

2008



Informe de Gestión Anual - CONAVI



Consejo Nacional de Vialidad

Dirección Ejecutiva

Unidad Asesora de Planeamiento y Control

Enero – 2009

Secretaría Técnica de la Autoridad

Presupuestaria

Índice

<i>Índice</i>	7
<i>Introducción</i>	4
<i>El Consejo Nacional de Vialidad</i>	6
<i>La Gestión del CONAVI</i>	15
<i>Evaluación de Resultados por Programa</i>	47
<i>Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 02 “Conservación Vial”</i>	52
<i>Cuadro de Clasificación de Proyectos</i>	56
<i>Programa Presupuestario 02</i>	56
<i>Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 03 “Construcción Vial”</i>	58
<i>Cuadro de Clasificación de Proyectos</i>	68
<i>Programa Presupuestario 03</i>	68

<i>Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N°</i>	<hr/>
<i>04 “Operación e inversión en vías sujetas al</i>	<hr/> <i>2</i>
<i>cobro de tasa de peaje”</i>	<i>70</i>
<i>Evaluación de los Resultados a Nivel Institucional.....</i>	<i>75</i>

Introducción

Este documento tiene por objetivo rendir el Informe de Labores sobre la Gestión del Consejo Nacional de Vialidad, durante el año 2008 para evaluar cumplimiento de las metas institucionales, de acuerdo con los lineamientos vigentes.

Por la naturaleza de las funciones de cada una de las dependencias, los resultados identificados son cuantificables en algunos de los casos y en otros no, sin embargo, el Informe incorpora los logros alcanzados en el periodo, según la naturaleza de las funciones de las unidades respectivas.

Se da énfasis a los programas sustantivos que concentran la mayor asignación presupuestaria por ser los responsables y administradores de los proyectos de inversión, además de tener bajo su responsabilidad la ejecución de las metas institucionales contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 “Jorge Manuel Dengo Obregón”.

Se destaca que la información a partir de la cual se elabora este documento es suministrada por cada una de las dependencias administrativas de la Institución.

El Consejo Nacional de Vialidad

En el Alcance N° 20 de la Gaceta 103 del 29 de mayo de 1998 se publicó la Ley N° 7798 de “Creación del Consejo Nacional de Vialidad”, como un órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con personería jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo Vial, al que se le encarga la conservación y construcción de las carreteras, calles de travesía y puentes de la Red Vial Nacional; permitiéndole suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones.

La Ley también declara la conservación vial como actividad ordinaria de servicio público e interés nacional.

Asimismo, establece que el CONAVI debe ser administrado por el Consejo de Administración como máximo órgano directivo de la organización; el cual está integrado de la siguiente manera:

- *El Ministro de Obras Públicas y Transportes -que lo preside-*
- *Dos representantes del MOPT.*
- *Un representante de las municipalidades.*
- *Un representante de la Asociación de Carreteras y Caminos de Costa Rica.*
- *Dos representantes de la Unión de Cámaras y Asociaciones de la Empresa Privada.*

La ley fija que el ámbito de acción del CONAVI se circunscribe exclusivamente a la Red Vial Nacional, la cual está constituida por 7.430 kilómetros, de los cuales un 60% corresponde a rutas pavimentadas, un 39% a rutas en lastre y un 1% a caminos en tierra. Además, establece las prioridades en que se debe usar el financiamiento local para atender la Red Nacional:

i. Conservación:

“Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes”.

ii. Mantenimiento rutinario:

“Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes”.

iii. Mantenimiento periódico:

“Conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructuras de las capas del pavimento adyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.”

iv. Mejoramiento:

“Mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie (“upgrade”) de tierra a lastre o de lastre a asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.”

v. Rehabilitación:

“Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo

Misión

Delimita la razón de ser del Consejo Nacional de Vialidad, reflejo de la realidad actual pero al mismo tiempo delimita el posicionamiento deseado para el futuro, debe identificar nuestros productos, nuestra gente, nuestra organización, nuestra institución:

MISIÓN

Entidad pública especializada en infraestructura vial, comprometida con el bienestar y desarrollo de Costa Rica, capaz de asegurar la sostenibilidad de la Red Vial Nacional, a través de contratos y convenios con terceros para garantizar condiciones óptimas de operación, mediante un proceso de mejora continua y en armonía con el ambiente.

