

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:	Mario Alberto Rodriguez Vargas		
N° de puesto:		Dependencia donde estaba asignado:	CONAVI
Cargo que fungió:	Director Ejecutivo		

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 de presentación de la renuncia o cambio de cargo	Fecha de presentación del informe de fin de gestión
16/08/2018	31/07/2021	22/10/2021

d. Traslado a sucesor

Nombre completo del funcionario sucesor:	Hannia Rosales
Fecha de reunión con el sucesor:	NA
Entrega de informe al sucesor:	22/10/2021
Formato de entrega del informe al sucesor:	DIGITAL

II. Traslado de bienes

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

III. Contenido

a. Presentación

Resumen ejecutivo del contenido del informe. Agregar asuntos que se consideren pertinentes, dirigir la presentación del documento al respectivo destinatario. Este informe ejecutivo debe ser máximo de dos páginas y adjuntarse a este informe de fin de gestión.

b. Resultados de la Gestión

1. Referencia sobre la labor sustantiva institucional o de la dependencia a su cargo, según corresponda al jerarca o titular subordinado.

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 o de su dependencia, según corresponda al jerarca o titular subordinado

3. Estado de la autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional o de la dependencia al inicio y al final de su gestión, según corresponda al jerarca o titular subordinado

Durante toda mi gestión en el Consejo Nacional de Vialidad, se realizó en todas las dependencias de la institución la autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional, para su efecto se adjunta Acuerdo del Consejo de Administración No. ACA-1-20-139 (74) con el cual se aprueba oficio PLI-08-20-0085, el cual contiene el informe No. INF-PLI-01-2020-0003 (periodo 2018-2019) y el oficio No. DIE-06-2021-0076, con el cual la Dirección Ejecutiva aprueba el oficio No. PLI-08-20-0086, el cual contiene el informe No. INF-PLI-01-2020-0004 (periodo a mayo 2020).

Una vez recibidos y aprobados los informes, mediante instrucción del Consejo de Administración Acuerdo No. ACA 1-20-469 (74), esta Dirección Ejecutiva procedió a realizar las instrucciones respectivas de conformidad con las recomendaciones de los informes, para el cumplimiento de diferentes acciones, según consta en los oficios No. DIE-06-2020-1207, No. DIE-06-2020-1208, No. DIE-06-2020-1209, No. DIE-06-2020-1210, No. DIE-06-2020-1211, No. DIE-06-2020-1212, No. DIE-06-2020-1213, No. DIE-06-2020-1214, No. DIE-06-2020-1215, No. DIE-06-2020-1216, No. DIE-06-2020-1217 Y No. DIE-06-2020-1222.

Actualmente, se sigue brindando seguimiento a estas recomendaciones, con el objetivo de realizar una adecuada y oportuna administración de los riesgos que resultan vitales para garantizar el cumplimiento de los objetivos y las metas institucionales, además de cumplir con lo establecido en Ley General de Control Interno N° 8292.

Ver Anexo Ítem 3 -Autoevaluación.

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

Con el fin de establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno institucional, se promovió

a finales del año 2019 la Contratación Directa 2019CD-000033-0006000001 "Contratación de servicios profesionales para el establecimiento de los principios de un Buen Gobierno Corporativo (GC) y evaluación y perfeccionamiento del Sistema de Control Interno (SCI); proceso de Autoevaluación del Sistema de Control Interno (ASCI) y Sistema Específico de Valoración de Riesgos Institucional (SEVRI) del Consejo Nacional de Vialidad.

Obteniendo de esta contratación, además de las capacitaciones al jerarca, titulares subordinados, enlaces y Administración Activa, el logro de los siguientes objetivos y productos:

- Analizar la normativa interna para establecer los principios de un buen Gobierno Corporativo y para mejorar y fortalecer los procesos de la Autoevaluación Anual del Sistema de Control Interno Institucional (AASCI) y del Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional (SEVRI). Estableciendo mayor cultura y las mejores prácticas nacionales e internacionales en el Consejo Nacional de Vialidad.
- Fortalecer el nivel de sensibilización y asimilación de conceptos del Sistema de Control Interno de los funcionarios, por medio de capacitaciones a más de 100 funcionarios en 3 grupos y de forma presencial.

Ver Anexo Ítem 4-Documentos Consultor y Anexo Ítem 4-Instrucciones recomendaciones consultor.

5. Principales logros alcanzados durante su gestión de conformidad con la planificación institucional o de la dependencia, según corresponda

A Continuación, se listan los proyectos y sus avances por cada período de la gestión del suscrito desde el 2018 hasta el 2020, tomando como fuentes los respectivos Informes anuales de metas institucionales elaborados por Planificación Institucional del CONAVI de los periodos en estudio.

Período 2018.

De los 12 proyectos-meta considerados en el PND 2015 – 2018, a diciembre de 2018, se lograron construir 4 proyectos, los cuales lograron un cumplimiento del 33,3%:

- ✓ Ampliación de la Ruta Nacional No.1, sección Cañas –Liberia, incluye el mejoramiento y ampliación a dos carriles en dos sentidos, tres Pasos a Desnivel y 36 puentes.
- ✓ Construcción de la Ruta Nacional No.35, sección La Abundancia - Ciudad Quesada – Florencia.
- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional No.3, sección: Pozuelo-Jardines del Recuerdo.
- ✓ Construcción del Intercambio sobre la carretera de Circunvalación en Paso Ancho

De la meta de construir 36 puentes, se logró finalizar y poner en operación 22 estructuras para un cumplimiento del 61,1%. Las ubicaciones de dichos puentes se indican a continuación:

- ✓ Cuatro puentes sobre la Ruta Nacional No. 247, sección Campo Cinco – Puerto Lindo.
- ✓ Tres puentes sobre la Ruta Nacional No. 730, sección Canalete Puntarenas – Upala / Los Chiles.
- ✓ Nueve puentes sobre la Ruta Nacional No. 733, sección San Rafael – Chimurria.
- ✓ Tres puentes sobre la Ruta Nacional No. 14, sección Río Claro – Golfito.
- ✓ Un puente sobre la Ruta Nacional No. 304, sobre el Río Guatuso en el límite cantonal Desamparados – Aserri.
- ✓ Un puente sobre la Ruta Nacional No. 235, Estero Quepos.
- ✓ Un puente sobre la Ruta Nacional No. 147, duplicación del puente sobre el Río Virilla.

Entre las principales obras construidas en la Red Vial Nacional Estratégica concluidas durante el año 2018 y que no estaban contempladas en el PND 2015-2018 pero si en el POI 2018, está la construcción del acceso definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín (TCM), Ruta Nacional No 257, misma que se concluye en el tiempo planeado.

Además, se logró completar 12 estudios de pre-inversión para proyectos de mejoramiento de la Red Vial Nacional

con un cumplimiento del 100%; así como la conclusión de 12 diseños de proyectos viales de 6 diseños planteados en el POI-2018, para un cumplimiento del 200%.

Período 2019.

