

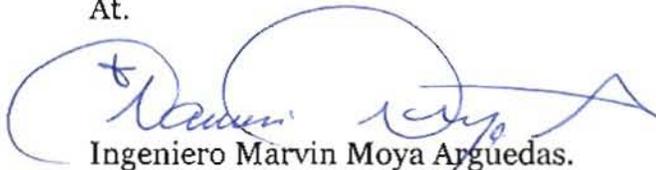
Presentación

Este documento tiene por objetivo cumplir con la: "*obligación que tienen los titulares subordinados de la Administración activa de presentar al final de su gestión un informe en donde se rinda cuentas de los resultados obtenidos en cumplimiento de las funciones bajo su responsabilidad conforme al artículo 12 de la Ley General de Control interno.*"

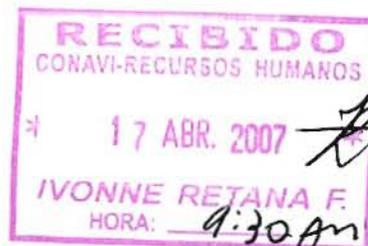
Lo anterior en procura de garantizar que la administración llevada por el suscrito, ha sido totalmente apegada al concepto de transparencia en las actuaciones de los funcionarios públicos ante los administrados y a su vez para brindar un insumo a la persona que me sustituya al darle un esbozo de las labores ejecutadas durante el periodo de gestión.

En resumen este informe brinda datos generales de lo que es la Dirección de Conservación Vial, sus funciones y objetivos, un pequeño análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, así como propuestas de organización para mejora, obras y financiamiento actual.

At.



Ingeniero Marvín Moya Arguedas.
Director de Conservación Vial del CONAVI
31 de marzo del 2007.



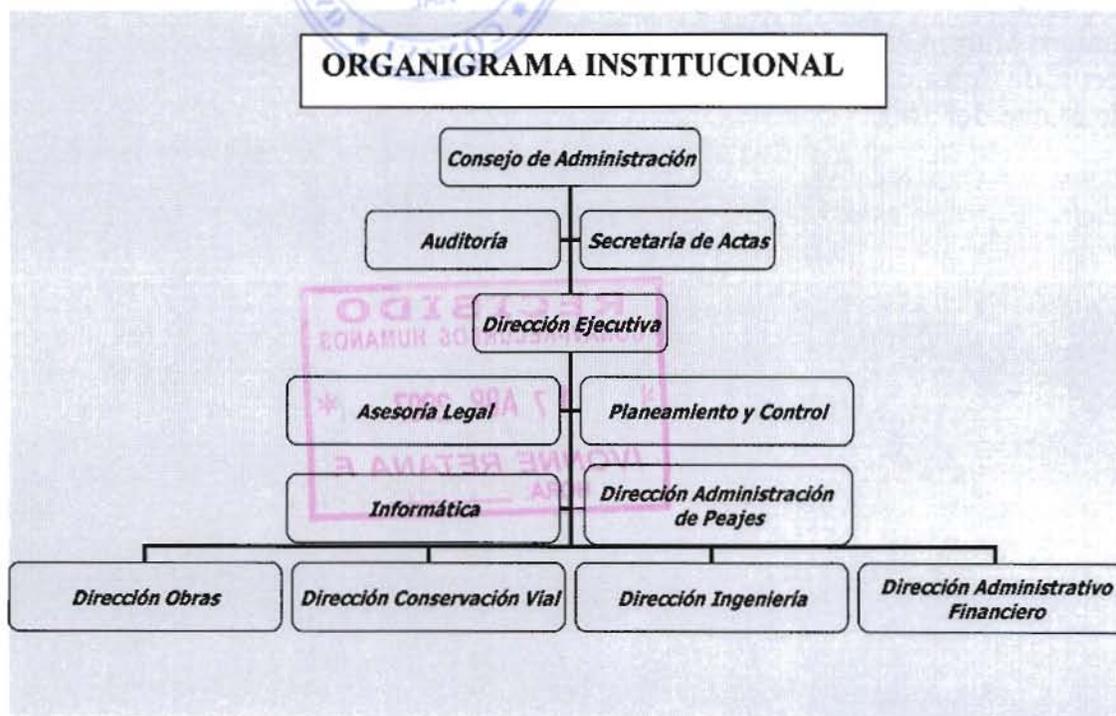
Referencia Histórica

En la Ley N° 7798 donde se crea el CONAVI -Publicada en el Alcance N° 20 de la Gaceta N° 103 de fecha 29/06/98, se establecen las definiciones y las regulaciones para la construcción y conservación de las carreteras, calles de travesía y puentes de la red vial.

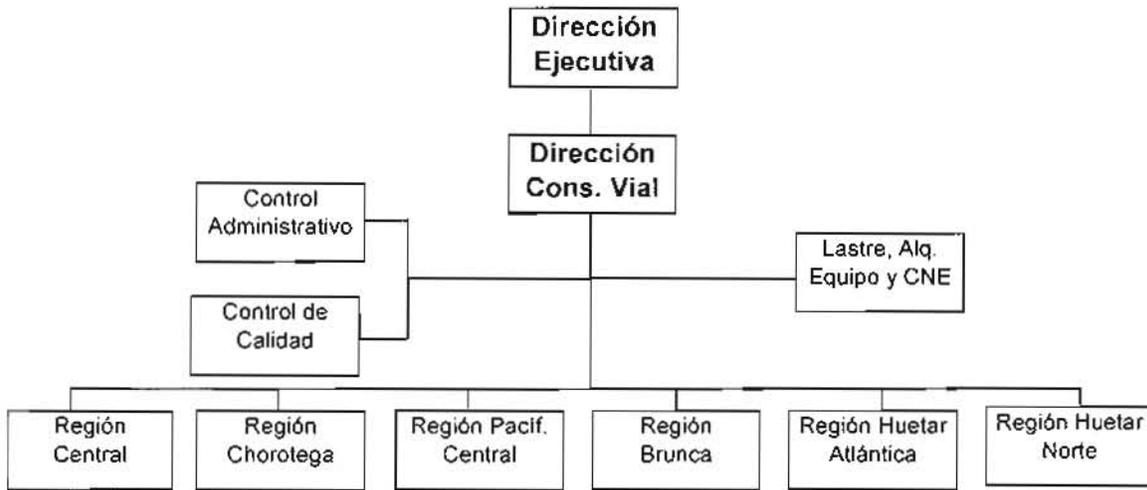
Al amparo de esa Ley, a la DIRECCIÓN DE CONSERVACIÓN VIAL DEL CONAVI, le corresponde encargarse de ejecutar las actividades relacionadas con su competencia, que comprenden el mantenimiento rutinario y periódico de carreteras, calles de travesía y puentes de la red vial nacional, asfaltada, en lastre y en tierra.