Visión

La visión es “un sueño que nos proponemos hacer. Un sueño creíble y motivador capaz de invitar a otros a que se comprometan en su realización”:¹

9

VISIÓN

Ser una entidad eficiente y oportuna en la administración de recursos, con alto compromiso de servicio y calidad, reconocida a nivel nacional e internacional, que promueve la incorporación de innovaciones tecnológicas para consolidar la Red Vial Nacional en términos adecuados de niveles de servicio y seguridad acordes con el desarrollo socioeconómico de Costa Rica.

Para cumplir sus objetivos, el CONAVI es dirigido por un Consejo de Administración y fiscalizado por una Dirección de Auditorías Técnica y Contable-Financiera. Está integrado además por unidades de apoyo y unidades sustantivas y/o ejecutoras.

Consejo de Administración:

Cuenta con el apoyo de la Secretaría de Actas, cuya principal responsabilidad consiste en comunicar y dar seguimiento a los acuerdos que toma el Consejo de Administración, procurando una comunicación eficiente y efectiva tanto con la Dirección Ejecutiva como con las Unidades Asesoras y la Direcciones.

¹ Ing. Pier Protti. Seminario de Manejo y Control de Indicadores de Gestión (Balanced Score Card). 2003

Dirección de Auditorías

10

Dirección de Auditorías Técnica y Financiero - Contable estará integrada en una sola dependencia; pero la Auditoría Técnica operará mediante la contratación de servicios con terceros particulares únicamente y para cada proyecto, si fuere necesario; mientras que la Auditoría Financiera sí dispondrá de personal fijo.

Dirección Ejecutiva

Es la responsable de administrar el CONAVI y de ejecutar los acuerdos y resoluciones del Consejo de Administración; además representa judicial y extrajudicialmente a la Institución.

Unidades Asesoras

Para cumplir sus funciones la Dirección Ejecutiva recibe el apoyo de las unidades asesoras que incluyen Informática; Planificación y Control y la Dirección Legal. Estas Unidades también colaboran con las Unidades Ejecutoras en lo que requieran.

- **Informática**
Tiene como objetivo responder a los requerimientos de información de manera ágil y flexible a los retos y demandas del entorno, a través de soluciones de tecnología de información integradas, orientadas a simplificar y optimizar los procesos de forma tal que apoyen al logro de las metas institucionales.
- **Planeamiento y Control**
Asesora a la Dirección Ejecutiva en las actividades relacionadas con el planeamiento, programación y seguimiento de los programas de inversión en la red vial nacional.
- **Asesoría Legal**

Brinda asesoría legal al Consejo de Administración, a la Dirección Ejecutiva y a otras dependencias del CONAVI, procurando que el accionar de la Institución se ajuste al marco normativo que lo crea, así como a la legalidad que lo ampara y ordena como institución pública. 11

Unidades de Apoyo

Estas unidades básicamente apoyan la labor sustantiva de la Institución, prestando servicios que resultan básicos e indispensables para una gestión eficiente y eficaz.

- **Dirección Administrativa - Financiera**
Le corresponde dotar al Consejo Nacional de Vialidad de los servicios de apoyo administrativos y financieros que éste requiera, para ejecutar las actividades que le han sido asignadas, optimizando los recursos de la Institución.
- **Departamento de Administración de Peajes**
Le compete programar, dirigir, coordinar y fiscalizar las labores de la recaudación de tasas de peajes, de modo tal que los recursos que origina una estación de cobro determinada sean invertidos en atender esa ruta específica.

