se dio orden de reinicio a los contratos con actividades que no requirieran ensayos de verificación de la calidad, con el objetivo de ir haciendo actas de recepción y estar facultados a sacar las Contrataciones Directas.

Por la naturaleza de los trabajos, la Licitación Pública No. 2014LN-000016-0CV00, "Mantenimiento rutinario sin maquinaria especializada de la Red Vial Nacional pavimentada" (LP16 en adelante), fue de los primeros contratos en recibirse y asimismo, las contrataciones directas para chapeas, las primeras contrataciones directas en tramitarse. En el caso de la Licitación Pública No. 2014LN-000017-0CV00, "Mantenimiento rutinario con maquinaria especializada, contingencias y rehabilitación del sistema de evacuación pluvial de la Red Vial Nacional Pavimentada" (LP17 en adelante), en algunas zonas, fue mucho más lento por motivos que se desarrollarán brevemente en otro apartado.

Finalmente, pese a los obstáculos, **los primeros carteles se publicaron en octubre del 2021, alrededor de 2 meses**, luego de haber asumido el cargo y con la colaboración de todas las Gerencias involucradas. A continuación, un gráfico de lo expuesto.



- **Se gestionaron 149 contrataciones para la atención del mantenimiento de la RVN en lastre y asfalto y puentes**, que quedaron con distintos grados de madurez. Pese a que se contó con una escasa capacidad instalada para formulación de carteles y al trabajo minucioso de mejora continua asociado, que se resume en la imagen a continuación, se gestionaron entre el 2021 y 2022 alrededor 149 contrataciones.

Aspectos que han influido en el proceso de contratación

Análisis y mejora continua de los carteles




Esas 149 contrataciones se repartieron en 2 etapas de contrataciones directas de escasa cuantía, cada contratación con un tope de 157 millones y hasta 8 meses de plazo. Asimismo, se gestionó una sola etapa de Licitaciones abreviadas, con un tope cada una de 1088 millones y un año de plazo. A continuación, el detalle.

- **Dos etapas de contrataciones directas de escasa cuantía.** El tope de cada contrato es de 157 millones, y el plazo de ejecución, por un máximo de 8 meses. Se gestionaron un total de 97 contrataciones directas de escasa cuantía.

Primera etapa

- ***Contratación directa de escasa cuantía de Chapea.*** Como se ve en el cuadro siguiente, **este grupo de 19 contratos queda prácticamente en ejecución.** Esto debido a que la recepción de la LP16, que precede esta contratación directa, se hizo con el personal de planta de la Administración, y no involucraba verificación de calidad. Misma suerte hubieran corrido los demás contratos, si se hubiera contado con el presupuesto extraordinario a tiempo para reactivar los contratos del Administrador Vial y de los laboratorios de Verificación de Calidad.

Tras años en abandono, punta norte de vía a San Carlos al fin recibirá mantenimiento

Pablo Rojas  Marzo 15, 2022 12:01 pm



- RUTA, QUE ENTRÓ EN OPERACIÓN EN 2018, YA REGISTRA DETERIORO
- CONAVI ANUNCIÓ QUE ESTA SEMANA INICIARÁN TRABAJOS DE CHAPEA Y LIMPIEZA



En este grupo de contratos, **alrededor del 60% de las adjudicaciones fueron a empresas locales y el precio unitario disminuyó alrededor del 23% con respecto al precio unitario de las contrataciones anteriores.** Esto gracias a la mejora continua de carteles, en el caso de la localía, por ejemplo, no solo la empresa debió demostrar el domicilio en la zona que oferta, sino que además, la validación de la localía, se hace con base en la certificación municipal, que garantice que han pagado impuestos municipales en ocasión del ejercicio de su actividad lucrativa.

Asimismo, debe indicar el porcentaje que ejecutará cada miembro del consorcio participante, en caso de participar en consorcio, de ser así, el puntaje se asignará proporcionalmente a la participación de la empresa local en la etapa de ejecución contractual. En estos carteles, además, se implementó según circular de Hacienda, la solicitud a los oferentes, de una certificación del capital accionario en conjunto con la declaración jurada del régimen de prohibición, en todas las fases del procedimiento licitatorio.

- **Contratación directa de escasa cuantía de Bacheo.** Fue el segundo grupo que se trabajó, una vez se fue recibiendo la LP17 en cada una de las zonas; poco más del 40% de los contratos gestionados, estaban en ejecución, sobre todo en las zonas alejadas. En la Región Central se tuvieron más impedimentos para recibir la LP17 y por ende, hacía un cuello de botella que impedía, según la GAJ, proceder a gestionar la contratación directa de escasa cuantía de bacheo.

Evaluando los resultados hasta acá, es remarcable, el hecho que **se reduce a la mitad el tiempo histórico de gestión de las Contrataciones directas de escasa cuantía**. Esto se desprende del estudio solicitado a la Proveduría Institucional por la suscrita, que arroja 7 meses de gestión en promedio; a continuación, el gráfico obtenido en dicho estudio.



El tiempo promedio que se estaba obteniendo al final de la gestión de la suscrita, era de 3 meses en Chapea y 3,5 meses en bacheo. Esto se da producto del seguimiento casi diario y reuniones semanales con los involucrados.

Anotado lo anterior, se apunta el siguiente paquete de contrataciones directas de escasa cuantía de la primera etapa.

- **Contratación directa de escasa cuantía de Remoción de Derrumbes y limpiezas**, denominada posteriormente *Mantenimiento básico*, requería por los ítems contenidos, que tanto la LP17 como la LP16 tuvieran un acta de recepción final o al menos parcial, de los ítems que se están incluyendo en esta contratación directa.

Un 50% de los contratos gestionados, estaban avanzados, ya en la corriente de contratación.

- **Contratación directa de escasa cuantía de Verificación de calidad para el bacheo** El 100% de los contratos gestionados estaban en la corriente de contratación.

Segunda etapa

▪ **Contratación directa de escasa cuantía de rutas de Lastre.**

Solo 17 de las 22 zonas de conservación tienen rutas de lastre y eran sujetas a la gestión de este contrato. Los ítems consignados eran básicamente maquinaria, para conformación de cunetas, calzada, remoción de derrumbes, entre otros.

Un 65% de los contratos gestionados, quedan en la corriente de contratación, posterior al siguiente cuadro resumen, se ampliará el significado e importancia de que un contrato se encuentre en la corriente de contratación. Llegar hasta ahí implica un enorme esfuerzo de todo el equipo de trabajo asociado.

▪ **Contratación directa de escasa cuantía de puentes**

Esta contratación tenía el objetivo principal de atender de forma urgente las socavaciones de pilas y bastiones, y la atención de losas y barandas. Las Direcciones Regionales trabajaron en este inventario, sin embargo, al final de la gestión, aún ninguna se había trasladado a la Gerencia de Contratación.

El estado en el que queda esta primera etapa se resume en el siguiente cuadro y gráfico:

Nombre	Ubicación I Etapa			TOTAL
	Gerencia de Conservación en formulación o subsane	En la corriente de contratación	Adjudicado o en ejecución	
Chapea		3	16	19
Bacheo de urgencia	9	1	7	17
Mantenimiento Básico	9	9		18
Verificación de calidad			4	4
Subtotal I Etapa	18	13	27	58
Nombre	Ubicación II Etapa			TOTAL
	Gerencia de Conservación en formulación o subsane	En la corriente de contratación	Adjudicado o en ejecución	
Lastre	6	11		17
Puentes	22			22
Subtotal II Etapa	28	11		39
TOTAL	46	24	27	97

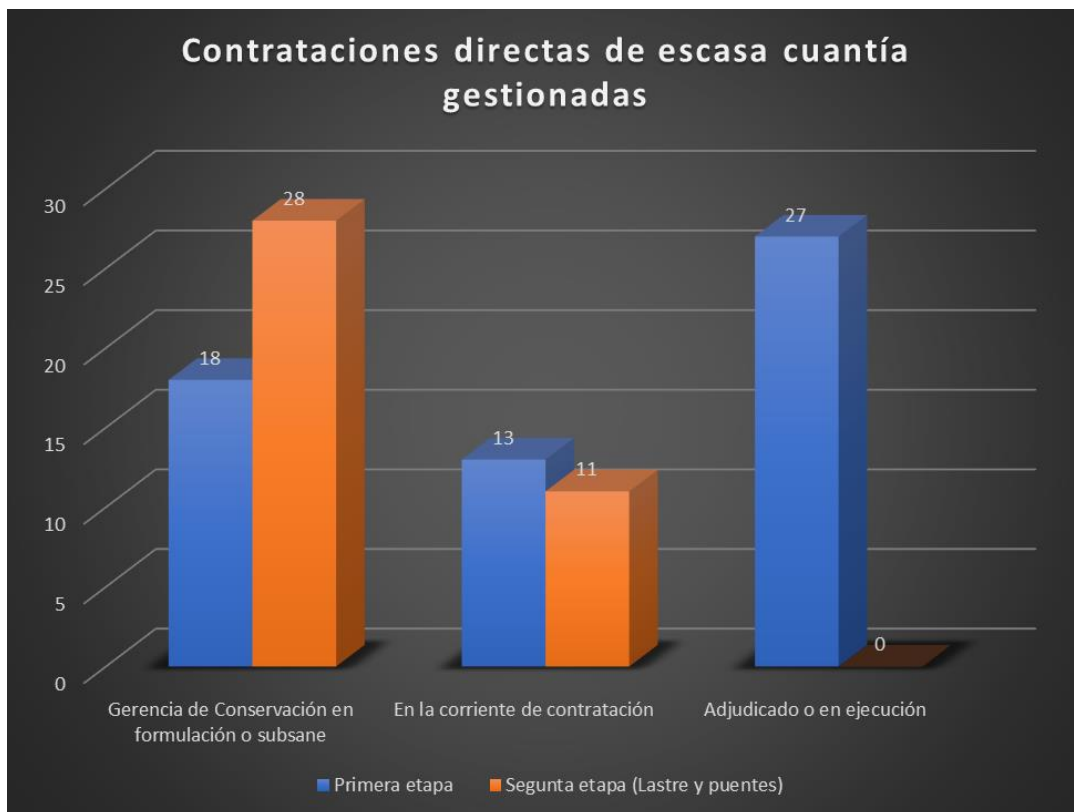
En la corriente de contratación, significa, que la Gerencia de Conservación ya elaboró y trasladó la documentación a la Gerencia de Contratación (ítems, cantidades, cronograma, especificaciones técnicas, certificación de fondos, resolución de inicio, etc.) para su revisión y posterior trámite y está en alguno de los estadios posteriores, sea en elaboración de cartel, publicación en SICOP, recepción de ofertas, elaboración de informes técnicos de las ofertas (legal, financiero y técnico), adjudicada o en elaboración de contrato. De los 13 contratos en esa categoría, 12 ya tienen cartel y están en las siguientes etapas.