Organigrama Institucional y Particular

Para comprender mejor la interacción de las labores que lleva a cabo la Dirección de Conservación Vial, es necesario plasmar los organigramas vigentes actualmente, tanto de manera institucional, así como de manera particular



Organigrama Actual de la Dirección de Conservación Vial



Para facilitar el manejo Administrativo de las labores de Conservación Vial en todo el país y considerando la regionalización de MIDEPLAN, establecida en el Decreto de Regionalización del territorio costarricense (Decreto Ejecutivo N°16068-PLAN y sus reformas), se divide nuestro país en 6 regiones, además de una zonificación por región para tratar de agrupar redes con longitudes similares, considerando los cantones que cubren las regiones y la división de la red vial nacional pavimentada (secciones de control).

REGIONES Y ZONAS

| REGION I CENTRAL | REGION II CHOROTEGA | REGION III PACIFICO CENTRAL | REGION IV BRUNCA | REGION V HUETAR ATLANTICO | REGION VI HUETAR NORTE |
|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|---------------------------------|---------------------------|
| 1-1 San José | 2-1 Liberia | 3-1 Puntarenas | 4-1 Perez Zeledón | 5-1 Guápiles | 6-1 San Carlos |
| 1-2 Puriscal | 2-2 Cañas | 3-2 Quepos | 4-2 Sur Sur | 5-2 Limón | 6-2 Upala |
| 1-3 Los Santos | 2-3 Bagaces | | 4-3 Sur Sur | | |
| 1-4 Alajuela | 2-4 Nicoya | | | | |
| 1-5 Alajuela-Grecia | | | | | |
| 1-6 San Ramón | | | | | |
| 1-7 Cartago | | | | | |
| 1-8 Turrialba | | | | | |
| 1-9 Heredia | | | | | |

Con la organización planteada se pide que cumpla con los siguientes objetivos específicos y funciones:

Objetivos Específicos

- i. Elaborar los finiquitos de los proyectos de Conservación Vial de la Red Vial Nacional asfaltada, que se ejecutaron en un período de tres años, los cuales finalizaron en el mes de agosto del 2005.
- ii. Elaborar los finiquitos de los proyectos de Conservación Vial de las Rutas de Peaje, que se ejecutaron en un período de tres años, los cuales finalizaron en el mes de agosto del 2005.
- iii. Concluir la ejecución de programas específicos de mantenimiento rutinario de la red vial nacional (Contrataciones Directas autorizadas por la Contraloría General de la República), específicamente de las siguientes rutas nacionales:
 - o Ruta N°1, sección Arizona-Liberia
 - o Ruta N°21, sección Tempisque-Pueblo Viejo
 - o Ruta N°2, sección Paso Real-Paso Canoas
 - o Ruta N°3, sección Atenas-San Mateo-Orotina
 - o Ruta N°27, sección Puntarenas-Caldera
 - o Ruta N°32, Autopista Braulio Carrillo
- iv. Continuar con la conservación vial de la Red Vial Nacional en lastre, mediante contratos con empresas privadas.
- v. Realizar una efectiva y oportuna administración y supervisión, así como la verificación de la calidad, de los nuevos proyectos de conservación vial de la Red Vial Nacional por precios unitarios (LP-01-2005).

Los trabajos a realizar tienen como objetivo principal la ejecución de correctas prácticas de Conservación Vial, manteniendo o llevando las rutas nacionales pavimentadas a una adecuada condición de servicio, considerando aspectos económicos, de confort y seguridad de los usuarios.

Para lograr este objetivo se requiere mantener el sistema de evacuación pluvial funcionando adecuadamente, la superficie de rodamiento libre de huecos, deformaciones transversales y longitudinales, cueros de lagarto severo, ahuellamiento riesgoso. Adicionalmente se deben reparar y mantener las estructuras mayores y menores.



Funciones Específicas

- i. Proponer e implementar las políticas, objetivos, metas y programas de Conservación Vial, determinando las necesidades presupuestarias, de equipo y recursos humanos para cumplir con el plan de recuperación y conservación de la red vial nacional.
- ii. Programar, organizar y dirigir estudios y actividades, en aspectos profesionales y técnicos, sobre planes y programas de la Dirección de Conservación Vial con el propósito de realizar ajustes.
- iii. Organizar reuniones, seminarios, juntas y otras actividades similares, ante organismos públicos y privados, nacionales y extranjeros.
- iv. Formular y presupuestar todos los programas de Conservación Vial de la Red Nacional, con el propósito de preparar las especificaciones técnicas especiales de los carteles de licitación para su contratación.
- v. Organizar, coordinar y supervisar la preparación de materiales divulgativos e informes técnicos sobre las labores que se ejecutan para hacerlo del conocimiento de los superiores.
- vi. Velar que se cumplan, por parte del personal contratado, para la supervisión y administración de los proyectos de Conservación Vial, y de las Empresas contratadas, las normas contractuales y las políticas emitidas por las autoridades superiores y de la Junta Directiva del CONAVI.

Además la Dirección de Conservación Vial debe llevar a cabo con sus unidades asesoras lo siguiente:

Verificación de la Calidad

Funciones:

- i. Verificar y controlar la calidad de la mezcla asfáltica a colocar en los proyectos de Conservación Vial.
- ii. Proponer e implementar las políticas, objetivos, metas y programas de verificación de la calidad, determinando las necesidades de equipo y recursos humanos.



- iii. Programar, organizar y dirigir estudios y actividades, en aspectos profesionales y técnicos, sobre planes y programas sobre la verificación de la calidad con el propósito de realizar ajustes.
- iv. Organizar, coordinar y supervisar la preparación de materiales divulgativos e informes técnicos sobre los controles y resultados de calidad para las diferentes plantas haciéndolo del conocimiento de las diferentes ingenierías de proyecto.
- v. Velar que se cumplan, por parte del personal contratado para la supervisión e inspección de plantas asfálticas, las normas contractuales con respecto a la calidad de la mezcla asfáltica

Control Administrativo Financiero

Funciones:

- i. Determinar las necesidades presupuestarias, para cumplir con el plan de recuperación y conservación de la red vial nacional.
- ii. Velar por la correcta confección de las estimaciones de obra para trámite de cobro.
- iii. Controlar y revisar las diferentes órdenes de servicio y Modificación que se generan en los diferentes proyectos de Conservación Vial.
- iv. Preparar informes a los diferentes entes que solicitan información.
- v. Preparar de materiales divulgativos e informes técnicos sobre las labores que se ejecutan para hacerlo del conocimiento de los superiores.