Unidades Ejecutoras

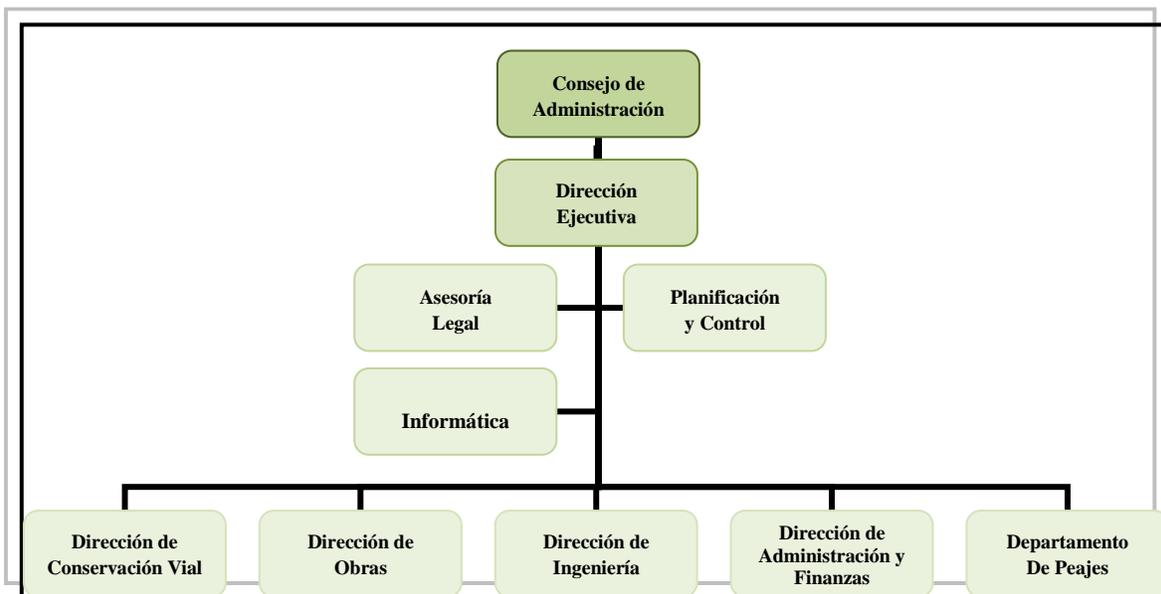
Básicamente la proyección institucional se da a través de las Unidades Ejecutoras, encargadas una de formular los proyectos y las otras dos de ejecutarlos, según sea la naturaleza de estos.

Las unidades ejecutoras del CONAVI son tres direcciones en las que se centra la labor sustantiva de la Institución:

- **Dirección de Ingeniería**
Es la responsable de programar, coordinar y ejecutar el proceso de contratación del diseño de las obras por licitar, sean estas proyectos de conservación, mejoramiento, reconstrucción y construcción de obra nueva en la red vial nacional. Le corresponde atender los procesos de contratación en lo que se refiere a asuntos técnicos.
- **Dirección de Conservación Vial**
Programa, coordina y supervisa el desarrollo de los programas y proyectos de conservación en la Red Vial Nacional, incluidas las carreteras con peaje y la red nacional en lastre, administrando para ello además, los contratos de supervisión.
- **Dirección de Obras**

Programa, coordina y supervisa el desarrollo de los programas y proyectos de mejoramiento, reconstrucción y construcción de obra nueva en la Red Vial Nacional, administrando también los contratos de supervisión. 12