Relevante es indicar, que previo a que la Gerencia de Conservación fije cantidades a los ítems requeridos, producto de una inspección y levantamiento de necesidades; la Gerencia de Contratación, debe conocer cuáles van a ser esos ítems y calcular y proporcionar los costos asociados a dicho ítem.

El breve resumen anterior, se hace para dejar claro que los proyectos consignados en la columna de *En la corriente de contratación*, son proyectos con un importante avance y mucho trabajo de los profesionales de las gerencias asociadas.

A continuación, se puede visualizar en la ubicación en que quedan las 97 contrataciones directas de escasa cuantía gestionadas, divididas según la etapa. Esta división se dio, en virtud del volumen importante de trabajo que esto involucra, considerando, además, que todas las gerencias, estaban realizando otras funciones también urgentes e importantes, para otros ámbitos de la Institución.

A continuación, un gráfico resumen de la ubicación de las 97 contrataciones gestionadas por medio de contrataciones directas de escasa cuantía.



- **Un paquete de licitaciones abreviadas.** Un total de 52 contratos, con un tope de cada contrato es de ₡1088 millones.

Licitación abreviada para Rutas asfaltadas: 1 por zona de Conservación con 1 año de plazo de ejecución.

La definición de los contratos quedó totalmente definida y en un grado de avance muy importante, **pues las 22 ya estaban en la corriente de contratación.** Son contrataciones de 114 ítems (sin contar maquinaria que basaba su precio con base en el decreto de La Gaceta), que contaban ya con el cronograma e inventario de necesidades levantado por las Regionales, tenían el precio unitario de los 114 ítems, definidos por la Gerencia de Contratación y contaban con las Certificaciones de fondos correspondientes, emitidos por la Gerencia de adquisiciones y finanzas.

Con estas contrataciones se iba a atender las limpiezas del derecho de vía, el mantenimiento del pavimento, el manejo de las aguas de escorrentía con cunetas, tuberías, asimismo, construcción de subdrenajes, muros, sistemas de contención vehicular, señalamiento vertical y horizontal y maquinaria.

- ***Licitación abreviada para Rutas en lastre:*** 1 por zona de Conservación con 1 año de plazo de ejecución.

La definición de los contratos quedó totalmente definida y en un grado de avance muy importante, pues **el 88% ya estaban en la corriente de contratación.** Son contrataciones de 64 ítems (sin contar maquinaria que basaba su precio con base en el decreto de La Gaceta), que contaban ya con el cronograma e inventario de necesidades levantado por las Regionales, tenían el precio unitario de los 64 ítems, definidos por la Gerencia de Contratación y contaban con las Certificaciones de fondos correspondientes, emitidos por la Gerencia de adquisiciones y finanzas.

Con estas contrataciones se iba a atender las limpiezas del derecho de vía, el mantenimiento de la superficie de ruedo con material granular y sello de preservación, el manejo de las aguas de escorrentía con cunetas, tuberías, asimismo, construcción de subdrenajes, muros, sistemas de contención vehicular, señalamiento vertical y maquinaria.

- ***Licitación abreviada para Puentes:*** 1 contrato cada 2 zonas por 15 meses.

Estas 13 contrataciones pretendían ser una herramienta exclusiva para puentes, por primera vez en la historia de la Gerencia de Conservación, con la cual atender entre otros, los 136 puentes en estado deficientes, según la clasificación del SAEP, que pueden ser atendidos por medio de Conservación, según determinó, atendiendo la instrucción de la suscrita, el Grupo de puentes y un asesor técnico de la DIE.

La instrucción de hacer el inventario de necesidades, de estos 136 puentes, se trasladó con el oficio DIE 05-2022-0396 (016) del 29 de abril del 2022, a la Gerencia de Conservación, a fin de contar con el insumo para la contratación de puentes, con el objetivo de brindar seguridad inmediata, y buscar una nueva y mejor evaluación; e incluso, que alguno saliera de la lista de puentes en estado deficiente, y pasara al estado regular; esto por cuanto el SAEP castiga duramente deterioros como socavaciones, que claramente, pueden generar el colapso de un puente y que sin embargo, pueden ser atendidas con facilidad.

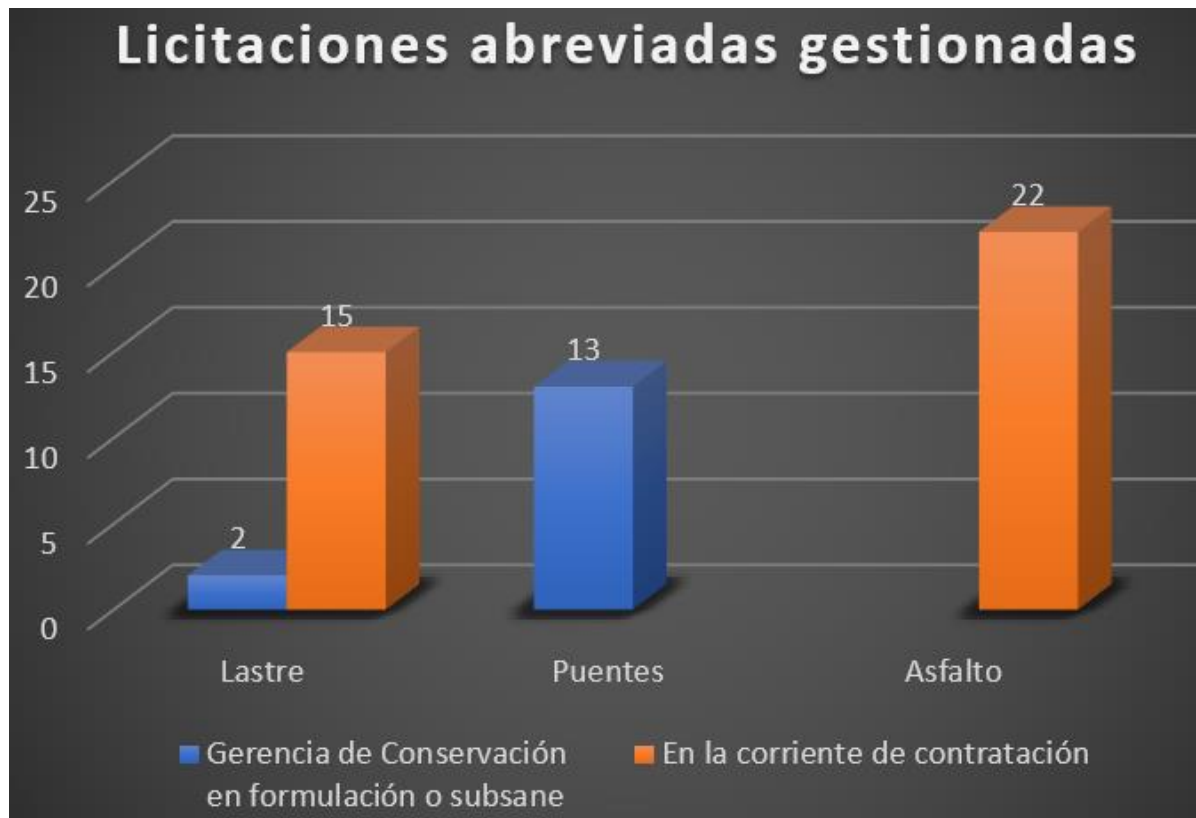
Si bien ninguna de las contrataciones llegó a la corriente de contratación, la Gerencia de Conservación, en coordinación con la Dirección de Diseño de la Gerencia de Contratación realizó un trabajo importante, asociando los posibles daños que cada uno de los componentes del puente puede presentar, con la estrategia de reparación y el ítem asociado a esa estrategia, este ejercicio quedó para el análisis de los ingenieros a cargo de las distintas zonas, para estandarizar los ítems a incluir en menor o mayor cantidad a nivel nacional y por supuesto, considerar de forma prioritaria, la intervención de los 136 puentes deficientes, de los que ya tienen el levantamiento de necesidades hecho, según la instrucción girada en abril, ya mencionada.