Lastre, alquiler de equipo y maquinaria y coordinación (CNE)

Funciones:

- i. Proponer e implementar las políticas, objetivos, metas y programas de alquiler de maquinaria, determinando las necesidades de equipo para cumplir con el plan de relastre y atención de emergencias de la red vial nacional.
- ii. Atención de emergencias.

- iii. Canalización y protección de las zonas de influencia de los ríos, para resguardar las estructuras mayores y menores.
- iv. Formular con el propósito de preparar para los programas de Conservación Vial de la Red Nacional en lastre las especificaciones técnicas especiales de los carteles de licitación para su contratación.
- v. Velar que se cumplan, por parte de las Empresas contratadas, las normas contractuales y las políticas emitidas por las autoridades superiores y de la Junta Directiva del CONAVI.

ANÁLISIS FODA DE LA DIRECCIÓN DE CONSERVACIÓN VIAL

Se considera conveniente aclarar que en el siguiente análisis FODA se enumeran factores propios de la Organización de esta Dirección de Conservación Vial del CONAVI, que contribuyen al logro de los objetivos, denominados FORTALEZAS, donde existen limitaciones que se enumeran como DEBILIDADES

Además en el ámbito externo se generan factores que contribuyen en el buen desempeño de las funciones que ejecuta esta Dirección, las cuales se denominan como OPORTUNIDADES; así como aquellos factores que ocasionan restricciones las cuales se denominan AMENAZAS.

A continuación se realiza dicho análisis:

FORTALEZAS:

Las principales fortalezas de la Dirección de Conservación Vial han sido las siguientes:

Se han podido contratar servicios de Profesionales y Técnicos, para desarrollar las funciones asignadas a cada una de las Unidades que conforman el Organigrama de esta Dirección. Gracias a ello se han podido dar parte del servicio de supervisión e inspección sin límites de horario o carencia de transporte.

Se logró Conservar muchos kilómetros en Rutas de lastre, mediante la modalidad de alquiler de maquinaria.



Se logró atender diversas urgencias presentadas en todo el país, mediante los contratos por excepción. Para ello, se elaboró un procedimiento para la atención de dichos eventos imprevisibles.

Se logró uniformizar los formatos de cuadros y procedimientos de Estimación mensual, en el ámbito de todas las Regiones del país.

Se logró implementar un procedimiento de verificación de la calidad, simultánea con el autocontrol que realizan las Empresas Contratistas en las plantas de asfalto - donde se prepara la mezcla asfáltica a utilizar en las labores de Conservación-, con equipos de laboratorio calibrados.

Se logró establecer las prioridades de Conservación, para los nuevos proyectos de las 22 zonas, de acuerdo al presupuesto asignado

Se logró contar con Auditorias Internas del CONAVI, durante el proceso de ejecución de los proyectos que permitieron atender oportunamente algunas recomendaciones importantes, generadas por Consultores de esa Unidad.

OPORTUNIDADES

Las principales oportunidades externas son las siguientes:

Se obtuvo una respuesta favorable de la gran mayoría de las comunidades favorecidas con el inicio de la Conservación de Rutas Nacionales asfaltadas ejecutadas por Contrato.

Se contó con Auditorias realizadas por el LANAMME, financiadas con presupuestos del CONAVI mediante Ley de la República, para fiscalizar la labor que se realiza en los Proyectos de Conservación, con el propósito de perfeccionar los procedimientos utilizados en las obras.

Gran apertura de las nuevas autoridades superiores del sector de Obras Públicas y Transportes para lograr un mayor presupuesto a invertir en Conservación vial a partir del 2006 y 2007.

El MOPT ha colaborado en gran medida en la prestación de recurso humano que apoya la labor de supervisión.



DEBILIDADES

Las principales debilidades que afectan a la Dirección de Conservación Vial son las siguientes:

No hubo solución al terrible problema de falta de un mayor número de personal de planta, recargándose en forma desmedida el trabajo al Director de Conservación Vial y al señor Francisco Amador en la parte de reparación de puentes.

El personal Contratado resultó insuficiente, para atender las labores de asistencia a los Ingenieros de Proyecto en el campo del Control Administrativo-Financiero y para la supervisión de frentes de trabajo (inspectores de campo, de planta y de laboratorio, además de calculistas), lo cual genera recargo de funciones, con el consiguiente problema que ello le genera.

Por la carencia de personal de planta, faltó supervisión en campo para verificar el cumplimiento de funciones del personal contratado, lo que produjo situaciones muy preocupantes como lo fueron las acciones ordenadas por el ingeniero Olid Abellán tanto en las rutas 228, 219 y 218 y recientemente en las rutas de la zona 1-5, Alajuela Norte, LPCO-01-2005, en las cuales la Administración mantiene dudas muy razonables para la no tramitación del pago respectivo.

Se une a esto la Directriz emanada por parte del Consejo de Administración del CONAVI, en donde se giran las instrucciones para que se abran las respectivas investigaciones en los casos de los ingenieros Jorge Salazar, Greivin Moreira, Darwin Mena y el ya mencionado Olid Abellán.

En los meses de agosto y setiembre del 2005, finalizaron los proyectos de Conservación Vial por tres años de las Rutas Nacionales pavimentadas de todo el país. A partir de esta fecha no se contó con proyectos de conservación vial que brindarán de manera continua labores de mantenimiento básico, lo que provocó un deterioro en el estado de la red vial nacional, hasta que entró en vigencia la LPCO-01-2005

Políticas Gubernamentales, que impiden la libre utilización del Presupuesto anual aprobado para los proyectos, lo cual obliga a ejecutar las obras de acuerdo a la disponibilidad de fondos parciales asignados.

No existe un sistema de Administración de Conservación, que permita mantener actualizada la condición de la Red Vial Nacional y determinar las



necesidades y prioridades de Conservación, lo cual obliga a determinarlas sobre la marcha durante la etapa de ejecución de los Proyectos.