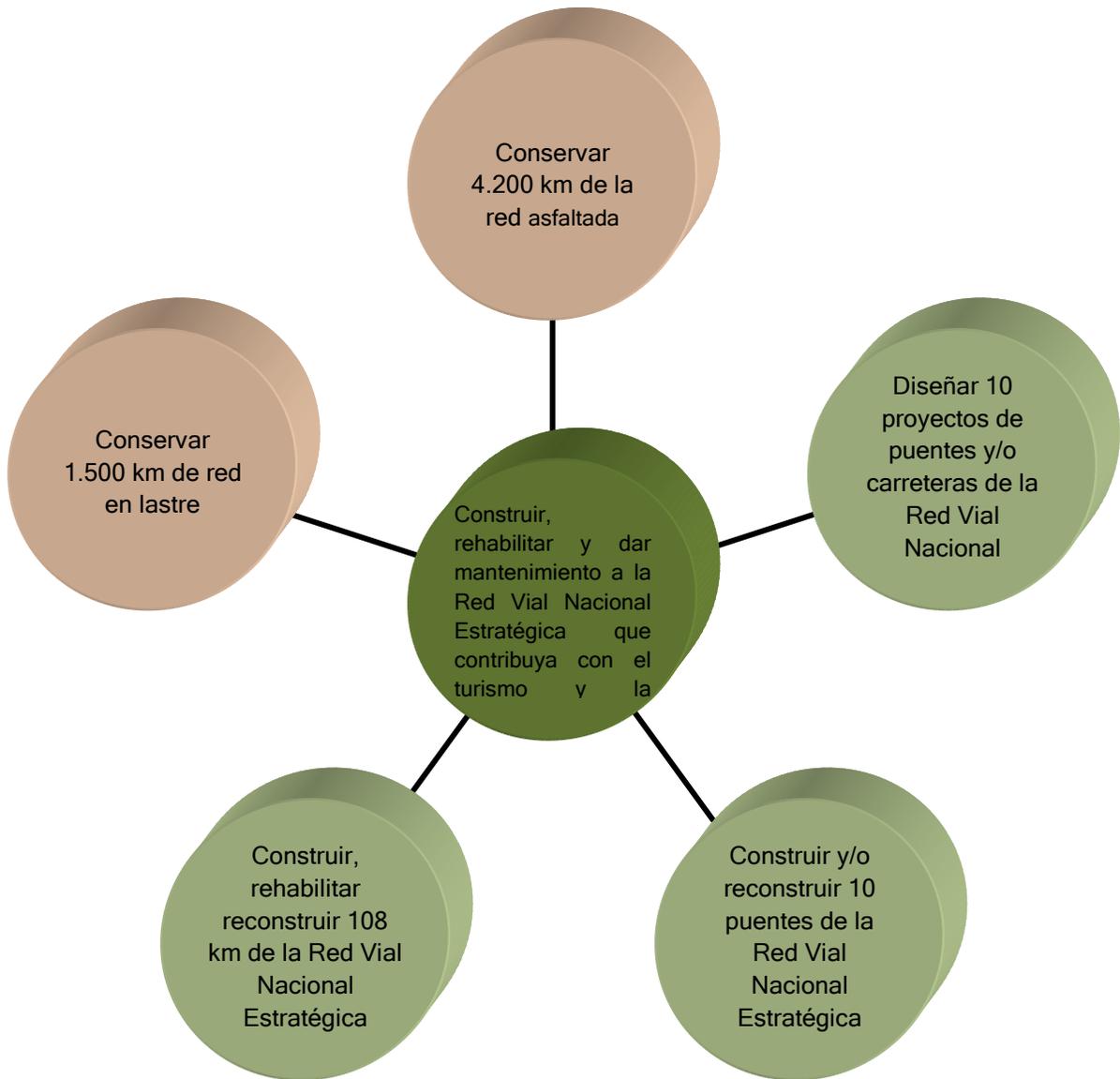
La estructura organizativa aprobada por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, según oficio DVM-216-2002 del 11 de diciembre de 2002; suscrito por el señor Jorge Polinaris Vargas es la que se muestra en el siguiente organigrama.