○ **Verificación de calidad**

Esta contratación no se pudo gestionar, pues estaba ligada a la definición de ítems y cantidades de las 2 contrataciones anteriores.

En cuanto a las Licitaciones Abreviadas, quedaron de la siguiente manera:

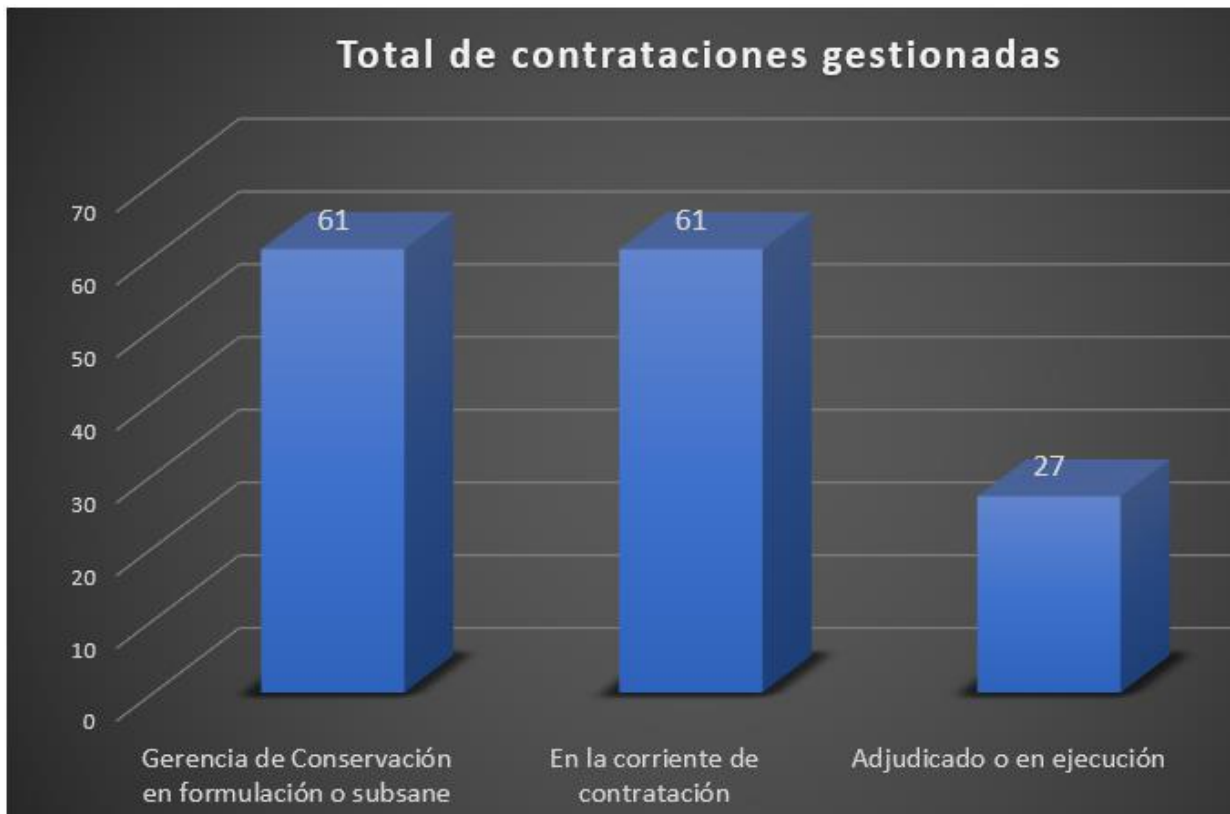
Nombre	Ubicación			TOTAL
	Gerencia de Conservación en formulación o subsane	En la corriente de contratación	Adjudicado o en ejecución	
Lastre	2	15		17
Puentes	13			13
Asfalto		22		22
TOTAL	15	37		52



Como se observa tanto en la tabla anterior, como en el gráfico, **un 71% de las Licitaciones Abreviadas, queda en la corriente de contratación**, importante reiterar, que el llegar a ese punto, implica un enorme esfuerzo de todas las gerencias, direcciones y departamentos involucrados. significa, que la Gerencia de Conservación ya elaboró y trasladó la documentación a la Gerencia de Contratación (estandarizó ítems, estableció cantidades según necesidades levantadas en campo, elaboró cronogramas, aportó especificaciones técnicas, certificación de fondos extendidos por la GAF, resolución de inicio, etc.) para su revisión y posterior trámite. Y de forma previa la Gerencia de Contratación, calculó y aportó el costo de 178 ítems entre contratos para rutas de lastre y asfalto.

Tal y como se indicó, entre contrataciones directas y abreviadas se gestionaron 149 contratos con distintos grados de madurez, resumidos en el siguiente cuadro y gráfico.

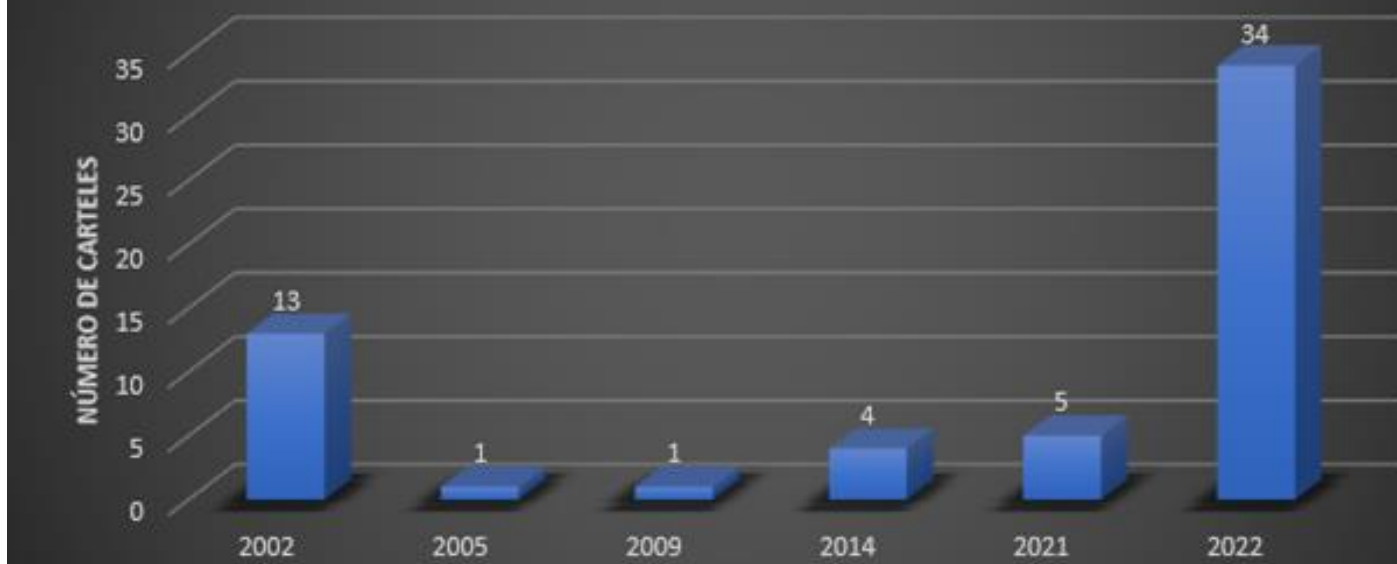
Tipo/Ubicación	Gerencia de Conservación en formulación o subsane	En la corriente de contratación	Adjudicado o en ejecución	Total
Contrataciones directas	46	24	27	97
Licitaciones abreviadas	15	37	0	52
TOTAL	61	61	27	149



- Contratos a largo plazo:** El objetivo final, que coronaría esta seguidilla de contratos de bajo y mediano monto y plazo, serían los contratos a largo plazo, mismos que se definirían con la asesoría de consultores extranjeros, a fin de introducir mejoras sustanciales en los carteles e incorporando los niveles de servicio. Este último paso no llegó a concretarse en el Gobierno anterior.

Para poner en perspectiva la tarea expuesta, que asumió todo el equipo de trabajo con la gestión de esas 149 contrataciones, se le solicitó a la Proveduría Institucional, un recuento histórico de las contrataciones promovidas por CONAVI en los últimos 20 años, para la atención de la RVN en asfalto, el reporte entregado, deja en evidencia que la tendencia era sacar un solo cartel con varias líneas, cuyo plazo se iba ampliando uno o varios años mientras se sacaba la nueva contratación; en cambio, a raíz de la expectativa de incorporar niveles de servicio e ir racionando el uso de contratos por precios unitarios, se sacaron carteles individuales para cada zona de conservación, en este gráfico se resume el informe entregado por la Proveduría Institucional y se actualiza, con los contratos gestionados por la suscrita, entre el 2021 y el 2022.

Contratos de conservación de la red vial pavimentada en los últimos 20 años



Como se ve en el gráfico, **entre el 2021 y 2022 se duplicó la cantidad de carteles elaborados y publicados para el mantenimiento de la red vial asfaltada del país, con relación a la suma de todos los carteles de los últimos 20 años de existencia del Consejo.** Y aun así los plazos se redujeron en un 50%, lo que refleja un extraordinario trabajo de todo el equipo de trabajo, liderado desde la Dirección Ejecutiva.

Continuamos enumerando los logros alcanzados.