El procedimiento de alquiler de maquinaria para la atención de las rutas de lastre, se encuentra limitado a una lista aprobada por la Contraloría General de la República. Esta lista comprende la atención de rutas con 52 brigadas. Las demás rutas son atendidas mediante contrataciones directas. Esto conlleva, que para la contratación de una empresa se debe respetar el tiempo definido para la publicación, recepción de ofertas y adjudicación, por lo tanto no se puede dar atención de la forma expedita que requiere.

El personal contratado no se identifica plenamente con la Institución y el personal de planta no acepta del todo al personal contratado, lo que deviene en roces y trabas al momento de realizar gestiones.

“Informatitis”, el gran número de informes solicitados y en ocasiones hasta redundantes, limitan aún más el poco tiempo disponible.

AMENAZAS

Los factores externos más importantes que amenazan la labor de la Dirección de Conservación Vial son las siguientes:

Publicaciones periodísticas que generan editoriales y comentarios en contra de labor de Conservación que realiza esta Dirección.

Informes de la Auditoría de LANAMME, efectuados como parte de su labor de fiscalización otorgada por Ley de la República, financiada por el CONAVI, donde se apuntan NO-CONFORMIDADES, que no son congruentes con la realidad, las cuales se mantienen en los INFORMES FINALES, a pesar de las objeciones de los funcionarios de esta Dirección; Informes que son remitidos a la CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA, A LA ASAMBLEA LEGISLATIVA, A LA DEFENSORIA DE LOS HABITANTES Y AL SEÑOR MINISTRO, que afecta la buena imagen de esta Dirección.

La problemática que se presenta durante la etapa constructiva en algunos proyectos de Conservación, por la falta de capacidad financiera de las Empresas Constructoras, a las que se le adjudicaron los concursos promovidos por el CONAVI, al presentar documentos que certificaban una solvencia económica que le permitía tener la capacidad para ejecutar varios proyectos en forma simultánea.

Fuga de personal. Por la incertidumbre que se tiene respecto al futuro en cuanto a la prestación de servicios para con la Administración, varias de las



personas contratadas han decidido emigrar a empresas ajenas al CONAVI, perdiéndose con ello una experiencia valiosa.

Corrupción o impericia en el personal contratado y que por falta de fiscalización puede suceder.

RETOS PARA MINIMIZAR DEBILIDADES Y AMENAZAS

A continuación se enumeran las recomendaciones para evitar que se presenten las debilidades y amenazas anteriormente indicadas.

Elaborar una base de datos de personal técnico (inspectores, calculistas), con experiencia en labores relacionadas con el Control administrativo y financiero y a la inspección de los Proyectos ejecutados por Contrato, para lograr fortalecer esa importante labor de la Dirección de Conservación Vial.

Divulgar la labor desarrollada por esta Dirección de Conservación Vial y de las otras unidades del CONAVI, por medio del Departamento de Prensa, donde se le aclare a la opinión pública los alcances de las obras de Conservación, de rehabilitación, de reconstrucción, de mejoramiento y de obra nueva que se encuentra en etapa de Diseño, en proceso de adjudicación, en ejecución o recién finalizadas.

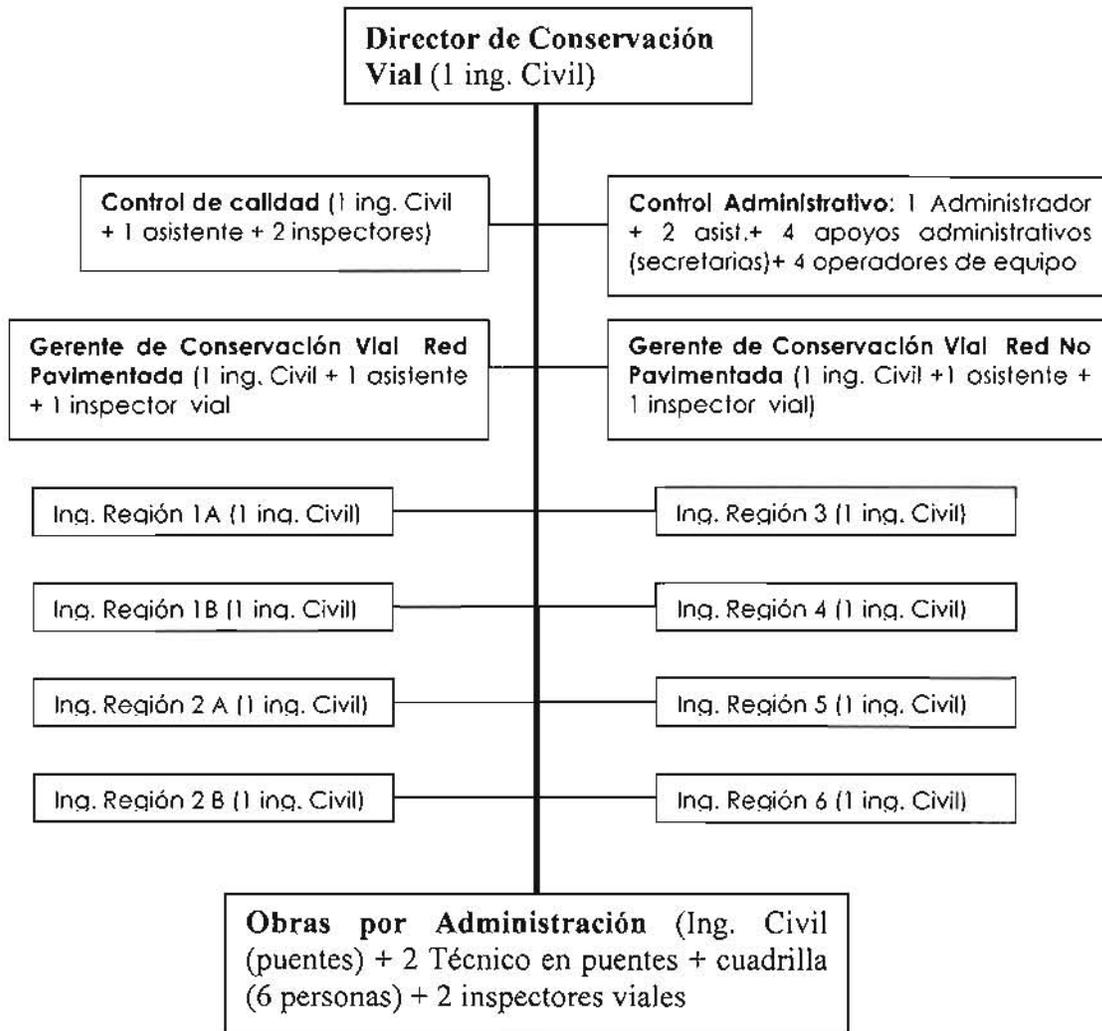
Solicitar al LANAMME, una mayor claridad en las fiscalizaciones que realiza al amparo de la ley que respalda esa actividad, agotando la vía del diálogo con los funcionarios involucrados en los Proyectos auditados, para aclarar los argumentos de las eventuales no conformidades encontradas, antes de emitir el INFORME FINAL.