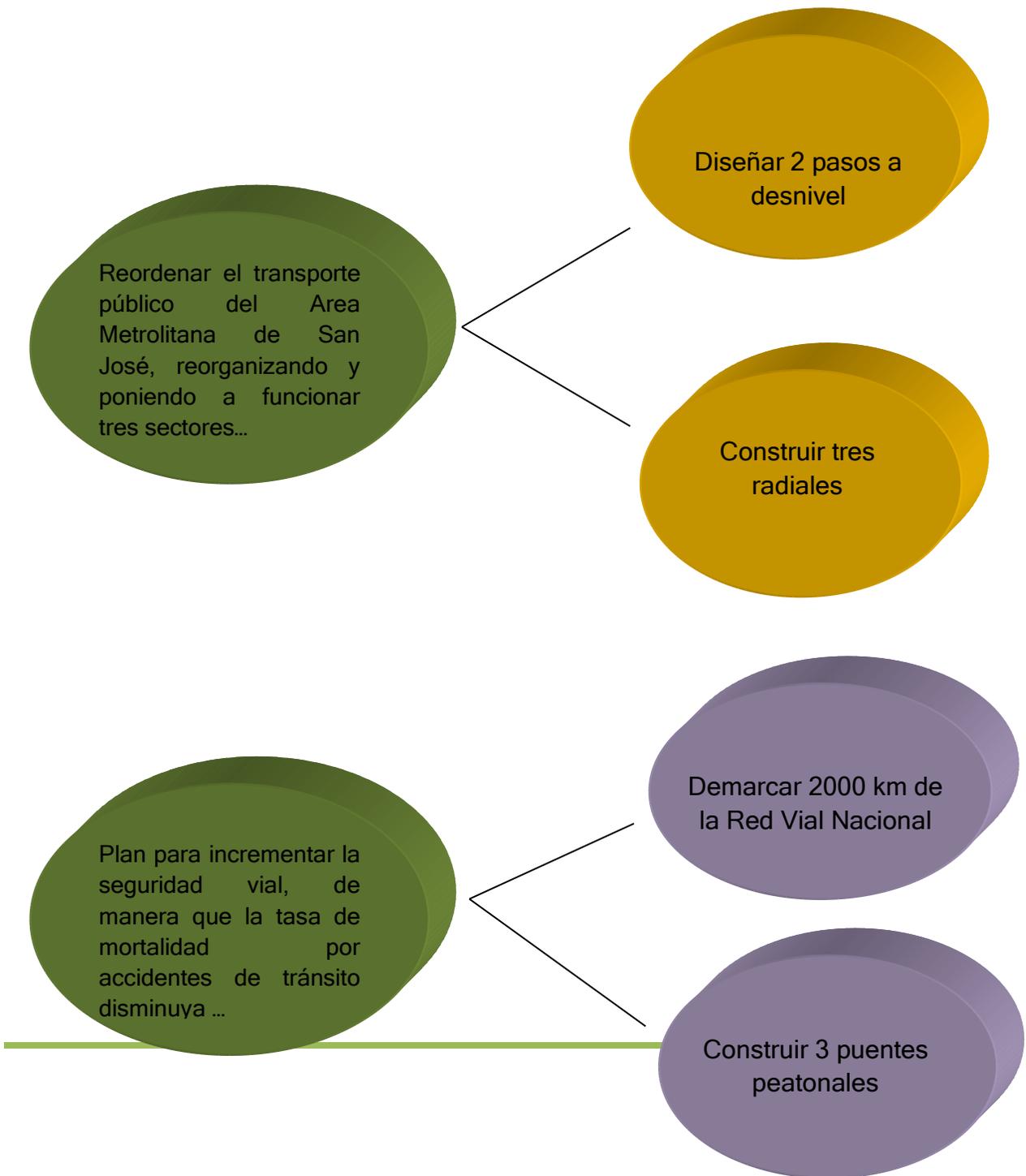
El Plan Nacional de Desarrollo considera acciones estratégicas cuya responsabilidad de cumplimiento recae en el CONAVI, ello de acuerdo con su

competencia y capacidad. Para cada una de las acciones estratégicas, anualmente se definen las metas correspondientes.

De tal forma que para la Institución, su aporte para el cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo vigente, se resume como sigue:



Los programas presupuestarios “2: Conservación Vial” y “3: Construcción Vial”, dan cobertura a la totalidad de la Red Vial Nacional, mediante la atención de las vías con superficie en lastre, tierra, asfalto o concreto; por medio de las acciones de conservación que son supervisadas en cada una de las zonas atendidas por profesionales. Paralelamente se realizan proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras y puentes que contribuyen con el desarrollo social, comercial y productivo del país.



La Gestión del CONAVI

“El sector transportes constituye uno de los pilares fundamentales del desarrollo socioeconómico de cualquier país, por cuanto la infraestructura de esta índole actúa como un incentivo a la producción, al atraer capital y la mano de obra para aprovechar los recursos naturales, al posibilitar una mayor producción de bienes y servicios, y al hacerlos más fácilmente asequibles al consumidor. Además, los transportes contribuyen al mejoramiento de la salud pública y de la educación en general, al facilitar el intercambio de ideas y culturas”, y recordando que antes del año 1980 “...Costa Rica había logrado poseer una red vial con un satisfactorio grado de madurez: bien conformada y distribuida, y con suficiente extensión y densidad como para permitir la comunicación entre los más distantes centros de población con los de mayor relevancia socioeconómica, habiendo quedado resueltos casi en su totalidad la mayoría de los problemas de integración territorial; problemas que aún hoy, están muy lejos de solucionar la mayor parte de los países en vías de desarrollo.”²

² CONAVI. Plan Anual Operativo para el Año 2003. Setiembre de 2002.

Programa 01 “Administración Superior”:

17

En él se incorporan los órganos de decisión política y gerencial así como los sistemas de administración y de control financiero. En este programa se realizan actividades de carácter sustantivo y otras de asesoría y apoyo administrativo.

Este programa está integrado por el Consejo de Administración, la Dirección Ejecutiva, las Unidades Asesoras (Asesoría Legal, Planeamiento y Control, Informática y Costos) y la Dirección de Administración y Finanzas.