Los siguientes proyectos lograron un cumplimiento por encima del 90% de la meta establecida de acuerdo con el PND-IF-2019-2022 y POI-2019:

- ✓ Ampliación de la Ruta Nacional No. 32, sección Santa Clara de Guápiles (intersección Ruta Nacional No. 4) – Limón.
- ✓ Construcción del paso a desnivel de Garantías Sociales
- ✓ Construcción del paso a desnivel de Guadalupe
- ✓ Construcción del 100% tramo norte de la carretera Circunvalación
- ✓ Construcción del puente binacional Sixaola sobre la Ruta Nacional No. 36
- ✓ Duplicación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 32
- ✓ Construcción de 28 puentes en la Red Vial Nacional
- ✓ 5290 km conservados anualmente de la Red Vial Nacional Asfaltada
- ✓ 1000 km conservados anualmente de la Red Vial Nacional Lastre y Tierra

Con respecto a otros proyectos bajo la responsabilidad de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes, de 17 proyectos con meta para el 2019, se tuvo que:

- ✓ Total, proyectos con cumplimiento Alto (cumplimiento >90%): 11 de 17 (64.8%)
- ✓ Total, proyectos con cumplimiento Medio (cumplimiento entre 50% y 90%): 3 de 17 (17.6%)
- ✓ Total, proyectos con cumplimiento Bajo (cumplimiento <50%): 3 de 17 (17.6%)

La Gerencia de Contratación de Vías y Puentes logra un 80% de cumplimiento en documentos de Términos de Referencia y un 43% en contratación de diseño y construcción de 7 puntos vulnerables de la Red Vial Nacional.

Período 2020.

Los siguientes proyectos lograron cumplimiento de metas por encima del 90% de acuerdo con la meta establecida en el PND-IP-2019-2022 y POI-2020:

- ✓ Ampliación de la Ruta Nacional No. 32, sección Santa Clara de Guápiles (intersección Ruta Nacional No. 4) – Limón.
- ✓ Construcción del paso a desnivel de Garantías Sociales
- ✓ Construcción del 100% tramo norte de la carretera Circunvalación
- ✓ Construcción del puente binacional Sixaola sobre la Ruta Nacional No. 36
- ✓ Duplicación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 32
- ✓ Construcción de 28 puentes en la Red Vial Nacional
- ✓ Ampliación de la Ruta Nacional N°1, sección San José-San Ramón
- ✓ 5290 km conservados anualmente de la Red Vial Nacional Asfaltada

Los siguientes proyectos no cumplieron la meta establecida

- ✓ Construcción del paso a desnivel de Guadalupe, 87%
- ✓ Construcción del paso a desnivel de La Bandera, 0%
- ✓ Ampliación de la Ruta Nacional N°147, sección Río Corrogres-Río Virilla: Radial Lindora, 0%
- ✓ Conservación de 1000 km de la Red Vial Nacional de Lastre y Tierra, 74%

De las metas POI-2020 establecidas bajo la responsabilidad de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes, a diciembre 2020 se tiene el siguiente avance:

Meta POI-2020: Lograr que 6 proyectos en ejecución alcancen o superen el 75% de avance:

A diciembre 2020, se reportan 9 proyectos en ejecución con un avance superior al 75% en su etapa de construcción de obras, cumpliendo superar en 150% la meta anual establecida; estos proyectos son los siguientes:

- ✓ Puente sobre la quebrada Azul RN°121: Avance físico 100%
- ✓ Puente sobre la quebrada Cubillo RN°121: Avance físico 100%
- ✓ Puente sobre el río Oro RN°121: Avance físico 100%

- ✓ Puente sobre el quebrada La Cruz RN°303: Avance fisico 100%
- ✓ Puente sobre la quebrada Caraña RN°121: Avance fisico 100%
- ✓ Contratación del suministro, instalación y puesta en funcionamiento de la iluminación de varias intersecciones del proyecto Bajos de Chilamate – Vuelta Kooper, RN No.4: Avance fisico 100%
- ✓ Mejoramiento de alcantarillado pluvial en las Rutas Nacionales N°114 y N° 126. sección: Barva-San José: Avance fisico 100%
- ✓ Puente sobre el río Corrogres RN°121: Avance fisico: 99%
- ✓ Puente sobre la quebrada Uruca RN°121: Avance fisico 93%

La Gerencia de Contratación de Vías y Puentes logró metas del 50% en tres diseños y del 70% en los Términos de Referencia de 10 proyectos de obras viales.

En cuanto a los Indicadores de Gestión Institucional en términos de eficacia y eficiencia, en los períodos del 2015 al 2020, se tiene:



Siendo que el Indicador de Eficacia se determina según el avance promedio de todas las metas incluidas en el POI-2020, y el Indicador de Eficiencia, se obtiene del resultado promedio de la ejecución presupuestaria de todos los proyectos incluidos en el POI-2020. Como se puede observar, es notoria la mejora en ambos indicadores en los períodos en que el suscrito estuvo a cargo de la Dirección Ejecutiva del CONAVI.

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

Sistema de Gestión de Activos (SGAV) y Sistema de Administración de Pavimentos (SAP)

Antecedentes

La idea de crear un sistema de administración de carreteras en el CONAVI está justificada desde su creación, tal como lo menciona la Ley No. 7798 de Creación de CONAVI:

“Toda obra pública financiada por el Consejo Nacional de Vialidad se realizará con fundamento en un sistema de administración de construcción y mantenimiento de carreteras y caminos. Las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos serán establecidos por el Consejo Nacional de Vialidad y aprobados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.”

Sin embargo, a lo largo de muchos años no se ha concretado este mandato. La Contraloría General de la República (CGR) emite el informe No. DFOE-IFR-IF-09-2016 del 29 de julio del 2016 denominado “Informe de Auditoría de Carácter Especial Sobre el Establecimiento de un Sistema de Administración de Carreteras”, cuyo objetivo fue efectuar un análisis de la razonabilidad del avance de las gestiones realizadas para el establecimiento de un Sistema de Administración de Carreteras. El cual emite una serie de disposiciones cuyo fin es conformar un sistema de administración de pavimentos (SAP) y un sistema de administración de carreteras (SAC), que en adelante se le denomina Sistema de Gestión de Activos Viales (SGAV) para estar a tono con la nomenclatura de la Asociación Mundial de Carreteras.

Para dar cumplimiento al acuerdo del Consejo de Administración No. ACA-1-20-44, esta Dirección Ejecutiva emitió el oficio No. DIE-05-20-0305 (42) del 20 de marzo del 2020 dirigido a la CGR, en el cual se presenta una solicitud de ampliación de plazo para el cumplimiento de las disposiciones 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.11 y 4.12 del Informe DFOE-IFR-IF-00009-2016

Sistema de Administración de Carreteras, presentando un cronograma con las fechas de cumplimiento de cada disposición. Es así como esta Dirección Ejecutiva procede a conformar un equipo de trabajo con funcionarios de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, un representante de la Dirección de Planificación Institucional, un asesor técnico de la Dirección Ejecutiva y un experto en pavimentos, que se enfoquen en la atención de esas disposiciones, para lo cual genera las siguientes acciones:

1. Promover la Contratación Directa No. "Contratación de Servicios de Consultoría para la Elaboración del Presupuesto de Conservación Vial, de la Red Vial Nacional Asfaltada, para el Periodo 2020-2021, en lo Relativo al Mantenimiento de las Estructuras de Pavimento, así como de los Principios Técnicos para la Ejecución de ese Presupuesto". Esto con el fin de contar con el acompañamiento de un experto en pavimentos con conocimiento en sistemas de administración de pavimentos y de activos viales.
2. Solicitar colaboración a los ingenieros Mauricio Sojo Quesada y Jason Pérez Anchía de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes como un recargo de funciones, para el diseño e implementación de los sistemas denominados:
 - a. Sistema de Gestión de Activos Viales (SGAV).
 - b. Sistema de Administración de Pavimentos (SAP).

Trabajo realizado

De esta manera, durante la ejecución de la contratación mencionada anteriormente, y con la colaboración del grupo de trabajo, se da cumplimiento a las siguientes disposiciones:

Disposición 4.6 y 4.10

Mediante oficio No. DIE-06-2021- 0400 (78) del 8 de abril del 2021, la Dirección Ejecutiva indica a la Licda. Sonia Cheng Tam, Fiscalizadora de la CGR, certificación No. DIE-CERT-2020-0027, remitiendo además las funciones de los ingenieros Mauricio Sojo y Jason Pérez como encargados de los sistemas SGAV y SAP respectivamente. Esto a su vez para dar cumplimiento a lo establecido en la disposición 4.6, relacionada con la designación de funcionarios, con la experticia y el tiempo requerido para dirigir y controlar el proyecto de diseño e implementación de un Sistema de Administración de Carreteras, que ejecutará el CONAVI de conformidad con las disposiciones 4.7 a 4.12 de ese informe.