Implementar un sistema de Administración de Conservación que permita mantener actualizada la condición de la Red Vial y poder generar las necesidades y prioridades de Conservación.

Solicitar las autorizaciones necesarias para poder continuar con el procedimiento de alquiler de maquinaria, hasta que se logre contar con un procedimiento ágil de contratación de proyectos de Conservación de Rutas de lastre.

La necesidad urgente de implementar a nivel del CONAVI Y EL MOPT, un registro de empresas, que permita adjudicar las obras de Conservación a oferentes que tengan la capacidad técnica y financiera requerida; así como un record de cumplimiento satisfactorio en otras proyectos similares ya ejecutados o en proceso de ejecución.

Incrementar el número de funcionarios de planta para lograr una mejor administración de la conservación vial, esto mediante la acogida y puesta en práctica de un nuevo organigrama, que al menos cuente con:



Cuyo resumen por oficio y cantidad se muestra a continuación:

| Oficio | Cantidad | Acumulado |
|---------------------------|----------|-----------|
| Ingenieros civiles | 13 | 13 |
| Administrador | 1 | 14 |
| Técnico en puentes | 2 | 16 |
| Inspectores en C. Calidad | 2 | 18 |
| Inspectores viales | 4 | 22 |
| Asistentes | 5 | 27 |
| Secretarias | 4 | 31 |
| Operadores de equipo | 4 | 35 |
| Cuadrilla | 6 | 41 |

Ahora bien, todo lo anterior tiene que ver con el cumplimiento de la ley de control interno y la valoración de riesgo, cuyos principales aspectos fueron notificados por la Dirección de Conservación Vial a la Auditoría interna y se resumen en las tablas del Anexo No 2.

Financiamiento y Obras

Para cumplir con las funciones que le competen, a la Dirección de Conservación vial se le brinda dos clases de entadas presupuestarias, a saber:

1. Fondo proveniente de la recaudación por concepto de pago de peajes:

Estos fondos solo podrán ser empleados para satisfacer necesidades en la ruta específica que los generó y son denominados fondos de peaje.

2. Fondo Vial: Fuente de recursos del CONAVI que se deriva de lo establecido por la Ley 7798, principalmente del quince por ciento (15%) de impuestos a los combustibles, el cincuenta por ciento (50%) del impuesto a la propiedad de los vehículos.

Al aprobarse la Ley N° 8114 del 4 de julio del 2001, "Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria", se redefinió el monto de una parte importante del financiamiento del Fondo Vial Nacional, al establecer que el impuesto a los combustibles sería una suma fija según cada tipo, adicionalmente del 50% del impuesto de la propiedad de vehículos.



El impuesto a los combustibles debe ser actualizado trimestralmente por el Ministerio de Hacienda, de conformidad con la variación del índice de precios al consumidor sin que esa variación exceda el 3% en cada período.

La ley establece que el 75% del 30% que se recaude por concepto del impuesto único a los combustibles, se destinará para la atención de la Red Vial Nacional, específicamente para proyectos de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento y rehabilitación y un 25% para la Red Vial Cantonal. Una vez cumplidos estos objetivos, los posibles sobrantes se podrán emplear para la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional.

Pero además, la Ley N° 8114 incluyó un actor importante en la acción del CONAVI, al establecer a la Universidad de Costa Rica, a través de su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), como la institución que velará por la calidad de la inversión que se realice en la Red Vial Nacional tanto en asfalto como en lastre, y que se financiará mediante una transferencia de fondos desde CONAVI hacia LANAMME; por un monto equivalente de hasta un 3% de lo que reciba el CONAVI por concepto del impuesto al combustible.

Para el inicio del año 2007, la Dirección de Conservación Vial contaba con el siguiente presupuesto por zona para hacer frente al principal proyecto que se está llevando a cabo, es decir la licitación pública 01-2005, Conservación de la red vial nacional pavimentada:

a- Fondo Peaje

| ZONA | | Presup. Peajes |
|------|----------------|-------------------|
| 1-1 | San José | 291.0 |
| 1-5 | Alajuela norte | 418.0 |
| 5-1 | Guápiles | 194.0 |
| 1-2 | Puniscal | 624.9 |
| 1-9 | Heredia | 402.5 |
| 1-7 | Cartago | 71.9 |

b- Fondo Vial

| Zona | km | Monto (Millones de ¢) | Zona | km | Monto (Millones de ¢) |
|------|-------|-----------------------------|------|-------|-----------------------------|
| 1-1 | 259,5 | 1224,4 | 2-1 | 250,2 | 1115,4 |
| 1-2 | 202,9 | 952,0 | 2-2 | 368,2 | 1641,1 |
| 1-3 | 228,5 | 1188,9 | 2-3 | 247,3 | 1103,6 |
| 1-4 | 221,3 | 884,0 | 2-4 | 199,3 | 887,8 |
| 1-5 | 208,2 | 666,0 | 3-1 | 180 | 587,0 |
| 1-6 | 171 | 682,5 | 3-2 | 172,3 | 625,1 |
| 1-7 | 223 | 562,0 | 4-1 | 251,2 | 993,1 |
| 1-8 | 223,6 | 1008,0 | 4-2 | 232,8 | 920,7 |
| 1-9 | 206,2 | 559,1 | 4-3 | 234,2 | 926,0 |
| 6-1 | 206,3 | 872,0 | 5-1 | 214,5 | 1287,1 |
| 6-2 | 278,5 | 1177,6 | 5-2 | 203,3 | 1220,0 |

En el Anexo No. 1, se muestra un diagrama del presupuesto inicial para el 2007 por parte de la Dirección de Conservación Vial

Principales labores realizadas y pendientes

Al recibir la Dirección de Conservación Vial en noviembre del 2004 y luego de transcurridos algo más de dos años, considero que las principales labores realizadas son las siguientes:

- Se finalizó con éxito los contratos de conservación vial de primera generación, no obstante los problemas suscitados por los reclamos de los contratistas respecto a los reajustes de precios. (Ver Anexo No. 3)

De este proyecto **quedan pendientes** los finiquitos respectivos ya que por mandato de la CGR estos deben llevarse a cabo por consultores externos totalmente al evento, de ahí que la Administración debe contratar al personal para que se lleve a cabo tal labor.