Las principales actividades realizadas por las dependencias involucradas son:

PRINCIPALES ACTIVIDADES
✓ SEGUIMIENTO A LA GESTION INSTITUCIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE METAS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO
✓ ELABORACIÓN INFORME DE EVALUACIÓN SEMESTRAL DEL 2008
✓ INFORME DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA SEMESTRAL DEL 2008
✓ CONTRATACION DE LA OPTIMIZACIÓN DE PROCESOS DE LA UNIDAD DE PLANEAMIENTO Y CONTROL
✓ PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE REORGANIZACION INSTITUCIONAL A MIDEPLAN (ESTRUCTURA ORGANIZATIVA)
✓ CONTRATACIÓN DE LA SEGUNDA PARTE DEL MARCO ESTRATÉGICO DEL CONAVI

La Unidad de Planeamiento y Control, en coordinación con la Dirección Ejecutiva y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, gestionó lo correspondiente y se presentó la propuesta de la Reorganización Organizativa de CONAVI ante MIDEPLAN. Los directores y jefaturas de las dependencias de la Institución conocieron por medio de la señora Ministra Karla González, la propuesta e iniciaron su participación activa en el proceso hacia la implementación.

Como parte de las actividades, se trabaja en la gestión para la creación de plazas, trámite ante la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria y posteriormente ante la Dirección General del Servicio Civil. El fortalecimiento de la Institución y el desarrollo de ventajas competitivas han sido mencionadas en informes anteriores, por lo que no se incluyen en el presente documento.

Se elaboró y presentó a las autoridades competentes, el Informe de Gestión Semestral Institucional 2008, según los lineamientos establecidos para ello. En cada una de las metas incorporadas en el Plan Operativo Institucional correspondiente, se presentó el detalle del avance físico y la gestión financiera se clasificó por programa presupuestario.

La Unidad de Planeamiento y Control, entre otros, coordinó y dio seguimiento a la empresa Desarrollos Informáticos DEINSA S.A. (DEINSA), contratada para formular la Segunda Etapa del Marco Estratégico del CONAVI, consultoría que se desarrolla de acuerdo con la programación y finalizaría en enero del 2009, para someter a consideración del Consejo de

Administración el informe final en el primer trimestre de ese mismo año. Paralelamente se gestiona lo correspondiente a fin de implementar el Sistema DELPHOS, para dar seguimiento al POI vigente.

19

Durante el tercer trimestre la Unidad de Planeamiento y Control, también ha trabajado de cerca en conjunto con la firma DEINSA SA, que tiene la contratación de la consultoría para el desarrollo de los procesos optimizados de la Unidad, gestión que considera los cambios en la reorganización de la Unidad, de cara a la propuesta institucional.

La Unidad de Planeamiento y Control coordinó con la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, se trabajó a través del convenio de cooperación entre ambas dependencias. Aunado a ello, se gestionó como corresponde y de acuerdo con los lineamientos del Ministerio de Planificación Nacional (MIDEPLAN) y la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP), en la formulación del Plan Operativo Institucional 2009.

La Unidad de Informática por su parte, desarrolló actividades propias de su competencia a fin de alcanzar los objetivos propuestos para el 2008, para cada uno de ellos se presentan las observaciones correspondientes.