Para el caso de la Disposición 4.10.a), en relación con la propuesta de los criterios para la evaluación de la condición de pavimentos, la determinación de prioridades y costos de las intervenciones, se remitió al Consejo de Administración el oficio No. DIE-05-21-0397 (64) del 07 de abril del 2021 con la propuesta correspondiente. En función de ello, se tiene el acuerdo de Consejo de Administración No. ACA 1-21-166 (74) del 20 de abril del presente año y en el cual se indica:

ACUERDO 9. Se aprueba la propuesta de los criterios para la evaluación de la condición de pavimentos, la determinación de prioridades y costos de las intervenciones. ACUERDO FIRME.

ACUERDO 10. Se instruye a la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes para que se implemente lo aprobado en el acuerdo que antecede. ACUERDO FIRME.

Se debe señalar que pese a lo instruido en el Acuerdo 10, debe acotarse que la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes se encuentra pendiente de proceder con el cumplimiento en la implementación de lo aprobado por el Consejo.

Disposición 4.7

Para el cumplimiento de la disposición 4.7.a) del informe No. DFOE-IFR-IF-09-2016, con fecha de vencimiento del 13 de noviembre del 2020, se procedió a desarrollar la propuesta de roles y responsabilidades, así como de los procesos, actividades y tareas, el cual fue presentado al Consejo de Administración mediante oficio No. DIE-05-20-1264 del 18 de noviembre de 2020. Por otro lado, con relación a la disposición 4.7.a), el Departamento de Análisis Administrativo colabora con el grupo de trabajo con la creación de los manuales de procedimientos correspondientes. De lo anterior, se tiene el acuerdo de Consejo de Administración No. ACA 1-20-589(74) del 27 de noviembre del 2020, el cual indica:

ACUERDO 11. Se aprueba el informe que contiene los roles y responsabilidades correspondientes a los procesos, actividades y tareas del Sistema de Administración de Pavimentos, así como las propuestas de manuales de procedimientos correspondientes a los procesos, actividades y tareas del Sistema de Administración de Pavimento, remitido por la Dirección Ejecutiva mediante el oficio DIE-05-20-1264. ACUERDO FIRME.

ACUERDO 12. Se instruye a Análisis Administrativo a realizar los manuales de procedimientos correspondientes a los procesos, actividades y tareas del Sistema de Administración de Pavimentos. ACUERDO FIRME.

Es por esto que, si bien en la propuesta original existen seis procedimientos, estos se agrupan finalmente conforme puede apreciarse en el Cuadro 1:

Cuadro 1:

Agrupación y estado de los procedimientos.

Procedimiento Propuesto	Procedimiento en Gestión	Estado
Levantamiento en campo de activos viales	05.01.01.02-v1. Levantamiento de activos viales	Elaborado. Pendiente de aprobación
Recopilación de la información de campo de la ejecución de obra.		
Evaluación de deterioros superficiales de pavimentos mediante la metodología PCI.	Evaluación, seguimiento y control de deterioros de activos viales (título preliminar)	Pendiente de elaboración
Almacenamiento y tabulación de la información de campo de la ejecución de obra, activos viales y PCI		
Desarrollo de planes de inversión	05.01.01.03-v1. Elaboración, programación y seguimiento de planes de inversión de activos viales	Elaborado. Pendiente de aprobación
Elaboración de informes de gestión y justificación de obras		

Fuente: Elaboración propia.

Disposición 4.8

Esta disposición requería el desarrollo de una base de datos y definir el mecanismo de su almacenamiento. Para ello, se presentó una propuesta técnica con las respectivas recomendaciones, la cual se encuentra adjunta al oficio No. DIE-05-21-0020 del 06 de enero del 2021, dirigido al Consejo de Administración, de lo cual se obtiene el Acuerdo No. ACA 1-21-10 (74) del 15 de enero del año en curso, que se copia a continuación:

ACUERDO 18. a) Se aprueba el Informe sobre la propuesta de base de datos para la implementación en el sistema de administración de pavimentos.

b) Se aprueba la adquisición de créditos y usuarios conforme la propuesta presentada.

c) Se aprueba la adquisición de la licencia para el software conforme la propuesta presentada. ACUERDO

Con base en dicho acuerdo, se gestionó a través de la Dirección de Tecnologías de Información, la adquisición de los créditos y usuarios en el sistema ArcGIS y del software PAVER, para generar las bases de datos y analizar los mismos respectivamente.

De lo anterior, la CGR emite el oficio No. DFOE-SEM-0165 del 1ero de junio del presente año, en el que se manifiesta lo siguiente:

“(…) esta Área de Seguimiento para la Mejora Pública determinó que esa Administración cumplió razonablemente la disposición 4.8 contenida en el informe N.º DFOE-IFR-IF-00009-2016, relacionado con el establecimiento del sistema de administración de carreteras.

En razón de lo anterior, se da por concluido el proceso de seguimiento correspondiente a dicha disposición, y se comunica a ese Consejo que a esta Área de Seguimiento no debe enviarse más información relacionada con lo ordenado por este Órgano Contralor en la referida disposición. Lo anterior, sin perjuicio de la fiscalización posterior que puede llevar a cabo la Contraloría General sobre lo actuado por esa Administración, como parte de las funciones de fiscalización superior de la Hacienda Pública.”

Disposición 4.9

La disposición 4.9 establece que, con base al respectivo cronograma, para el mes de abril 2021 se requería certificar la incorporación de un 25% de los datos del SAP en la base de datos. Para el cumplimiento de esta disposición, se trabajó con las ingenierías de proyecto de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes a fin de que se realizara el levantamiento de los deterioros de la red estratégica con base al Manual de Auscultación Visual MAV-2016. Dicho levantamiento alcanzó un 44% (966,25 km) de la red estratégica al momento de remisión de la certificación a la CGR.

Logros

La gestión realizada por los funcionarios del grupo de trabajo, ha logrado insumos tangibles en pro de la gestión para la creación de ambos sistemas. Algunos de los logros obtenidos en la labor desempeñada desde el 2020 y hasta el mes de junio 2021, se han venido describiendo en este documento, y se resumen a continuación:

- Se tiene un avance sin precedentes en el desarrollo de los sistemas SGAV y SAP, mismo que ha sido reconocido por la CGR, el CFIA, la Cámara de la Construcción, la GIZ, entre otras instancias de renombre.
- Se ha realizado el cumplimiento de las disposiciones emitidas por la CGR, en el Informe DFOE-IFR-IF-09-2016, a la Dirección Ejecutiva del CONAVI, de acuerdo con el nuevo cronograma aprobado por el ente fiscalizador