- Atención de la emergencia nacional relacionada con los fenómenos hidrometeorológicos entre septiembre y diciembre del 2005, según decreto 32657 y sus modificaciones .
- Contrataciones directas concursadas para la atención de varias rutas principales :
 - Ruta N°1, sección Arizona-Liberia
 - Ruta N°21, sección Tempisque (Guardia) -Pueblo Viejo
 - Ruta N°155 Belén – Huacas – Villareal
 - Ruta N°160, Santa Cruz – Veintisiete de Abril
 - Ruta N°142, Cañas – San Gregado.
 - Ruta N°2, sección Paso Real-Paso Canoas.
 - Ruta N°137, sección Paso Real-Ciudad Neily.
 - Ruta N°245, sección Chacarita - Rincón.
 - Ruta N°3, sección Atenas-San Mateo-Orotina
 - Ruta N°27, sección Puntarenas-Caldera
 - Ruta N°32 , Autopista Braulio Carrillo
- Programa de atención de la red no revestida (ver Anexo No. 4).
- Inicio de la licitación pública 01-2005, Conservación Vial de la Red Vial Nacional Pavimentada (Conservación Vial de II Generación).
- Múltiples ayudas a las comunidades, especialmente en las zonas más pobres del país, especialmente con la gran colaboración del ingeniero Alejandro Molina y el señor Francisco Amador y su equipo de reparación de puentes.
- Etc.

Por último quisiera agradecer a todos mis colaboradores durante la presente gestión y ponerme a sus órdenes para cualquier duda o ampliación según sea el caso.

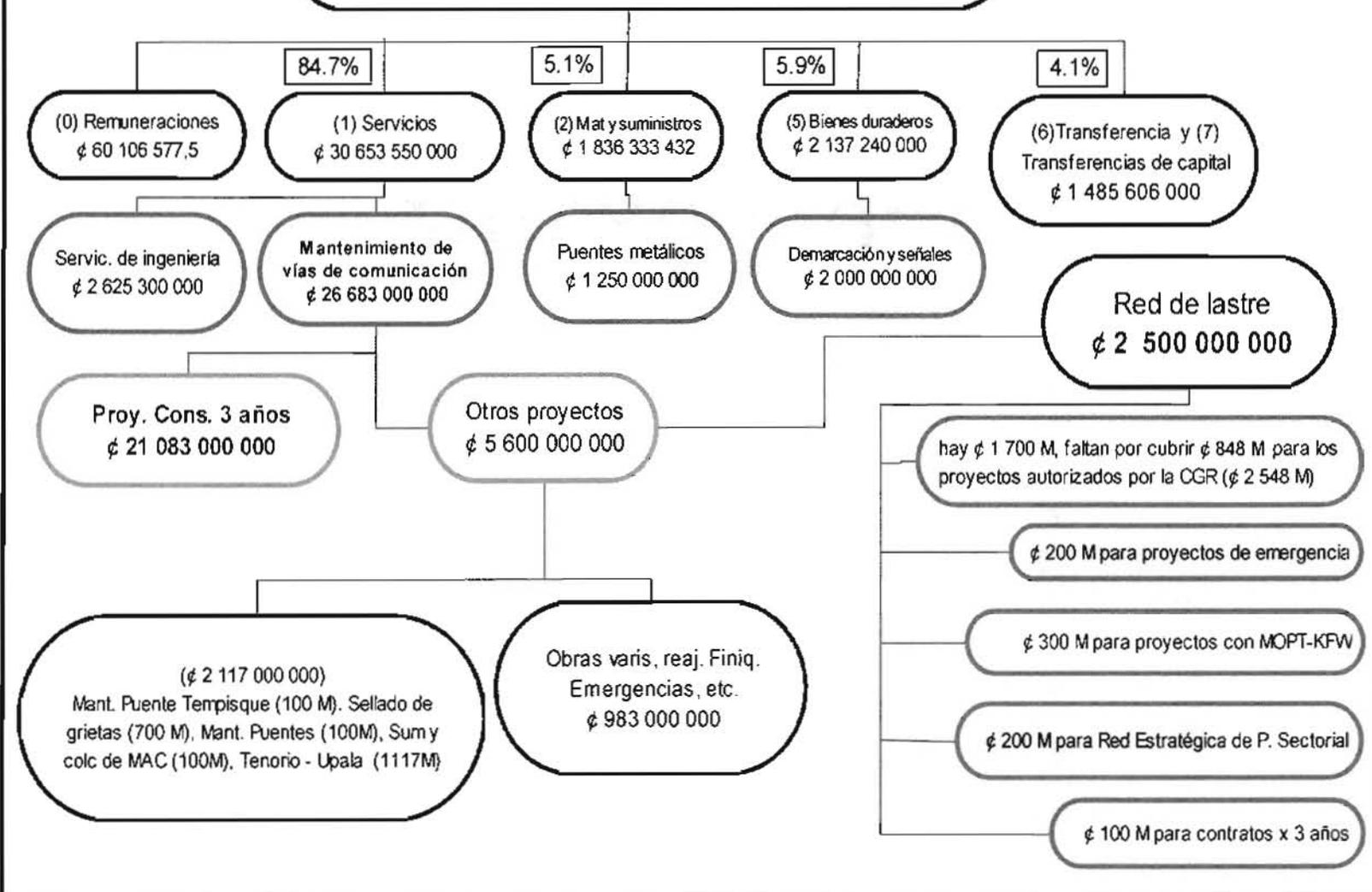
Que Dios les Bendiga.