- **Se mantuvo a flote la Institución en el peor momento histórico que ha vivido.** Se superó la incertidumbre, la vergüenza y el desánimo del principal recurso de la Institución, nuestro Recurso Humano y las Gerencias sustantivas se unieron a trabajar, y apoyarse unas a otras.



Visita de los distintos gerentes y directores, al proyecto de Circunvalación Norte

Resultados

De 1 a 5, ¿Qué tan probable es que le comente cosas positivas de la institución a alguien que le pregunte cómo es trabajar en Conavi?



Extracto del resultado de la Encuesta de satisfacción laboral expuesta a la DIE el 1 de diciembre del 2021

Posterior a Cochinilla, en respuesta a la pregunta planteada en el recuadro anterior, un 81% de los encuestados, respondieron que era probable que comentara cosas positivas de la Institución a alguien que le preguntara, cómo es trabajar en CONAVI.

- Mejora en la percepción del combate a la corrupción dentro y fuera de la Institución, según la encuesta de satisfacción y la prensa nacional.

Como se observa en el siguiente extracto de la encuesta, antes del caso Cochinilla, un 58,5% de los encuestados manifestaban que había transparencia del personal y los procesos; luego de Cochinilla, un 11% de las personas pensaban que sus compañeros de dependencia eran corruptos, es decir un 89% de los encuestados, opinaban que sus compañeros no eran corruptos, asimismo un 73.4% pensaban que sus compañeros de otras dependencias no eran corruptos.

Comparación Clima- Satisfacción

Ítem encuesta de satisfacción laboral	% RMSS	% RSÍ	Ítem encuesta de clima organizacional
Lugar de trabajo	91,2	77,7	Ubicación física de las instalaciones como factor motivante
Ambiente de trabajo	79,8	73,4	Casi siempre parece que somos islas, cada dependencia y cada quien en lo suyo (en Conavi)
Actitud del personal	78,9	51,1	Muchas de las personas funcionarias tienen capacidad, pero no buena actitud (en la dependencia)
		62,6	Muchos compañeros y/o compañeras tienen capacidad, pero no buena actitud (en Conavi)
Volumen de trabajo	77,3	64,7	Algunos tienen mucho y otros muy poco trabajo (en la dependencia)
		47,5	La cantidad de trabajo genera estrés, tensión o conflictos (en la dependencia)
Salario devengado	65,9	52,5	Su sueldo es justo en razón de las funciones que ejecuta
Reconocimiento y valoración social	64,8	46,0	El logro y desempeño del personal es valorado y reconocido (en Conavi)
Actividades de capacitación ofrecidas	58,6	91,4	La posibilidad de capacitarse en temas que su labor requiera
Oportunidades de crecimiento profesional	56,5	70,5	Tiene el puesto justo en comparación con los que tienen los demás en su dependencia
Obtención de información interna requerida	74,5	56,1	Puede solicitar y recibe en tiempo y forma la información que requiera su labor
Jefatura	79,1	52,5	La jefatura
Transparencia del personal y los procesos	58,5	11,0	Muchos compañeros y/o compañeras son corruptas (en la dependencia)
		26,6	Muchas de las personas funcionarias son corruptas (en Conavi)
Nivel de satisfacción general con el trabajo	74,0	91,4	Su trabajo es muy importante y satisfactorio
Probabilidad de trasladarse a otra institución	39,0	23,0	Se iría de esta institución si le ofrecieran un trabajo similar por el mismo sueldo

Extracto del resultado de la Encuesta de satisfacción laboral expuesta a la DIE el 1 de diciembre del 2021

Asimismo en medio de las noticias negativas, emerge el reconocimiento a la labor contra la corrupción emprendida en la Institución.

Nacionales

“El Conavi se está limpiando”

Hannia Rosales, directora ejecutiva:



Hannia Rosales, directora ejecutiva del Conavi, conversó con DIARIO EXTRA sobre los retos que enfrenta la nueva administración

- Apertura con el OIJ y la fiscalía que investigan el caso Cochinilla, por medio de reuniones y del abogado de la DIE, el Lic. Oscar Romero, que representaba al Conavi como víctima en la investigación. Asimismo se sostuvieron reuniones con los miembros del órgano interventor.
- **Se lograron las citas con las psicólogas del MOPT para funcionarios de CONAVI.**
- **Se dotó a la Gerencia de Conservación de todos sus ingenieros, la mayor cantidad de inspectores posibles,** así como ingenieros asistentes para las Direcciones Regionales. **Se completaron 19 plazas,** entre ingenieros, inspectores y personal administrativo.

- Se instruyó la rotación de todos los ingenieros de Región, en apego al acuerdo del Consejo de Administración, según el cuadro adjunto. Adicionalmente se rotaron los ingenieros de zona.

Ubicación inicial del Director	Ubicación final del Director
Región Central	Región Pacífico Central
Región Pacífico Central	Región Brunca
Región Brunca	Se pensiona
Región Huetar Atlántica	Región Chorotega
Región Chorotega	Renuncia
Región Huetar Norte	Región Huetar Atlántica

- Se incluye en las Contrataciones directas de escasa cuantía, el análisis de capacidad financiera

que no se hacía en el pasado. Esta incorporación si bien consume más tiempo de análisis de ofertas y más personal, **rindió frutos exitosos**, pues dejó por fuera empresas por falta de solvencia económica, lo que disminuyó un enorme riesgo de incumplimiento de frente a la Administración.

- En Ruta 32, se impulsa con Instrucción del señor exministro, el análisis en la Unidad Ejecutora, a fin de disminuir expropiaciones con obras adicionales o cambio de diseño. Asimismo, con el apoyo del señor exministro, se **mejoraron los rendimientos**, al gestionar el cambio de gerente.
- Reorganización Administrativa de la Gerencia de Conservación a fin de que mejore los tiempos de respuesta, de las solicitudes de información de los distintos entes de control
- **Seguimiento mensual del POI** en reunión de Gerentes, para tomar las medidas correctivas de las metas, a tiempo. Este esfuerzo le permitió a la Gerencia de Conservación Vial, llegar a un 97,8% del cumplimiento del Plan Anual Operativo Institucional (POI)
- Impulso al presupuesto para sistemas informáticos, con el objetivo de agilizar y transparentar los procesos. El presupuesto para el 2023 (855,6 millones), casi triplicó el presupuesto 2022.
- Se entabló la alianza con el MOPT para integrarnos al SPP, a fin de poder tener un sistema que nos permita darle el seguimiento adecuado a la facturación. La Licda. Seyris Solís y el Lic Johaam Piedra estaban al frente de esa coordinación
- Se entablaron conversaciones con el representante del dueño del edificio principal, el cual mostró apertura para colaborar en las remodelaciones necesarias para el coworking, la reducción de la factura de luz y agua e incluso con la certificación bandera azul
- **Se hizo la primera compra con la contratación 2019LN-000010-0006000001 "Suministro de cerchas de acero modulares lanzables de una y de doble vía (modalidad entrega según demanda)" adjudicada a la empresa Waagner Biro Bridge Systems AG, para el puente definitivo sobre el Río Barranca en ruta 1**

6. Estado de los proyectos más relevantes en el ámbito institucional existentes al inicio de su gestión y de los que dejó pendientes de concluir

7. Administración de los recursos financieros asignados durante su gestión a la institución

Tal y como se adelantó en el aparte 2, la ejecución del presupuesto 2021, se vió seriamente afectado por la aprobación del presupuesto extraordinario por parte de la Asamblea Legislativa hasta el 10 de noviembre, considerando que una vez aprobado debe incorporarse al sistema por parte de la Gerencia de Adquisición y Finanzas, luego de esto, la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, debe realizar la documentación contractual para darles orden de reinicio a los contratos, y finalmente, lo que se logre ejecutar, por la fecha y los plazos de facturación, es posible que la gran mayoría, se

temina pagando el siguiente año, con presupuesto 2022.

En el siguiente cuadro se resume el presupuesto y ejecución, proveniente de la Ley N° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, que establece en el artículo 5, literal a) que del 48,60% de la recaudación por impuesto único sobre los combustibles, el 21,75% deberá ser girado por el Ministerio de Hacienda a favor del Consejo Nacional de Vialidad.. Asimismo, proveniente, del monto equivalente al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9 de la Ley 7088. Principalmete ambos montos es lo que conocemos como fondo vial

El producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública es lo que se denomina, fondo peajes y es orientado al mantenimiento de las vías que pagan el peaje y que de igual manera, la ejecución se afectó por la falta de contratos de verificación de calidad e inspección.

EJECUCION DE EGRESOS SIN RECURSOS EXTERNOS			
II SEMESTRE 2021			
Programa	Presupuesto 2021	Ejecución 2021	% Ejecución
Fondo Vial			
01 Administración Superior	6 334 887 896,00	5 126 048 342,35	80,92%
02 Conservación Vial	94 478 880 559,00	45 800 601 731,05	48,48%
03 Construcción Vial	60 564 283 498,00	52 487 285 852,56	86,66%
Subtotal Fondo Vial	161 378 051 953,00	103 413 935 925,96	64,08%
Fondo Peajes			
04 Oper e Inv vías de peajes	2 628 434 180,00	1 621 325 591,45	61,68%
Subtotal Fondo Peajes	2 628 434 180,00	1 621 325 591,45	61,68%
Total	164 006 486 133,00	105 035 261 517,41	64,04%

En el siguiente cuadro se resume la ejecución vs el presupuesto total, consideranto además del fondo vial, las fuentes de financiamiento externo, que en este caso son dos créditos suscritos con instituciones: Contrato de Préstamo No. 2080 con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y el Contrato con el Banco de Exportación e Importación de la República Popular de China aprobado mediante Ley 9293 que autoriza el financiamiento para el Proyecto de Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional No.32.