- Se han creado estrategias de intervención basadas en indicadores a fin de estandarizar la toma de decisiones al momento de generar los planes de inversión.
- Se cuenta con priorización de intervenciones de la totalidad de la red vial nacional asfaltada, basada en criterios técnicos, y la cual se encuentra aprobada por el Consejo de Administración.
- Se ha logrado realizar un avance real en la creación de bases de datos de los deterioros de la red vial estratégica.
- Los funcionarios del SAP y el SGAV, en conjunto con funcionarios de la Dirección de Planificación Institucional, han desarrollado formularios digitales para el levantamiento de los activos viales, así como de los deterioros de pavimentos con base en el Manual de Auscultación Visual MAV-2016, los cuales utilizan el sistema de información geográfica ArcGIS para contar con la información en tiempo real y georeferenciada, lo cual representa un aporte invaluable, desarrollado en el seno de este Consejo, y con el cual se migra de los métodos tradicionales de este tipo de inventarios, hacia formatos digitales amigables con el ambiente.
- Ya se cuenta con bases de datos de activos viales correspondientes a la red vial de bajo volumen con capas de protección superficial, con la colaboración de funcionarios de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes y de esta Dirección Ejecutiva.
- Gracias a la gestión realizada por la Dirección de Tecnologías de la Información, se adquirió el software para la gestión y análisis de pavimentos PAVER, así como para generar la base de datos para el SGAV.
- Se desarrolló el cartel de licitación para la contratación directa No. 2021CD-000015-0006000001 “Contratación de Servicios de Consultoría para la Implementación del Sistema de Administración de Pavimentos (Sap), Alimentación de Base de datos Mediante Software PAVER, Elaboración de Propuesta de Presupuesto para los Años 2022 y 2023 y Capacitación de Personal del CONAVI”. Con lo cual se pretende alimentar la base de datos del PAVER por primera vez con la información de los deterioros que se levante con los Administradores Viales y funcionarios de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes. Al mismo tiempo, con esta contratación se busca capacitar al personal del SAP y el SGAV en el uso del PAVER, análisis e interpretación de datos, entre otros insumos que se obtendrán del proceso. Esta licitación ya cuenta con ofertas, una recomendación de adjudicación, y se encuentra a la espera de la aprobación por parte de la Dirección Ejecutiva.
- Se cuenta con las herramientas informáticas necesarias para el proceso de levantamiento de los deterioros de la red vial y alimentar de forma automática la base de datos.
- Se trabaja en procedimientos para los sistemas SGAV y SAP, con la colaboración de la Dirección de Planificación Institucional.

Recomendaciones para el Consejo de Administración

1. Continuar atendiendo el Informe DFOE-IFR-IF-09-2016 de acuerdo con el cronograma aprobado por la CGR cuyo fin es que el CONAVI cuente con un SGAV que funcione con una base de datos de activos viales y de la condición del pavimento debidamente actualizada con información confiable para la toma de decisiones.
2. Conformar en la estructura organizacional de CONAVI el SGAV que abarque la administración del SAP, Sistema de Gestión de Puentes y Sistema de Gestión de Otros Activos, con el fin de obtener de estos los insumos necesarios para la toma de decisiones de uso eficiente y efectivo de los recursos financieros de la institución.
3. Promover la capacitación de los funcionarios en materia de gestión de activos viales para lograr mayor aprovechamiento y madurez del sistema.

Contratos por estándar o nivel de servicio

Antecedentes

El 10 de octubre del 2018, este Consejo recibió el Informe 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), de parte de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa del Área de Fiscalización de Servicios de Infraestructura de la Contraloría General de la República. Específicamente la disposición 4.6 de dicho informe, asignada a esta Dirección Ejecutiva, indica lo siguiente de manera textual:

“4.6. Formular y ejecutar un plan piloto de conservación vial por niveles o estándares de servicio para la RVNP, considerando lo establecido en la cláusula nro. 40 “Consideraciones sobre rutas contratadas para ser mejoradas”, de los carteles de licitación vigentes, así como el insumo obtenido a partir de la Licitación Abreviada no.2013LA000035-0DE00 “Contratación de un especialista en Conservación Vial por Estándares”. Para lo anterior, se debe solicitar al LanammeUCR la asesoría pertinente. Para el cumplimiento de esta disposición deberá remitir documento certificado que haga constar la

formulación del plan piloto, a más tardar seis meses posteriores a la fecha de recibo del presente informe; por otra parte, se deberá remitir copia de la invitación a participar en la respectiva contratación, según el procedimiento que corresponda, a más tardar nueve meses posterior a la fecha de recibo del presente informe.”

Trabajo realizado

Es interés de esta Dirección Ejecutiva, explicar que han realizado esfuerzos con el afán de obtener un cartel de licitación para la contratación por niveles de servicio para la Ruta Nacional No. 606 Sección Guacimal – Santa Elena, logrando avanzar en los términos de referencia y definición de estándares con la colaboración del Lanamme y otros expertos.

Sin embargo, como resultado de los estudios y análisis técnicos hechos, se detectó la necesidad de realizar trabajos de estabilización de taludes, revisión y actualización del diseño del sistema pluvial y de los pavimentos de la carretera, la cual tiene características especiales por ser una zona montañosa y con precipitaciones pluviales por encima de lo normal en periodicidad e intensidad. Se hacen estudios de parte de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes y de la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes para proponer contrataciones para diseño y construcción de las estabilizaciones a lo largo de este tramo, en total se tienen 55 puntos de inestabilidad.

Con el fin de continuar con el plan piloto de contratos por nivel de servicio, luego de estudiar sus características por parte del grupo de trabajo del SGAV, se concluye que el tramo de la RN° 606 Guacimal-Santa Elena, no tiene la longitud recomendada por los expertos en estas contrataciones. Al ser éste un plan piloto, es decir, la primera experiencia en Costa Rica de este tipo de contrataciones, esta Dirección Ejecutiva, basada en los estudios mencionados, considera que es recomendable realizar dicha práctica en corredores viales o redes de mediana longitud (entre 120 y 150 km) que estén en mejores condiciones de mantenimiento en donde se tenga mayor control de este tipo de variables. Entonces los trabajos de estabilizaciones de mayor complejidad se podrían contratar a especialistas en ese tema y diseñar los de menor complejidad para incluirlos en el contrato por nivel de servicio. Este tramo de la RN°606 requiere mayor inversión para la puesta a punto al tener que construir casi por completo la estructura de pavimento, sistema pluvial y las estabilizaciones, razón de más para que el contrato por nivel de servicio sea por una longitud alrededor de los 120km, como recomiendan los expertos, con el fin de balancear los costos de la puesta a punto con el resto del corredor vial. Es por esta razón que esta Dirección Ejecutiva propone y elabora con el apoyo del grupo de trabajo del SGAV y la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes, un cartel por nivel de servicio que incluye las RN° 606-142-145 denominado “MANTENIMIENTO POR ESTÁNDARES DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DE LA RUTA NACIONAL No. 142, SECCIÓN TILARÁN (R.145) – EL TANQUE (R.4), RUTA NACIONAL No. 145 SECCIÓN LA IRMA (R.1) – TILARÁN (R.142) Y RUTA NACIONAL No. 606, SECCIÓN RANCHO GRANDE (R.1) – EL DOS (R.145)”, con una longitud total de 183,76 km, atendiendo de esta manera un corredor de interés turístico para el país, al brindar conexión con mejores condiciones de funcionalidad y seguridad entre los poblados aledaños a estas rutas desde la Irma hasta el sector de la Fortuna.

Además, esta Dirección Ejecutiva se ha dado a la tarea de identificar otras rutas con características más controlables, en mejor estado de mantenimiento y con mayor longitud, además de ser corredores viales o redes viales de mayor importancia para el país, sea porque son rutas estratégicas o por su TPDA y/o por su jerarquía funcional y conexiones que logran. Por ejemplo, se estudiaron las siguientes opciones para este tipo de contratación: RN° 34, Sección: Coyolar – Palmar Norte, con una longitud de xxxx km, y RN° No. 1 Sección Cañas – Liberia, Ruta Nacional No. 21, Sección Liberia – Playa Naranja y Ruta Nacional No. 18, Pueblo Nuevo – Limonal, con la posible incorporación del sector entre Limonal y Cañas, actualmente en construcción. Ambas propuestas superan los 120 km de longitud.