Anexo No. 1

Diagrama de contenido presupuestario inicial para el año 2007

Programa 2. Conservación Vial (2007)

¢ 36 172 836 000



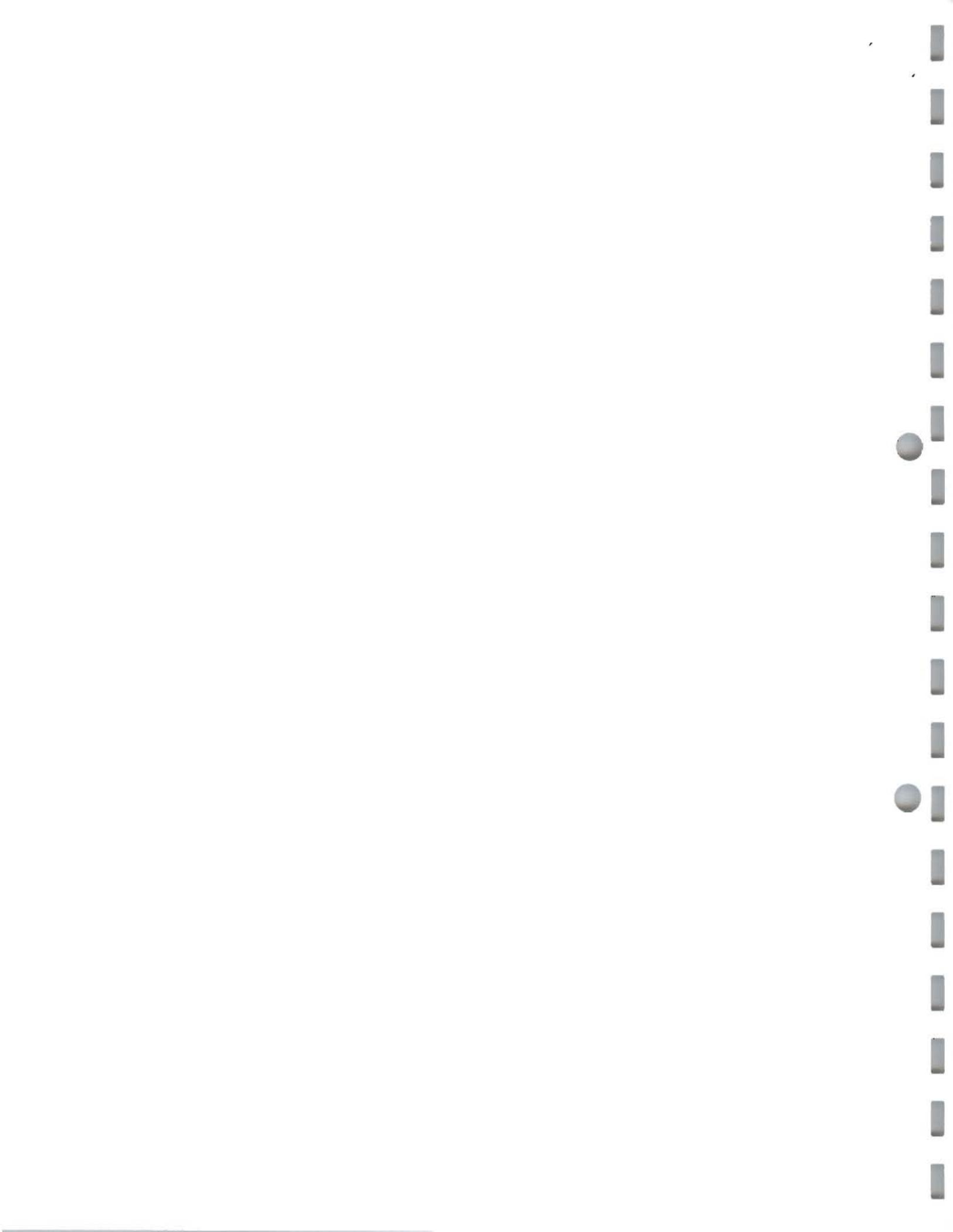
Anexo No. 2

Cuadros de control interno y valoración del riesgo



Descripción del Proceso 1: Conservación Vial de la red vial nacional revestida y no revestida

| Objetivos | Riesgos | Controles existentes | Medidas de control propuestas | Observaciones |
|---|--|---|--|--|
| <p>Programar, coordinar y supervisar el desarrollo de los programas y proyectos de conservación vial en la red vial nacional revestida, incluyendo las carreteras de peaje, administrando para ello además, los contratos de supervisión.</p> | <p>Falta de unificación de criterios de intervención y/o documentación (presentación de informes o facturas)</p> | <p>Revisión de documentos previo a recepción o envío.</p> | <p>Unificar todos los oficios de envío de facturas.</p> | <p>En las reuniones periódicas que se llevan a cabo con las ingenierías de proyecto se llama la atención de la necesidad de respetar los formatos y documentación mínima solicitada para los trámites de facturación, así como en la unificación de criterios técnicos de intervención.</p> |
| | <p>Personal insuficiente para la total inspección, supervisión y administración de proyectos.</p> | <p>Monitoreo constante del número de proyectos inspeccionados, supervisados y administrados para el movimiento o reubicación del personal</p> | <p>Contratar más personal para la inspección, supervisión y administración de proyectos.</p> | <p>En este momento, por la estructura organizativa del CONAVI, la inmensa mayoría con que cuenta la DCV es de índole contratado por servicios profesionales</p> |
| | <p>Falta a la ética o a la integridad por parte del personal</p> | <p>Seguimiento de denuncias</p> | <p>Giras de monitoreo más constantes a los sitios de obra (aquí la limitante lo es el personal y el equipo de movilización).</p> | <p>En varias ocasiones y mayormente de forma anónima, se han recibido denuncias de malas praxis o de hechos apartados de las buenas costumbres por parte del personal contratado para la supervisión, inspección o administración de algún proyecto, lo que ha suscitado la petición, inclusive a la misma auditoría interna de una investigación para determinar la realidad de tales hechos.</p> |
| | <p>Corto alcance técnico que tiene las definiciones de intervención en conservación vial, definidas en la ley de creación del CONAVI</p> | <p>Apego a las definiciones cartelarias</p> | <p>Giras de monitoreo más constantes a los sitios de obra (aquí la limitante lo es el personal y el equipo de movilización).</p> | <p>El riesgo se refiere a lo fácil con que se puede cruzar la barrera de lo que algunos interpretan como conservación vial y otros como mejoramiento.</p> |



**Descripción del Proceso 2: Atención de situaciones por inmediatez ("emergencias").**

| Objetivos | Riesgos | Controles existentes | Medidas de control propuestas | Observaciones/Comentarios |
|---|---------------------------|--|--|---------------------------|
| Darle el mínimo tiempo de repuesta a las situaciones que amenacen o logren interrumpir el servicio básico del libre tránsito en las rutas nacionales. | Clima estocástico | Monitoreo de rutas | Incremento en la atención del mantenimiento de las vías, principalmente en cuanto al sistema de drenaje y limpieza | |
| | Falta de recursos | Control de la partida presupuestaria correspondiente | Presupuesto adicional | |
| | Entrabamiento burocrático | Seguimiento del estado de los trámites en otras dependencias | Coordinación interdependencial | |