Importante recordar que en el PROGRAMA 02 "CONSERVACIÓN VIAL" se incluye las labores realizadas tanto por la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, como por el Departamento de Pesos y Dimensiones. Y el PROGRAMA 03 "CONSTRUCCIÓN VIAL" están integradas, las Gerencias de Contratación y Construcción de Vías y Puentes, las Unidades Ejecutoras: Programa de Obras

Estratégicas de Infraestructura Vial (BCIE), San José–San Ramón, Puente Binacional Río Sixaola y Ruta 32.

El incremento en la subejecución del Programa 3 que se observa en el siguiente cuadro, considerando el presupuesto total, se debe a que a partir del 2021 a partir de la entrada en vigencia de la **Ley 9524: Fortalecimiento del control presupuestario de los órganos desconcentrados del Gobierno Central** al pasar CONAVI a formar parte de presupuesto nacional, los recursos de los préstamos se incluyen totales, es decir, se incluye la totalidad del saldo de los préstamos, aunque no se vayan a requerir todos los recursos ese año

EJECUCION DE EGRESOS TOTAL			
II SEMESTRE 2021			
Programa	Presupuesto 2021	Ejecución 2021	% Ejecución
Fondo Vial			
01 Administración Superior	6 334 887 896,00	5 126 048 342,35	80,92%
02 Conservación Vial	100 057 900 307,00	46 512 904 796,51	46,49%
03 Construcción Vial	325 503 296 769,00	127 552 020 102,91	39,19%
Subtotal Fondo Vial	431 896 084 972,00	179 190 973 241,77	41,49%
Fondo Peajes			
04 Oper e Inv vías de peajes	2 628 434 180,00	1 621 325 591,45	61,68%
Subtotal Fondo Peajes	2 628 434 180,00	1 621 325 591,45	61,68%
Total	434 524 519 152,00	180 812 298 833,22	41,61%

En cuanto al 2022, hubo una mejora porcentual de 7,86 de los recursos totales de presupuesto, recordemos, como se indicó páginas atrás, que la subejecución del Programa 3 que se observa en el cuadro tanto del presupuesto del 2021, como del 2022, considerando el presupuesto total, se debe a que a partir del 2021 con la entrada en vigencia de la **Ley 9524: Fortalecimiento del control presupuestario de los órganos desconcentrados del Gobierno Central** al pasar CONAVI a formar parte de presupuesto nacional, los recursos de los préstamos se incluyen totales, es decir, se incluye la totalidad del saldo de los préstamos, aunque no se vayan a requerir todos los recursos ese año.

En cuanto al programa 2, tuvo un incremento porcentual del 30% en su ejecución

EJECUCION PRESUPUESTARIA AÑO 2022			
RECURSOS DE PRESUPUESTO NACIONAL			
Programa	Presupuesto	Ejecución	% de Ejecución
01 Administración Superior	7 255 315 973,00	6 070 936 007,35	83,68%
02 Conservación Vial	41 828 878 256,00	31 986 776 747,82	76,47%
03 Construcción Vial	70 080 079 117,00	61 859 497 697,28	88,27%
04 Operación e Inv en vías de Peajes	2 083 019 942,00	1 346 686 863,09	64,65%
Total	121 247 293 288,00	101 263 897 315,54	83,52%

EJECUCION PRESUPUESTARIA AÑO 2022			
RECURSOS TOTALES DE PRESUPUESTO			
Programa	Presupuesto	Ejecución	% de Ejecución
01 Administración Superior	7 255 315 973,00	6 070 936 007,35	83,68%
02 Conservación Vial	46 695 594 939,00	31 986 776 747,82	68,50%
03 Construcción Vial	258 213 518 102,00	116 039 127 072,61	44,94%
04 Operación e Inv en vías de Peajes	2 083 019 942,00	1 346 686 863,09	64,65%
Total	314 247 448 956,00	155 443 526 690,87	49,47%

8. Sugerencias para la buena marcha de la institución, si el funcionario que rinde el informe lo es necesario

Se considera altamente recomendable, darle seguimiento a los procesos que se venían trabajando:

- Piloto niveles de servicio para atender el mantenimiento rutinario, en asocio con el MOPT-BID cantonal; así como la alianza con el MOPT-BID cantonal para integrar al CONAVI en el sistema de Administración de Pavimentos SAGA.
- **Refuerzo al ataque de la corrupción.** Darles seguimiento a las denuncias hechas a lo interno de la Institución, sea ante la Contraloría de Servicios, Unidad de Relaciones Laborales o bien ante la Auditoría Interna.

Darle seguimiento a la solicitud del *Curso Herramientas para la detección de delitos de corrupción*, ante el Poder Judicial, para nuestra área financiera y la Auditoría Interna, se estaba a la espera de cupo, el enlace de esta gestión es el Lic. Óscar Romero

Retomar el análisis de la implementación en carteles del Decreto Legislativo N.º 9699:

Responsabilidad de las personas jurídicas sobre cohechos domésticos, soborno transnacional y otros delitos.

- Complementar el beneficio obtenido, del acceso a las citas psicológicas con el MOPT, con la de visita del doctor y dentista a la Institución. El señor Alex Pérez de salud ocupacional estaba a cargo de esa gestión.
- Impulsar una proponente que la deuda sea asumida por Hacienda, por medio de crédito público
- **Mejoras verdes** (Bajar la facturación de servicios, vehículos eléctricos, reciclaje, etc). Con respecto a este tema, ya la suscrita había entablado conversaciones con el representante del dueño del edificio, y había una gran disposición de adaptar el edificio para coworking, e incluso hacer las modificaciones para impulsar que el CONAVI obtenga la bandera azul ecológica. Adicionalmente, había anuencia a que el segundo parqueo a la par del edificio, se cediera sin aumento en el monto del alquiler.
- Mejorar la recaudación de multas por sobrepeso y aumentar los peajes existentes a fin de aprovechar el potencial que esas herramientas representan, como captación de presupuesto para ejecutar obra.
- **Dejar de alquilar el edificio anexo** y mejorar la huella de carbono del actual edificio. La Ing. Andrea Soto, estaba a cargo del informe que iba a ser base para el traslado del personal del edificio anexo y reubicarlos en el edificio central y en el edificio expropiado frente a la rotonda de La Bandera, aprovechando, además los roles de teletrabajo y áreas de coworking
- Reparar del puente viejo sobre el Virilla, a fin de aprovechar la economía de escala que brindan los trabajos ya realizados en caminos de acceso al puente, antes de que se proceda a destruir los caminos de acceso debajo del puente.
- Terminar la recuperación del derecho de vía del Virilla a Casa de doña Lela en ruta 32, para darle fluidez al tránsito que transitan por los puentes sobre el Virilla
- Coordinar el mantenimiento de puente binacional, con las autoridades panameñas.
- **Intervenir la Gerencia de Conservación** desde el punto de vista del ambiente laboral, se debe hacer un profundo análisis y proponer soluciones de los problemas que aquejan dicha Gerencia, en el ámbito del recurso humano. Esta tarea se le había encomendado a la Dirección de RRHH y a Salud Ocupacional.
- Promoción ante la comisión revisora del MANUAL DE ESPECIFICACIONES GENERALES PARA LA CONSERVACIÓN DE CAMINOS, CARRETERAS Y PUENTES MCV-2015, **la inclusión de las carpetas delgadas de MAC no estructurales, como sello de preservación**, incluir esta técnica, robustece la gama de posibilidades para seleccionar, de acuerdo a las condiciones