Además de la condición relacionada con la longitud de la ruta, los expertos recomiendan que este tipo de contrataciones tengan un período de ejecución mayor a los 5 años y hasta por 10 años, lo que está limitado por la ley N°7798 de Creación del CONAVI que indica en su artículo 6° lo siguiente:

“ARTÍCULO 6.- Para facilitar y volver más eficiente la función de conservar la red vial nacional, el Consejo Nacional de Vialidad está expresamente facultado para contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años. En este caso, comprometerá los recursos financieros de cada período presupuestario en forma prioritaria. La Contraloría General de la República, antes de aprobarlo, velará porque este Consejo reserve los recursos financieros en cada período presupuestal.”

El plazo establecido anteriormente se vuelve eficaz y eficiente en contratos convencionales de Conservación de Vías y Puentes, es decir, mantenimientos a precios unitarios, utilizados en la actualidad para realizar trabajos de mantenimiento rutinario y periódico, principalmente por demanda de la Administración. Esos contratos de conservación por precios unitarios no se ajustan a niveles de servicio, sino se limitan a cumplir con las cantidades y trabajos enlistados en el cartel, es por eso que la ejecución puede ser por hasta 5 años, y, al no cumplir con estándares de servicio como indicador del pago, la Administración incurre en todo el riesgo por la contratación, sin parámetro de medición para determinar la calidad esperada del producto recibido de forma integral en el corredor.

No obstante, a diferencia de los contratos tradicionales de mantenimiento de la red vial basados en precios unitarios, los que se fundamentan en niveles de servicio se basan en el cumplimiento de un estándar de calidad previamente definido en el pliego de condiciones y el cual debe ser cumplido por parte del contratista de obras. Ello conlleva a una serie de ventajas para la Administración, entre ellas, que mientras que el riesgo es asumido totalmente por la Administración cuando se trata de mantenimiento por precios unitarios, en el caso de mantenimiento por niveles de servicio, este se traslada significativamente al Contratista, siendo que la responsabilidad de dar mantenimiento a la carretera y mantenerla según los indicadores definidos, es de este, de ahí la importancia de que estos contratos atiendan una longitud y tengan una duración tal que permitan que la responsabilidad se traslade al contratista y no quede en la Administración.

En el oficio DIE-05-2021-0321, del 11 de marzo 2021, esta Dirección Ejecutiva solicita permiso especial a la CGR para publicar el cartel de la contratación de por nivel de servicio de la RN°606-142-145 por un periodo de ejecución de 10 años, siendo 2 años para la puesta a punto y 8 años para el mantenimiento por niveles de servicio, justificando debidamente y con referencias de peso que el plazo de ejecución para este tipo de contratos excede los 5 años y podrían llegar a 10 años. La CGR, el 13 de abril 2021, mediante el oficio DFOE-SD-0555 (05199-2021) y DFOE-IFR-0149 (1) denegó el permiso especial por estar fuera de su alcance, fue entonces que esta Dirección Ejecutiva, el 24 de abril 2021, informa a la CGR mediante el oficio DIE-05-2021-0486 (078) que va a proceder con el planteamiento de la reforma al artículo 6° de la Ley 7798 citada anteriormente y que para tal efecto se les solicita ampliar el plazo para el cumplimiento de la disposición 4.6 del Informe DFOE-IFR-IF-00007-2018, tal como se copia a continuación:

En vista de que se está ante un problema objetivo en el proceso de cumplimiento de la disposición girada por ese órgano contralor, consideramos que es nuestro deber informar a la Contraloría General, que, siempre en el afán de cumplir con la Disposición 4.6 del Informe DFOE-IFR-IF-00007-2018, este Consejo iniciará, como curso de acción previo y necesario, las gestiones pertinentes para promover una reforma a la Ley de CONAVI, puntualmente al artículo 6 que ya hemos referido, para crear las condiciones normativas que sustenten este tipo de contrataciones sujetas técnicamente a plazos necesariamente mayores al límite actual de 5 años.

Este curso de acción, sin embargo, dilata el cumplimiento material de la disposición en cuanto al otorgamiento inmediato de un contrato, por lo que requeriríamos respetuosamente la conformidad del órgano contralor, para no incurrir en un escenario de desobediencia. Esto sin perjuicio de que ese órgano contralor pueda indicarnos, en el marco del alcance de la disposición 4.6, algún otro curso de acción viable que no haya sido advertido por el CONAVI.

Esta Dirección Ejecutiva instruyó, mediante los oficios DIE-05-2021-0286 del 5 de marzo 2021 y DIE-05-2021-0562 del 21 de mayo 2021, a la Gerencia de Asuntos Jurídicos para que, con el apoyo de esta Dirección Ejecutiva, se proceda a plantear la reforma a la ley en los términos ya descritos, con el fin de que se puedan licitar los contratos por nivel de servicio y así hacer realidad los beneficios inherentes a éstos para el país.

Mejora de las condiciones funcionales de rutas de bajo volumen

Antecedentes

Las rutas de bajo volumen de tránsito o rutas cuya superficie es material granular tienen una serie de características que las hace requerir inversiones reiterativas para conservarlas en estado aceptable, además de que generan problemas de salud a los usuarios y vecinos por la generación de polvo en el verano, rápido deterioro en condiciones de invierno al perder los finos lo que dificulta el tránsito vehicular y consecuentemente el desarrollo de las regiones y poblados que comunica. La duración de los trabajos de conservación en estas rutas es relativamente corta por lo que la demanda de recursos es constante.

Trabajo realizado

Como solución a las situaciones comentadas, esta Dirección Ejecutiva ha promovido, conjuntamente con el señor Ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, la implementación de técnicas de preservación tales como tratamientos superficiales, la colocación de material de perfilado, y otras técnicas de protección superficial, así como el mejoramiento de los sistemas de alcantarillado pluvial de estas rutas, con el fin de preservar la inversión, evitar los problemas mencionados, prolongar la vida útil de las rutas y disminuir la inversión de recursos y de esfuerzos en ellas, logrando además mejor funcionalidad, confortabilidad y seguridad. Es importante dejar claro que estos trabajos no implican aporte estructural de ningún tipo a la estructura existente, como se ha indicado, se trata de una capa de protección superficial para impermeabilizar la superficie y evitar su pronto deterioro, así como la generación de polvo.

Con la finalidad de atender estas rutas, la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT elaboró una propuesta para la

clasificación de este tipo de superficies ya que no pertenecen a ninguna de las dos clasificaciones definidas: lastre o carpeta asfáltica. Esta propuesta fue incluida en el informe MOPT-01-06-01-001-2019 denominada "Propuesta ampliada de clasificación de tipo de superficie de ruedo para el registro de la Red Vial Nacional". Con la que, luego de cumplir con ciertos requisitos de inscripción, según el SPS-2020-139, estas rutas con tratamiento superficial se clasifican dentro de la Red Vial con Capas de Protección Superficial, que define como "Tipo de capa de protección asfáltica sobre la superficie granular existente utilizado para reducir la pérdida de material por escorrentía superficial, tracción vehicular, entre otras, impermeabilizar la superficie y reducir la cantidad de partículas de polvo dispersas en el aire que se generan con el tránsito vehicular". Este documento creado por la Secretaría de Planificación Sectorial define, además, los tipos de capas de protección superficial más comunes, entre ellos: el tratamiento con emulsión asfáltica, tratamiento superficial simple, tratamiento superficial múltiple, sello asfáltico de emulsión de rompimiento lento, material producto del perfilado de pavimentos asfálticos.

De esta manera, estas rutas de bajo volumen son atendidas con menos recursos a lo largo del tiempo, al tener estos tratamientos superficiales mayor vida útil y requerir menor periodicidad en su mantenimiento.