Descripción del Proceso 3: Control de calidad

| Objetivos | Riesgos | Controles existentes | Medidas de control propuestas | Observaciones/Comentarios |
|--|--|---|---|--|
| Programar, coordinar y supervisar el desarrollo de los programas y proyectos de conservación vial en la red vial nacional total, incluyendo las carreteras de peaje, administrando para ello además, los contratos de supervisión. | Personal insuficiente para la total inspección y, supervisión del control de calidad de proyectos. | Monitoreo constante del número de proyectos inspeccionados y supervisados para el movimiento o reubicación del personal | Contratar más personal para la inspección y supervisión de proyectos. | En este momento, por la estructura organizativa del CONAVI, la inmensa mayoría con que cuenta la DCV es de índole contratado por servicios profesionales |
| | Falta de equipo básico para el control de calidad | Se emplea el método de supervisores de laboratorio | Contratar la verificación independiente para el control de calidad | |

Anexo No. 3

Cuadro del estado final de los contratos de conservación vial por tres años (I Generación)

HISTORIA DE LA CONSERVACIÓN VIAL POR 3 AÑOS (Inversión Total Realizada)

| LICITACIÓN | DESCRIPCIÓN | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---------------|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| LPCO 018-2001 | Conservación Vial de San José | ¢ 730.498.444,00 | ¢ 4.329.795.342,16 | ¢ 3.201.655.396,49 | ¢ 1.541.776.084,87 |
| LPCO 015-2001 | Conservación Vial de Cartago y Turrialba | ¢ 283.479.705,24 | ¢ 3.150.075.359,90 | ¢ 3.211.471.293,03 | ¢ 1.063.360.377,54 |
| LPCO 014-2001 | Conservación Vial de Alajuela y Heredia | ¢ 143.953.469,98 | ¢ 853.771.085,88 | ¢ 1.516.258.873,98 | ¢ 521.491.344,31 |
| LPCO 019-2001 | Conservación Vial de San Ramón | ¢ 256.451.789,92 | ¢ 2.374.372.723,00 | ¢ 2.228.071.982,33 | ¢ 495.028.638,97 |
| LPCO 017-2001 | Conservación Vial de San Carlos | ¢ 567.489.275,49 | ¢ 1.724.404.383,09 | ¢ 1.952.451.839,45 | ¢ 772.311.571,11 |
| LPCO 020-2001 | Conservación Vial de Región Atlántica | ¢ 113.118.712,72 | ¢ 1.989.595.225,17 | ¢ 1.483.949.526,24 | ¢ 504.511.216,56 |
| LCPO 019-2000 | INTERAMERICANA NORTE | ¢ 1.074.885.743,13 | ¢ 3.288.154.157,10 | ¢ 1.212.155.323,88 | ¢ 0,00 |
| LPCO 011-2001 | Florencio Del Castillo | ¢ 154.191.607,49 | ¢ 666.597.778,31 | ¢ 381.360.551,19 | ¢ 153.669.250,21 |
| LCPO 010-2001 | Bernardo Soto | ¢ 300.109.214,57 | ¢ 731.300.665,55 | ¢ 441.498.857,83 | ¢ 82.838.424,06 |
| LCPO 09-2001 | General Cañas | ¢ 273.243.563,38 | ¢ 1.758.931.604,97 | ¢ 1.262.598.374,78 | ¢ 35.286.923,20 |



CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

DISTRIBUCIÓN DEL GASTO SEGÚN PROGRAMA
PERIODO 1998 AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2006
- Datos en colones corriente -

| AÑO/PROGRAMA | CONSERVACION VIAL | OPERACION E INV. EN VIAS DE PEAJE 1/ | TOTAL |
|----------------|---------------------------|---|---------------------------|
| 1998 | 500.000.000,00 | | 500.000.000,00 |
| 1999 | 8.953.600.000,00 | | 8.953.600.000,00 |
| 2000 | 16.326.715.916,78 | | 16.326.715.916,78 |
| 2001 | 19.483.630.576,38 | 862.219.021,23 | 20.345.849.597,61 |
| 2002 | 10.007.984.867,11 | 2.013.097.248,59 | 12.021.082.115,70 |
| 2003 | 22.714.898.603,08 | 5.530.157.684,59 | 28.245.056.287,67 |
| 2004 | 19.372.159.799,13 | 4.805.517.537,85 | 24.177.677.336,98 |
| 2005 | 18.873.967.881,00 | 2.576.009.829,00 | 21.449.977.710,00 |
| 2006 | 22.496.659.131,84 | 4.274.418.969,34 | 26.771.078.101,18 |
| Totales | 138.729.616.775,32 | 20.061.420.290,60 | 158.791.037.065,92 |

1/ El monto también incluye el gasto operativo y los montos de otros proyectos llevados a cabo por la Dirección de Obras

Anexo No. 4

Cuadro inversión para la atención de la Red Vial Nacional No Revestida



Resumen Ejecución 2006:

| | |
|----------------|---------------|
| I Trimestre: | ¢ 130.890.219 |
| II Trimestre: | ¢ 265.317.806 |
| III Trimestre: | ¢ 136.485.331 |
| IV Trimestre: | ¢ 406.905.271 |
| TOTAL: | ¢ 942.598.627 |

Resumen Partidas (2007)

| | |
|-----------------------|-----------------|
| Atención emergencias: | ¢ 200.000.000 |
| Rutas KfW: | ¢ 300.000.000 |
| Red estratégica: | ¢ 200.000.000 |
| C. Vial x tres años: | ¢ 100.000.000 |
| C. Vial (CD): | ¢ 1.700.000.000 |
| Alquiler de maq: | ¢ 500.000.000 |
| TOTAL: | ¢ 3.000.000.000 |



Resumen: (Partida del alquiler de maquinaria)

| | |
|----------------------|---------------|
| En ejecución / O.I.: | ¢ 166.643.301 |
| Inicio contratación: | ¢ 332.000.000 |
| Caja chica: | ¢ 500.000 |
| Total: | ¢ 499.143.301 |
| Monto presupuesto: | ¢ 500.000.000 |
| Disponible: | ¢ 856.699 |

Resumen: (Partida de las contrataciones Directas aprobadas)

| | |
|--------------------|-----------------|
| Total contratos: | ¢ 2.608.841.408 |
| Monto presupuesto: | ¢ 1.700.000.000 |
| Disponible: | - ¢ 908.841.408 |