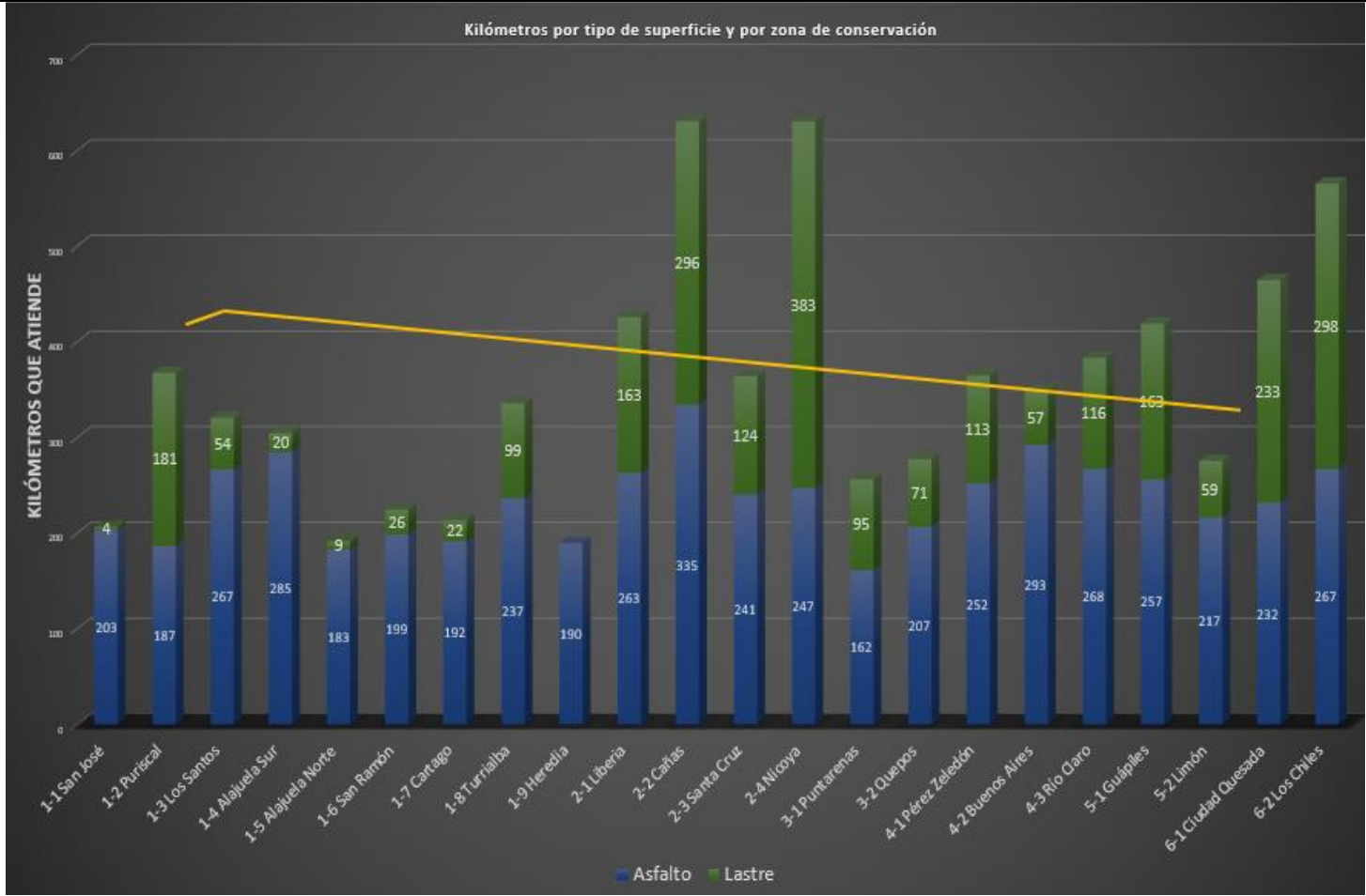
particulares de cada proyecto y al presupuesto disponible. Entraría a llenar el vacío que hay cuando se trata de rutas de montaña que, debido a sus fuertes pendientes y sinuosidad, un TS tiene una muy limitada vida útil, debido al torque que imprimen de las llantas de los vehículos.

El costo/beneficio entre ambas técnicas y la determinación del rango de espesores que constituyen una carpeta no estructural, queda claramente explicado en el artículo del Dr. Guillermo Loría *TAMSD-004-2021 Concepto de colocación de capas funcionales (no estructurales) de mezcla asfáltica en caliente (MAC) delgadas*, en donde se establece que en el rango de 4 a 7cm de MAC no hay un aporte estructural significativo, asimismo la vida útil, con respecto a un TS, como mínimo se triplica

Una ventaja adicional, es que el acabado permite la demarcación horizontal lo que le aporta más seguridad vial al usuario. Se designó para esa gestión a la Ing. Melissa Salas, en ausencia de la funcionaria, el Ing. Luis Carlos Brenes puede ser el enlace para esta iniciativa.

- Puente peatonal Bajo San Juan, San Carlos, este puente evitaría que nuestros estudiantes de escuela y colegio, tengan que utilizar pangas para llegar a los centros educativos, y sean aparentes víctimas de abusos de los policías de frontera nicaragüenses. La directora de puentes del MOPT, cuenta con parte del puente que se requiere
- Ascensores (Ampliar para Hospital y Tres Ríos y sacar nuevos para Hatillo, periodistas)
- Seguimiento a convenios INDER, CORVANA, Japdeva, en su oportunidad no pudieron avanzar, según lo indicado por asuntos jurídicos, las municipalidades no enviaban la información.
- Elaborar e implementar una estrategia alterna de financiamiento, a la par del fondo Vial.
- Retomar la mejora estructural de la red vial nacional en asfalto, que antes del caso Cochinilla, iba subiendo evaluación tras evaluación, de la red vial pavimentada del LANAMME, los últimos informes indicaban que alrededor del 90% de la red vial nacional, estaba en buen estado.
- Retomar la mejora funcional de la red vial nacional en asfalto. (Manejo de la congestión, con los proyectos puntuales denominados TOPICS)
- Retomar la mejora de la red vial nacional en lastre (Sellos de preservación y control del polvo) y posterior solicitud de reclasificación ante Planificación Sectorial del MOPT
- Mantener licitaciones exclusivas para puentes y dotarlas de más recursos.
- Contratar geólogo que nos permita abrir tajos en distintas zonas del país para el mantenimiento de rutas de lastre, un exfuncionario de CONAVI, tiene toda la información muy adelantada al respecto, y está en la mejor disposición de colaborarnos. Adicionalmente en asocio con el ICE valorar el uso de material de escombreras.

- Realizar otra reestructuración de la Institución. La anterior la llevó a cabo la ministra Karla González y dotó al CONAVI de 108 plazas, pero aún el personal es insuficiente, de hecho, ella solicitó 199 plazas ante la STAP y le aprobaron 108.
- Fortalecer la Unidad de Comunicación e Imagen para que salvaguarde la imagen de la Institución ante la opinión pública. Adquirir el software de monitoreo de medios.
- Fortalecer la unidad de Salud Ocupacional, para que ejerza un acompañamiento de los funcionarios tanto en campo como en oficina, con las distintas necesidades particulares.
- Ampliar el proyecto de Circunvalación Norte, hacia la Radial a Heredia, saliendo de la unidad funcional 2B. Asimismo, retomar el proyecto de la Radial Lindora que cuenta con diseños.
- Acreditar CONAVI con el ISO 37001: Anticorrupción y ética empresarial, tal cual recomienda el órgano Interventor
- Unificar verificación e inspección en una sola empresa, ha funcionado en las Unidades Ejecutoras, sería importante establecer ese modelo en la Gerencia de Conservación.
- Debe seguirse mejorando la respuesta oportuna a la Auditoría Interna.
- Analizar y realizar un reacomodo de rutas adscritas a cada zona, considerando km a atender en lastre y asfalto y la vulnerabilidad de las mismas, a fin de considerar no solo la longitud, sino la complejidad de atención de la ruta. Toda vez que hay una gran desproporción y geográficamente una gran dispersión. La desproporción es clara en el siguiente gráfico



9. Observaciones sobre otros asuntos de actualidad que a criterio del funcionario que rinde el informe, la dependencia correspondiente enfrenta o debería aprovechar, si lo estima necesario

10. Estado actual del cumplimiento de las **disposiciones** que durante su gestión le hubiera girado la Contraloría General de la República

A continuación, el resumen presentado por la responsable del seguimiento en la DIE

Disposiciones dirigidas a la Dirección Ejecutiva CONAVI

Nombre del informe	No. de disposición	Atendida por:	No. documento de atención
<p>DFOE-IFR-IF-03-2016, Informe de la Auditoría operativa sobre la Eficacia y Economía del proceso de construcción y mejoramiento de carreteras de la Red Vial Nacional (RVN).</p>	4.8 y 4.14	Atendida por la administración	3 de mayo del 2022 GCTR-06-22-0357 (0177): Respuesta al Oficio N.º 06623. Información sobre cumplimiento de la disposición 4.14 del informe N.º DFOE-IFR-IF-03-2016.
	4.12	Atendida por la administración	01 de febrero 2022 DIE-06-2022-0102: Atención oficio No. DFOE-SEM-0052, sobre el cumplimiento de la disposición 4.12. del informe N.º DFOE-IFR-IF-03-2016, con adjunto oficio No. GAF-01-2022-032 (346). 19 de julio del 2022, oficioDIE-06-2022-0704 (9)
<p>DFOE-IFR-IF-09-2016, Informe de Auditoría de carácter especial sobre el establecimiento de un sistema de administración de carreteras.</p>	4.6, 4.7, 4.9, 4.10, 4.11. 4.12	Atendida por la Administración	10 mayo 2022 Con oficio no. DIE-06-2022-0434 (9): Remisión de cronogramas a la Contraloría General de la República Acuerdo del Consejo de Administración No. ACA 2-21-172 (74)
	4.8	Cumplida por la Contraloría General de la República	01 de junio, 2021DFOE-SEM-0166: Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.8 del informe DFOE-IFR-IF-00008-2018, emitido por la Contraloría General de la República.
<p>DFOE-IFR-IF-00007-2018, Informe de Auditoría operativa sobre la Eficiencia, Eficacia y Economía del proceso de conservación de carreteras de la Red Vial Nacional Pavimentada (RVNP).</p>	4.6	Atendida por la Administración	21 abril 2022: DIE-06-2022-0351: Atención oficio No. DFOE-SEM-0510, solicitud de ampliación de plazo, con cronograma adjunto.
	4.7	Cumplida por la Contraloría General de la República	14 de enero, 2022 DFOE-SEM-0058: Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.7 del informe N.º DFOE-IFR-IF-07-2018, emitido por la Contraloría General de la República.
<p>DFOE-IFR-IF-00008-2019 Informe de Auditoría de carácter especial sobre los controles de CONAVI en la ejecución de los recursos dirigidos a financiar</p>	4.4	Cumplida por la Contraloría General de la República	26 de noviembre DFOE-SD-2247: Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.4 del informe DFOE-IFR-IF-00008-2019, emitido por la Contraloría General de la República.