En el Anexo 1 de este informe se puede ver la lista de secciones de control que han sido tratadas de esta manera e inscritas en esta nueva clasificación. Se anotan también las secciones de control que están en proceso de ser clasificadas y en proceso de colocación de la capa de protección superficial.

Análisis de licitaciones para el mantenimiento de la red vial nacional en lastre.

Antecedentes.

Con el afán de revisar las licitaciones para el mantenimiento de la Red Vial Nacional en Lastre que no eran adjudicadas al primer lugar de mérito por precio, esta Dirección Ejecutiva conformó un grupo de trabajo integrado por el Ing. Pablo Camacho y personal de la Unidad Ejecutora del proyecto San José-San Ramón, a su cargo, con el fin de revisar los documentos correspondientes a esas licitaciones para comprobar las razones por las que no se adjudicaba al primer lugar de mérito por precio. Esto con el fin de lograr un uso eficiente y efectivo de los recursos financieros de la institución.

Trabajo realizado.

El grupo de trabajo designado procedió al análisis de los documentos aportados, así como el expediente electrónico que se encuentra en la plataforma de Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), tales como. el cartel de licitación, oficios de solicitud de aclaraciones y sus respuestas, así como las ofertas de los oferentes; además: el Tomo de Disposiciones, manuales técnicos, resoluciones de la Contraloría General de la Republica (CGR) y el Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa (RLCA), esto con el fin de poder analizar y presentar un criterio con conocimiento respecto a la recomendación de adjudicación. El análisis realizado se enfocó especialmente en la razonabilidad de costos, puesto que es un requisito determinante en la adjudicación, no obstante, también se revisaron de forma rápida pero eficiente el análisis legal, financiero y técnico, siendo estos aspectos de peso en la adjudicación.

Como resultado de la revisión documental descrita, se determinó que en la gran mayoría de los casos se presentaban inconsistencias en los procesos licitatorios analizados, tales como: de manera recurrente se tenían apelaciones por las memorias de cálculo por inconsistencias en el cálculo del factor de abundamiento, lo que hace que los oferentes consideren menos material al solicitado, con menor frecuencia se presentaban otras inconsistencias también en las memorias de cálculo con respecto a las distancias de acarreo, omisión de maquinaria, materiales y personal, además de no incluir impuestos aún en los materiales.

Ante estas situaciones, se consideró oportuno que la Dirección Ejecutiva solicitara aclaraciones a los oferentes en primer orden de mérito por precio y que se encontraban inlegible al proceso, en virtud de la prevalencia de la conservación de la oferta que deviene del principio de eficiencia – eficacia. Así mismo, y en acatamiento a las directrices del Consejo de Administración N° ACA 01- 14-0689, en cuanto al análisis de las tres primeras ofertas, esta Dirección Ejecutiva procedió a comunicarle a la Comisión de Recomendación de Adjudicaciones, la revisión de todas las ofertas para aquellos procesos en los que no se realizaron análisis a las tres primeras ofertas.

De este análisis se concluyó que, de todas las licitaciones revisadas, en ninguno de los casos se adjudicó al oferente en primer lugar en orden de mérito por precio, lo que llevo a estimar un monto que permite medir en términos económicos la diferencia entre el primer lugar y el oferente adjudicado. Esta diferencia corresponde a un total de ₡1 238 059 009,55 (mil doscientos treinta y ocho millones, cincuenta y nueve mil, nueve colones con 55 céntimos). De este análisis se determinó un costo por kilómetro que ronda los ₡46 652 273,28 (cuarenta y seis millones seiscientos cincuenta y dos mil doscientos setenta y tres colones con 28 céntimos), con el cual, de ser empleado en el mantenimiento de rutas nacionales en lastre y

bajo los mismos términos de referencia que se presentan en las licitaciones estudiadas, se podría estar atendiendo aproximadamente 88.17 kilómetros de la Red Vial Nacional en Lastre.

Bajo este mismo criterio, en las licitaciones Licitación Pública 2019LN-000013-0006000001, "Trabajos para la atención de la Ruta Nacional N° 920 (en lastre) y Licitación abreviada 2018LA-000019-0006000001, "Trabajos para la atención de la Ruta Nacional No. 751 (en lastre), esta Dirección Ejecutiva se apartó del criterio de la Comisión de Adjudicación, puesto que se consideraba que los oferentes en primer orden de mérito por precio eran susceptibles de adjudicación. Este trámite llevo incluso a criterios de la Contraloría General de la Republica, dando con lugar la apelación al acto de adjudicación.

A continuación, se presenta una tabla que detalla las licitaciones revisadas con el apoyo del grupo de trabajo:

Numero de ruta	Numero de licitación	Orden de mérito	Monto adjudicado	Longitud de ruta en km	Diferencia entre el primer oferente y el adjudicado	Costo por km
327	2020LA-000001-0006000001	2	Q558 614 002,55	6,26	Q57 482 505,67	Q89 235 463,67
922	2019LA-000017-0006000001	4	Q590 560 300,49	20	Q54 427 825,49	Q29 528 015,02
728	2019LN-000018-0006000001	5	Q666 325 907,80	15,12	Q133 984 581,99	Q44 069 173,80
170	2019LN-000018-0006000001	2	Q1 082 136 888,18	22,93	Q82 921 935,06	Q47 193 060,98
751 y 753	2018LA-000019-0006000001	4	Q458 952 592,81	7,03	Q103 297 092,81	Q65 284 863,84
Zona 5-1 2019LA-23	2019LA-000023-0006000001	4	Q944 139 443,88	51,05	Q197 661 510,66	Q18 494 406,34
920	2019LN-000013-0006000001	2	Q874 255 756,61	36,75	Q14 583 602,11	Q23 789 272,29
934	2019LA-000010-0006000001	2	Q335 490 180,98	8,64	Q1 393 615,89	Q38 829 882,06
731	2019LA-000016-0006000001	4	Q563 861 215,12	12,16	Q122 949 169,31	Q54 593 849,93
164	2019LN-000009-0006000001	2	Q883 879 486,32	24,87	Q27 053 724,64	Q35 539 987,39
735	2019LA-000019-0006000001	2	Q465 262 827,00	11,2	Q10 775 654,55	Q41 541 323,84
160	2019LN-000011-0006000001	5	Q979 700 807,60	36,85	Q129 043 805,70	Q26 586 182,02
325	2020LA-000002-0006000001	3	Q329 702 299,25	4,53	Q22 015 483,40	Q72 781 964,51
Zona 5-1 2019LA-20	2019LA-000020-0006000001	7	Q883 426 061,35	134,45	Q133 563 526,09	Q6 570 666,13
239	2020LN-000003-0006000001	2	Q4 979 578 544,77	47,09	Q146 904 976,18	Q105 745 987,36

De manera que se puede concluir que aún hay trabajo por hacer en cuanto al estudio de ofertas y adjudicación a la mejor en orden de mérito por precio.

Gestiones ante la STAP para asignación de tareas t proyectos a Unidades Ejecutoras

Antecedentes.

En vista de las restricciones para la contratación de personal en la función pública durante el período de ejercicio de este

servidor como Director Ejecutivo y con el fin de aprovechar el recurso del talento humano de las Unidades Ejecutoras preexistentes que componen la estructura organizacional del CONAVI, las cuales a groso modo, tienen las funciones primordiales de fiscalización, coordinación y administración técnica, legal y financiera de los distintos contratos así como la ejecución de proyectos, a efecto, esta Dirección Ejecutiva procedió a adicionar tareas, así como a la asignación de eventuales proyectos específicos a estas Unidades Ejecutoras que, por su naturaleza y complejidad deben ser atendidos por personas con conocimiento experto en el tema, y así continuar impulsando el desarrollo de la infraestructura vial, sin incrementar los costos de operación de esta institución a fin de satisfacer el mejor interés público.

Trabajo realizado

Estas gestiones se informaron a la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP) argumentando lo siguiente, entre otros, a través de los oficios DIE-EX07-2020-0842 y DIE-EX07-2021-051:

Las tareas por asignar a los funcionarios de las Unidades Ejecutoras son momentáneas y fortuitas, por ende, no significa una variante constante en el tiempo, lo cual se ampara en el artículo 113 inciso 1) de la Ley General de la Administración Pública que indica textualmente:

"(...) 1. El servidor público deberá desempeñar sus funciones de modo que satisfagan primordialmente el interés público, el cual será considerado como la expresión de los intereses individuales coincidentes de los administrados (...)"

Las tareas y proyectos asignados al personal de las Unidades Ejecutoras no implican variación de los factores de clasificación, estructura organizacional ni la naturaleza de las mismas, son trabajos excepcionales de apoyo al CONAVI, logrando con ello un ahorro de recursos económicos y aprovechar el talento profesional con el que cuenta la institución, más aún en el periodo tan convulso que confronta el gobierno aún hoy día.

La propuesta de ampliación y adición de funciones en las distintas Unidades Ejecutoras buscó adaptar la realidad actual del Estado, al implementar ágilmente técnicas e instrumentos novedosos, que incidieron en el uso de la normativa, tecnología, gestión, infraestructura y recursos humanos, para satisfacer las demandas de los administrados o ciudadanos del país, con los recursos y experiencia con la que cuentan las distintas Unidades Ejecutoras, con el fin de aprovecharlos al máximo.

De esta manera, personal de las Unidades Ejecutoras pudieron atender proyecto como la Radial Lindora RN°147 y los proyectos "Diseño y Construcción de las Estructuras para el paso Elevado Vehicular tipo Viaducto, Calles Marginales, Paso Inferior y Rampas Aceleración y desaceleración en Hatillo 4", "Diseño y construcción del paso a desnivel ubicado en la intersección de la ruta de travesía N°10124 con la RN°39 (Hatillos 2, 3, 5 y6)" y "Diseño y construcción de las estructuras para el paso elevado vehicular y puente peatonal entre Los Hatillos 7 y 8, Ruta Nacional No. 39", los cuales estuvieron a cargo de la Unidad Ejecutora del Puente Binacional en el Río Sixaola, además de otras tareas específicas y eventuales asignadas a la Unidad Ejecutora de la Ruta San José-San Ramón, las cuales están concluidas.

Colaboración con la Sección de Anticorrupción del Organismo de Investigación Judicial.

Trabajo realizado.

• Antecedentes de mi llegada al CONAVI

Como parte de las reuniones previas a mi nombramiento como Director Ejecutivo del CONAVI, don Rodolfo Méndez, Ministro designado para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, fijó las prioridades que tendría en el desempeño de las futuras gestiones como Director Ejecutivo. Dos eran las líneas de acción:

- Atención al tema corrupción que en la opinión pública se destacaba como muy presente en CONAVI y
- Acelerar los procesos de obra pública e infraestructura en general que estaban paralizados en el país

• Tiempo de inducción

Se consideró oportuno por parte del señor Ministro, que yo tuviera un tiempo de tres meses como inducción en el MOPT que me permitiera familiarizarme con los procedimientos y relaciones entre el MOPT y el CONAVI. Como parte de esa inducción se me instruyó para que participara en un Congreso-Taller promovido por la CGR y LANAMME. En la parte de Identificación y Priorización de problemas, surgió como un aspecto relevante que obstaculizaba seriamente la labor del CONAVI, el tema de la corrupción. Uno de los participantes en la actividad, entre otros funcionarios del CONAVI, era el Auditor Interno de la institución. En ese momento yo no era conocido para el equipo del CONAVI que participaba en el evento,

• Conversación en CONAVI con el Auditor Interno

Ya instalado como Director Ejecutivo, una de las primeras tareas que realicé fue la de reunirme con el Auditor Interno para

conocer las razones por las que conociéndose del problema de corrupción, no se actuaba en una forma firme y decidida sobre este tema. El resumen de lo conversado se centra en:

- Es el hecho de la falta de pruebas lo que impide actuar en una forma efectiva, despidiendo a los que faltan a la ética
- El Auditor no puede hacer el trabajo del detective y generar la prueba. Ese es un procedimiento que no le corresponde.
- Ejemplo de personal al que se le sigue procesos y se burla al regresar al puesto, por órdenes de jueces de trabajo.

• Conversación con el Ministro sobre el tema de corrupción

Procedo a narrarle al Ministro la dificultad mayor que existe para el éxito de acciones concretas en contra de casos de corrupción y se plantean posibles alternativas para lograr que instancias especializadas puedan intervenir y obtener pruebas. Como simples alternativas a explorar citamos:

- Fiscalía
- OIJ
- Casa Presidencial. DIS. Dirección Inteligencia y Seguridad

• Alternativa que se presenta con la Intervención del CONAVI octubre 2018 por tema de Ruta 257 APM TERMINAL

A raíz del allanamiento del 27 de noviembre de 2018 ejecutado por el OIJ en busca de documentación relacionada con la construcción de la ruta 257, se realizó una reunión con funcionarios de la Sección de Anticorrupción del OIJ, aprovechando la circunstancia de que fue necesario atender a funcionarios de ese organismo durante todo el día. Se aprovecho y les exteriorizamos las preocupaciones que eran propias de la nueva administración institucional en CONAVI con respecto al tema de corrupción. En ese primer contacto, se expresaron algunas de las preocupaciones:

- Información sobre temas de corrupción en el CONAVI
- Fracaso de acciones internas por falta de pruebas
- Solicitud de apoyo para encontrar forma de generar pruebas sobre el tema

La respuesta que obtuvimos en el primer contacto fue la de estudiar nuestro planteamiento y determinar si era o no factible la participación del OIJ, Sobre este contacto y la indicación de que nos avisaría sobre posibles pasos a seguir fue debidamente informado el señor Ministro quien aprobó lo actuado y nos indicó que esperaríamos la respuesta.

En enero de 2019 en las oficinas de la Dirección Ejecutiva del CONAVI, sostuvimos una segunda reunión con encargados del OIJ en donde se nos informó que:

- El Organismo de Investigación Judicial se haría cargo de realizar la investigación sobre los temas planteados por nosotros en el CONAVI
- Se recibirían testimonios en las oficinas de la Dirección Ejecutiva y no en el OIJ
- El Lic. Marlon Barrelier actuaría como enlace y canal de comunicación con el CONAVI
- Se nos advierte con un énfasis especial de que este tipo de investigaciones y el lograr algún tipo de prueba va a depender fundamentalmente del sigilo con que desde la Dirección Ejecutiva se maneje el asunto y que por lo tanto no debe este tema ser comentado con nadie más en la Institución.
- A lo anterior yo aclaro que la única persona con quien conversaré sobre el contenido de la reunión será con el señor Ministro del MOPT a lo que acceden los funcionarios del OIJ.

Se procede a informar al Ministro y se abre un período de investigación que toma dos años y medio en total. Durante ese tiempo yo recibo información muy general sobre el avance de la investigación hasta que en el segundo trimestre del 2021 se me informa de lo inminente de la intervención en el CONAVI aunque sin precisar una fecha.

El Editorial de La Nación del 25 de junio de 2021 reconoce, sin decir nombres, el trabajo que hicimos desde CONAVI para concretar esta acción que aunque muy dolorosa, procura eliminar una mal endémico en la Institución.

Metodología de Administración de Proyectos y otros relacionados con la implementación de buenas prácticas en esa materia en el CONAVI.