proyectos Viales a cargo de la UNOPS.	4.5	Cumplida por la Contraloría General de la República	26 NOVIEMBRE 2020: Con oficio no. DFOE-SD-2259, la CGR comunica la finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.5 del informe DFOE-IFR-IF-00008-2019, emitido por la Contraloría General de la República.
	4.6	Cumplida por la Contraloría General de la República	2 FEBRERO 2021: Con oficio No. DFOE-SD-0176, la CGR, comunica de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.6 del informe DFOE-IFR-IF-00008-2019, emitido por la Contraloría General de la República.
	4.7	Cumplida por la Contraloría General de la República	29 ENERO 2021: Con oficio No. DFOE-SD-0154, la CGR comunica, finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.7 del informe DFOE-IFR-IF-00008-2019, emitido por la Contraloría General de la República.
	4.8	Cumplida por la Contraloría General de la República	22 de abril, 2021 DFOE-SD- 0622: Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.8 del informe DFOE-IFR-IF-00008-2019, emitido por la Contraloría General de la República
	4.9	Cumplida por la Contraloría General de la República	Con oficio No. DFOE-SD-0510, la CGR Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.9 del informe DFOE-IFR-IF-00008-2019, emitido por la Contraloría General de la República
	4.10	Cumplida por la Contraloría General de la República	14 OCTUBRE 2020: Con oficio no. DFOE-SD1857 la CGR, da Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de las disposiciones 4.10 y 4.11 del informe N. °DFOE-IFR-IF-00008-2019, emitido por la Contraloría General de la República.
	4.11	Cumplida por la Contraloría General de la República	14 OCTUBRE 2020: Con oficio no. DFOE-SD1857 la CGR, da Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de las disposiciones 4.10 y 4.11 del informe N. °DFOE-IFR-IF-00008-

			2019, emitido por la Contraloría General de la República.
	4.12	Cumplida por la Contraloría General de la República	14 OCTUBRE 2020: Con oficio no. DFOE-SD1859 la CGR, da Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de las disposiciones 4.12 y 4.13 del informe N.ºDFOE-IFR-IF-00008-2019, emitido por la Contraloría General de la República.
	4.13	Cumplida por la Contraloría General de la República	14 OCTUBRE 2020: Con oficio no. DFOE-SD1859 la CGR, da Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de las disposiciones 4.12 y 4.13 del informe N.ºDFOE-IFR-IF-00008-2019, emitido por la Contraloría General de la República.
	4.14	Cumplida por la Contraloría General de la República	30 de noviembre, 2021 DFOE-SEM-1424: Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.14 del informe DFOE-IFR-IF-00008-2019, emitido por la Contraloría General de la República.
	4.15	Atendida por la Administración	9 febrero del 2022 DIE-06-2022-0135 (9): Atención oficio DFOE-SEM-0092, sobre la solicitud de información complementaria relacionada con el cumplimiento de la disposición 4.15 del informe N.º <u>DFOE-IFR-IF-00008-2019</u> .se remiten las certificaciones
DFOE-IFR-IF-00009-2019 Informe de Auditoría de carácter especial sobre la Metodología empleada por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) en el control y seguimiento del plazo y costo en la fase de ejecución de los proyectos de Obra Pública.	4.4	Cumplida por la Contraloría General de la República	05 MARZO 2021: Con oficio No. DFOE-SD-0371 la CGR comunica la finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.4 del informe DFOE-IFR-IF-00009-2019, emitido por la Contraloría General de la República.
	4.5	Cumplida por la Contraloría General de la República	10 MARZO 2021: Con oficio No. DM-2021-0153 el MOPT, remite el oficio No. DFOE-SD-0370 de la CGR, donde comunica la finalización del proceso
	4.6	Atendida por la Administración	2 setiembre 2021 DIE-06-2021-0845 (78): Atención oficios No. DFOE-SEM-0588, disposición 4.6 contenida en el informe N.º <u>DFOE-IFR-IF-00009-2019</u> .

			13 de mayo 2022 DIE-06-2022-0443(9), informe de cumplimiento disposiciones 4.6 y 4.7 informe DFOE-IFR-IF-00009-2019
	4.7	Atendida por la Administración	10 noviembre 2021 DIE-06-2021-1044 (78): Atención oficinas No. DFOE-SEM-0843 y DFOE-SEM-1076 13 de mayo 2022 DIE-06-2022-0443(9), informe de cumplimiento disposiciones 4.6 y 4.7 informe DFOE-IFR-IF-00009-2019
	4.8	En proceso de cumplimiento	9 de enero, 2022 DFOE-SEM-0074: Atención oficina N.º DIE-02-2021-1202 (78) del 14 de diciembre del 2021, en relación con el avance de las acciones para el cumplimiento de la disposición 4.8 del informe del informe N.º DFOE-IFR-IF-00009-2019 28 de febrero 2022 DIE-02-2022-0180 (9) 6 de julio de 2022 DIE-02-2022-0656 (9) Información de avance de atención de la disposición 4.8 de informe N.º DFOE-IFR-IF-00009-2019.
	4.9	Cumplida por la Contraloría General de la República	23 de abril, 2021 DFOE-SD-0638: Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de las disposiciones 4.9 y 4.10 del informe DFOE-IFR-IF-00009-2019, emitido por la Contraloría General de la República
	4.10	Cumplida por la Contraloría General de la República	23 de abril, 2021 DFOE-SD-0638: Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de las disposiciones 4.9 y 4.10 del informe DFOE-IFR-IF-00009-2019, emitido por la Contraloría General de la República
DFOE-IFR-IF-00011-2020 Informe de Auditoría de carácter especial sobre el Sistema de Control en la Gestión de los Proyectos definidos como "TOPICS".	4.4, 4.5	Atendida por la Administración	7 ABRIL 2022 DM-2022-1469 FIRMA CONJUNTA MOPT

DFOE-IFR-IF-00012-2020 Informe de Auditoría de carácter especial sobre la Gestión del Diseño en los Proyectos de Infraestructura Vial.	4.11, 4.12, 4.13	Atendida por la Administración	10 mayo 2022 Con oficio no. DIE-06-2022-0434 (9): Remisión de cronogramas a la Contraloría General de la República Acuerdo del Consejo de Administración No. ACA 2-21-172 (74) 5 de julio del 2022, oficio DIE-06-2022-0649 (9): Avances en la atención de las disposiciones del informe DFOE-IFR-IF-00012-2020 Informe de auditoría de carácter especial sobre la gestión del diseño en los proyectos de infraestructura vial.
DFOE-IFR-IF-00016-2020 Informe de Auditoría Operativa sobre la Eficacia, Eficiencia y Economía de las Intervenciones de Conservación ejecutadas en la Red Vial Nacional de Lastre (Informe N.º 3: Eficiencia y Economía - CONAVI)	4.4	Plazo vigente	05 AGOSTO 2021 DFOE-SEM-0550, vence inciso i 30 de setiembre 2022 y inciso j, vence 30 de marzo del 2023
	4.5	Atendida por la Administración	10 mayo 2022 DIE-06-2022-0433 (9): Atención oficio <u>No. DFOE-CIU-0223/DFOE-SEM-0557</u> , disposición 4.5 del informe No. DFOE-IFR-IF- 00016-2020

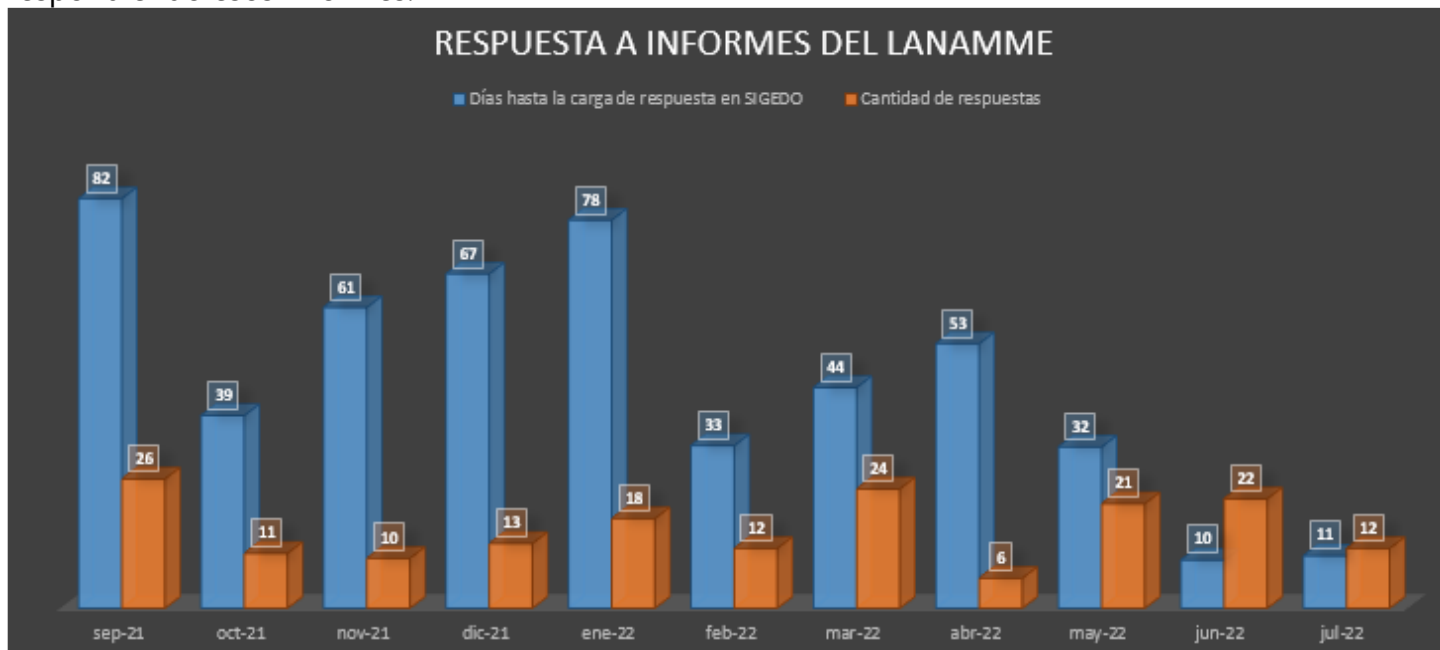
Disposiciones dirigidas al Consejo de Administración del CONAVI