Antecedentes

La CGR mediante el "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”, DLOE-IFR-IF-00009-2019 del 21 de agosto del 2019, señala que “la metodología empleada por el CONAVI para el seguimiento y control del alcance, plazo y costo no corresponde a un proceso trazable y sistematizado con herramientas definidas y alineadas con las buenas prácticas en materia de gestión de proyectos, aunado a una débil articulación entre las diferentes instancias involucradas en cada una de las etapas del proyecto”. Como resultado de esta auditoría, la CGR encuentra debilidades en los programas de trabajo utilizados, lo que considera agravante porque es la herramienta de seguimiento y control de los proyectos, así como señala que el CONAVI tiene un limitado seguimiento y control del avance físico y del avance financiero de los proyectos, dado que presenta debilidades en los mecanismos utilizados que no permiten comparar el avance real con el programado. Así como se autorizan cambios sin evidenciar en la documentación su aprobación, la valoración del riesgo sobre el impacto integral de estos en el alcance, plazo y costo de los proyectos, además, se identificó una débil gestión de riesgos de los proyectos.

Es entonces que la CGR gira una serie de disposiciones con el propósito de diseñar e implementar una metodología estandarizada que tome en consideración las buenas prácticas en materia de gestión de proyectos, además que, en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, actualice la normativa que regula el seguimiento y control del programa de trabajo de los proyectos, con el fin de subsanar las debilidades encontradas.

Trabajo realizado.

Esta Dirección Ejecutiva conforme un equipo de trabajo compuesto por asesores de esta dependencia y un consultor de UNOPS, con el fin de que, apoyados en otros funcionarios del CONAVI, propongan una metodología de gestión de proyectos para el CONAVI, la cual fue aprobada por el suscrito y divulgada para su implementación entre las unidades ejecutoras y sustantivas del CONAVI mediante el oficio DIE-05-2021-0385 el 5 de abril del 2021. Además, se conforma un grupo de trabajo entre la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes, el sub director de la División de Obras Públicas Subdirección de Contratación Vial del MOPT y la asesoría técnica de esta Dirección Ejecutiva, para que en conjunto propongan una versión actualizada del programa de trabajo denominada Disposición PP01-2020, la cual fue aprobada por el señor Ministro mediante el oficio DM-2020-3971 el 16 de octubre del 2020, e instruida su implementación a través del oficio DIE-06-2020-1176 del 2 de noviembre del 2020. Como se puede observar, ambos documentos están en proceso de implementación con el apoyo y seguimiento de esta Dirección Ejecutiva.

En materia de capacitación en el uso de buenas prácticas de gestión de proyectos, se informa que durante el 2019 se capacitaron 25 funcionarios de distintas unidades ejecutoras y sustantivas, y en este año 2021 otro grupo de igual cantidad de funcionarios también está recibiendo capacitación en gestión de proyectos. Sin embargo, es necesario continuar realizando este tipo de esfuerzos, tanto al personal técnico como administrativo del CONAVI con el fin de institucionalizar las buenas prácticas en esa materia.

7. Administración de los recursos financieros asignados durante su gestión a la institución o a la dependencia según corresponda

A continuación, se presentan cuadros resumen del presupuesto y ejecución de los períodos 2018, 2019 y 2020, tomado de los Informes de Ejecución de los períodos de estudio elaborados por la Gerencia de Adquisición y Finanzas del CONAVI.

Período 2018

Resumen Egresos por programa	Presupuesto aprobado	Egresos	% Ejecución
Programa 1:			
Administración superior	¢6.571.487.049	¢5.285.382.629	80,43%
Programa 2:			
Conservación vial	¢158.490.505.095	¢151.004.819.007	95,28%
Programa 3:			
Construcción Vial	¢244.196.646.683	¢114.799.434.124	47,01%
Programa 4: Operación en inversión en vías de peaje	¢6.338.466.670	¢4.214.862.380	66,50%

Total	₪415.597.105.497	₪275.304.498.140	66,24%
Resumen general ejecución presupuestaria			
Presupuesto ordinario	₪313.298.366.670		
Variaciones	₪102.298.738.827		
Presupuesto aprobado	₪415.597.105.497		
Total de egresos	₪275.304.498.140		
Disponible	₪140.292.607.357		
% Ejecución	66,24%		
Período 2019			
Resumen Egresos por programa	Presupuesto aprobado	Egresos	% Ejecución
Programa 1: Administración superior	₪6.262.476.149	₪5.164.357.650	82,47%
Programa 2: Conservación vial	₪146.629.698.939	₪142.246.724.110	97,01%
Programa 3: Construcción Vial	₪258.547.347.107	₪124.435.140.434	48,13%
Programa 4: Operación en inversión en vías de peaje	₪5.012.197.329	₪2.740.159.019	54,67%
Total	₪416.451.719.524	₪274.586.381.213	65,93%
Resumen general ejecución presupuestaria			
Presupuesto ordinario	₪351.306.277.680,00		
Variaciones	₪65.145.441.844,00		
Presupuesto aprobado	₪416.451.719.524,00		
Total de egresos	₪274.586.381.213,00		
Disponible	₪141.865.338.311,00		
% Ejecución	65,93%		
Período 2020			
Resumen Egresos por programa	Presupuesto aprobado	Egresos	% Ejecución
Programa 1: Administración superior	₪6.056.812.749	₪5.290.828.223	87,35%

Programa 2:			
Conservación vial	₡119.141.382.650	₡118.285.921.759	99,28%
Programa 3:			
Construcción Vial	₡280.764.324.123	₡116.618.724.127	41,54%
Programa 4: Operación en inversión en vías de peaje	₡4.371.789.008	₡2.673.297.551	61,15%
Total	₡410.334.308.530	₡242.868.771.660	59,19%

**Resumen general
ejecución presupuestaria**

Presupuesto ordinario	₡ 40.070.208.680,00
Variaciones	₡ 69.616.204.976,00
Presupuesto aprobado	₡410.334.308.530,00
Total de egresos	₡242.868.771.660,00
Disponibles	₡167.465.536.870,00
% Ejecución	59,19%

8. Sugerencias para la buena marcha de la institución o de la dependencia, según corresponda, si el funcionario que rinde el informe lo estima necesario

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

Esta Dirección Ejecutiva coordinó labores para cumplir con las disposiciones de los Informes:
DFOE-IFR-IF-00008-INFORME DE LA AUDITORÍA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE LOS CONTROLES DEL CONAVI EN LA EJECUCIÓN DE LOS RECURSOS DIRIGIDOS A FINANCIAR PROYECTOS VIALES A CARGO DE LA OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS DE SERVICIOS PARA PROYECTOS (UNOPS POR SUS SIGLAS EN INGLÉS)
DFOE-IFR-IF-00009- 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.
Favor ver resumen del estado de las Disposiciones en el Anexo Ítem 10-Estado de los informes 08-2019 y 09-2019.

11. Estado actual del cumplimiento de las disposiciones o recomendaciones que durante su gestión le hubiera

girado algún otro órgano de control.

De acuerdo con los procedimientos del CONAVI, cada unidad ejecutora es responsable de reportar de forma directa las respuestas a los informes del Lanamme-UCR con copia a la Dirección Ejecutiva, quien en todo momento trasladó dichos informes a quien correspondiera.

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

En el Anexo de este Ítem, se muestran tablas con el resumen de las recomendaciones de la Auditoría Interna y su estado de cumplimiento. Estas recomendaciones incluyen: advertencias del 2020 y 2021, sobre Informes de control interno 2020 y 2021, Informes Técnicos 2017 y 2019, Informes de autorización de libros legales 2018, Seguimiento de informes 2019, 2020, 2021.

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	X	No	
----	---	----	--

¿Cuál punto?	Tema relacionado con OIJ
--------------	--------------------------

d. Destinatarios

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

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

IV. Firma del declarante

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