Nombre del informe	No. de disposición	Atendida por:	No. documento de atención
DFOE-IFR-IF-002-2017 Auditoría especial sobre la determinación de las medidas preventivas del estado costarricense en la infraestructura de la red vial ubicada en zonas vulnerables por eventos climáticos extremos	4.6	cumplida por la contraloría general de la república	18 de noviembre, 2019 DFOE-SD-2215: la CGR, comunica la finalización del proceso de seguimiento correspondiente a estas disposiciones.
	4.7	cumplida por la contraloría general de la república	18 de noviembre, 2019 DFOE-SD-2215: la CGR, comunica la finalización del proceso de seguimiento correspondiente a estas disposiciones.
	4.8	atendida por la administración	4/04/2022 oficio no. DIE-06-2022-0279, certificación de cumplimiento a la contraloría no. DIE-CERT-2022-0011.
DFOE-IFR-IF-00012-2020 Auditoría de carácter especial sobre la gestión	4.11, 4.12, 4.13	En proceso de cumplimiento	10 mayo 2022, oficio DIE-06-2022-0434 (9): Remisión de cronogramas informes, Acuerdo

del diseño de los proyectos de infraestructura vial.			del Consejo de Administración No. ACA 2-21-172 (74) 5 de julio del 2022, oficio DIE-06-2022-0649 (9): Avances en la atención de las disposiciones del informe DFOE-IFR-IF-00012-2020 Informe de auditoría de carácter especial sobre la gestión del diseño en los proyectos de infraestructura vial.
	4.14 y 4.15	En proceso de cumplimiento	10 mayo 2022, oficio DIE-06-2022-0434 (9): Remisión de cronogramas informes, Acuerdo del Consejo de Administración No. ACA 2-21-172 (74)
	4.16	cumplida por la contraloría general de la república	25 de febrero, 2022 DFOE-SEM-0248: comunicación de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.16 del informe ⁰⁰⁰ DFOE-ifr-if-00012-2020, emitido por la contraloría general de la república.
DFOE-IFR-IF-09-2016 Auditoría de carácter especial sobre el establecimiento de un sistema de administración de carreteras	4.5, 4.6, 4.7, 4.9, 4.10, 4.11, 4.12,	En proceso de cumplimiento	10 mayo 2022, oficio DIE-06-2022-0434 (9): Remisión de cronogramas informes, Acuerdo del Consejo de Administración No. ACA 2-21-172 (74)
DFOE-IFR-IF-00007-2018 Auditoría operativa ejecutada en CONAVI sobre la eficiencia, eficacia y economía del proceso de conservación vial de carreteras de la red vial nacional pavimentada (RVNP).	4.3	En proceso de cumplimiento	10 mayo 2022, oficio DIE-06-2022-0434 (9): Remisión de cronogramas informes, Acuerdo del Consejo de Administración No. ACA 2-21-172 (74)
	4.5.1	En proceso de cumplimiento	10 mayo 2022, oficio DIE-06-2022-0434 (9): Remisión de cronogramas informes, Acuerdo del Consejo de Administración No. ACA 2-21-172 (74)
	4.5.2	En proceso de cumplimiento	10 mayo 2022, oficio DIE-06-2022-0434 (9): Remisión de cronogramas informes, Acuerdo del Consejo de Administración No. ACA 2-21-172 (74)

11. Estado actual del cumplimiento de las disposiciones o recomendaciones que durante su gestión le hubiera girado algún otro órgano de control.

Se redujo drásticamente el plazo en días que se dura en responder un informe del LANAMME, sin que el volumen de informes haya disminuido, producto de un esfuerzo conjunto de la Comisión de auditorías y al seguimiento y apoyo por parte de la suscrita. A continuación, un gráfico que ilustra el comportamiento de la cantidad de informes por atender por mes y los días que se dura respondiendo esos informes.



12. Estado actual de cumplimiento de las **recomendaciones** que durante su gestión le hubiera formulado la respectiva Auditoría Interna.

Con respecto a los informes de la Auditoría Interna, y con base en el seguimiento que se llevaba desde la DIE, si bien hay un rezago en respuestas por uno u otro motivo, todos están en vías de atención. Se dio especial seguimiento a las respuestas pendientes de la Gerencia de Conservación, estando con el recargo de la Gerencia, y se instruyó al Encargado Administrativo a emular la estructura administrativa de la DIE, a fin de que hubiere funcionarios responsables, del seguimiento de consultas de entes de control y se hizo un énfasis en la importancia de responder a nuestra auditoría interna. La mejora en los plazos finales de atención, es un tema al que hay que continuar dándole seguimiento sin lugar a duda. A continuación, el resumen presentado por la responsable del seguimiento en la DIE.

N.º DOCUMENTO	ASUNTO	QUE HACE FALTA PARA ATENDERLA
2021		
AUIF-11-2021-0001	Informe detallado N°36 de acuerdo con el PTA 2021 Auditoría de Carácter Especial acerca de la Gestión de Verificación de Calidad en Proyectos de Conservación de Vías y Puentes	Que la Auditoría Interna revise la información presentada y que avale los cronogramas de trabajo
AUOS-15-2021-0002	Informe de seguimiento a la solicitud de colaboración a la Auditoría Interna Mediante El Oficio DFOE-IFR-0420 Puentes Modulares	En la reunión del 16 de marzo del 2022, del grupo Técnico, los funcionarios de Conservación manifestaron que requerían tres meses adicionales al cronograma inicial para inventariar todas las estructuras modulares. Se espera de la valoración de la Auditoría para dar por atendida esta recomendación
AUOF-04-2021-0323 AUOF-04-2021-0332	Informe sobre "Uso del Sistema de Compras Públicas (SICOP) en las instituciones públicas"	Se esta trabajando con un informe de seguimiento AUOS-04-2022-0001, se instruyo a la Proveduría a atender las recomendaciones señaladas DIE-08-2022-0441 del 12 de mayo del 2022
AUIG-15-2021-0004	Informe de Resultados sobre la Auditoría de la Ética Institucional del Conavi	El cumplimiento esta supeditado a la presentación del Reglamento Autonomo de Servicio Programado para noviembre 2022 Presentación y aprobación del Manual por parte del Consejo de Administración
AUIG-18-2021-0005	Informe de Seguimiento de Recomendaciones y Advertencias Formuladas en los Servicios de la Auditoría Interna, periodo 2021	En espera de la valoración de la Auditoría para dar por atendida esta recomendación
2020		
AUIC- 15-20-0003	Informe de Auditoría sobre EL PAGO DE VIÁTICO VIAL EFECTUADOS EN EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO 2019	En revisión por parte de la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos En proceso de revisión por parte de la Auditoría Interna, para ver si se acepta como atendida Una vez que se finalice el Reglamento, se programaría la reunión con la Auditoría a fin de iniciar en conjunto, la creación de los lineamientos.
AUOS-15-20-0001	Informe de Seguimiento a las Recomendaciones Contenidas en el Informe de Resultados sobre la Auditoría de la Ética Institucional del Conavi 2019 AUIG-15-19-0007. En atención al ACA 1-20-169 (65), del 27 de marzo, 2020.	Envío de la Certificación a la Auditoría Interna de la acción de cumplimiento, para su valoración
AUOS-15-20-0002	Informe de Seguimiento a las Recomendaciones Contenidas en los Informes: "Sistema Específico de Valoración de Riesgos (SEVRI) Informe de Resultados 2018 - 2019" y "Informe General de Resultados de la Valoración y Gestión de Riesgos Resultados a Mayo de 2020"	En espera de la valoración de la Auditoría para dar por atendida esta recomendación

c. Confidencialidad

Del informe anteriormente brindado, mencione si alguno de los puntos en particular, requiere confidencialidad, por tanto, debe publicarse un documento diferenciado en la página web institucional.

Sí	<input type="checkbox"/>	No	<input checked="" type="checkbox"/>
-----------	--------------------------	-----------	-------------------------------------

¿Cuál punto?	Puede indicar varios puntos
---------------------	-----------------------------

d. Destinatarios

Declaro que el informe ha sido entregado a las siguientes dependencias del CONAVI:

Superior jerárquico inmediato:	X
Sucesor:	X
Dirección de Gestión del Recurso Humano de CONAVI:	X

IV. Firma del declarante

Firma del declarante:	
------------------------------	--