Informe de Gestión Anual- 2008

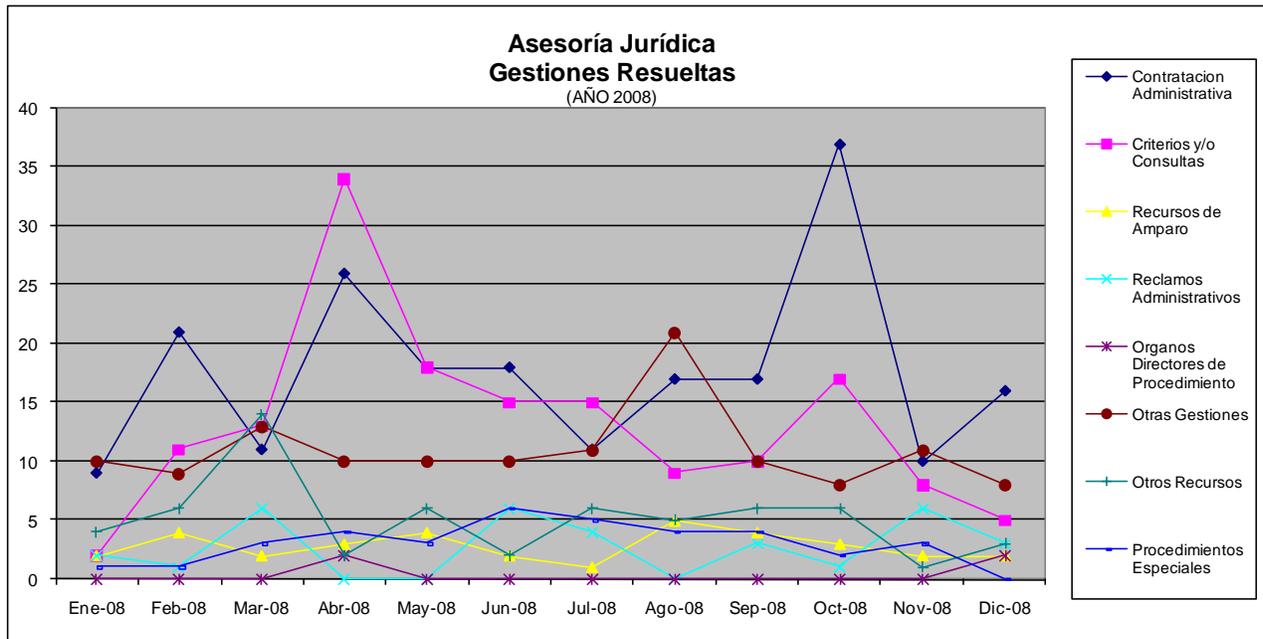
Objetivo	Observaciones
Implementar las Normas Técnicas para la Gestión y el Control de las Tecnologías de Información	Elaboración de Especificaciones Técnicas 20
Dotar a la Dirección Administrativa Financiera de un sistema de Gestión Documental	Términos de referencia /Elaboración del Cartel
Dotar al CONAVI de un Sistema de Gestión de Proyectos - Etapa III que integre todas las áreas de la organización.	Levantamiento de Requerimientos Etapa III / Elaboración del Cartel
Dotar al CONAVI de un sistema informático que Integre los Sistema en Producción.	Ejecución del Proyecto Etapa I - CONCLUIDO
Dotar al CONAVI de una solución informática que Integre los Sistemas en Producción.	Terminado Primera Etapa
Dotar a la Dirección Administrativa Financiera de un sistema Financiero Contable que integre todas las áreas de la organización	Apertura / Estudio técnico de Ofertas en 2009
Establecer la comunicación entre la Sede Central del CONAVI y las Sedes Regionales de Conservación Vial.	Se estudia la posibilidad para comunicación inalámbrica
Dotar al CONAVI del equipo de cómputo requerido, a través de dos concursos de licitación (*).	proceso concluido
Optimizar el tiempo de respuesta de Solicitudes de Certificación de Fondos a través del uso del Sistema Automatizado.	proceso concluido

Con relación a la labor efectuada por la Asesoría Legal en el año 2008, es importante resaltar que la inversión de sus recursos se concentró en la atención de 344 casos, distribuidos y clasificados como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N°1

Asesoría Jurídica													
Resolución de casos 2008													
clasificación / periodo	Ene-08	Feb-08	Mar-08	Abr-08	May-08	Jun-08	Jul-08	Ago-08	Sep-08	Oct-08	Nov-08	Dic-08	Total
Contratacion Administrativa	9	21	11	26	18	18	11	17	17	37	10	16	211
Criterios y/o Consultas	2	11	13	34	18	15	15	9	10	17	8	5	157
Recursos de Amparo	2	4	2	3	4	2	1	5	4	3	2	2	34
Reclamos Administrativos	2	1	6	0	0	6	4	0	3	1	6	3	32
Organos Directores de	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4
Otras Gestiones	10	9	13	10	10	10	11	21	10	8	11	8	131
Otros Recursos	4	6	14	2	6	2	6	5	6	6	1	3	61
Procedimientos Especiales	1	1	3	4	3	6	5	4	4	2	3	0	36
													666

Gráfico N°1



De la información incluida en el Cuadro N°1 y el Gráfico N°1, destaca la cantidad de casos en materia de contratación administrativa resueltos, que en cada uno de los procesos además de la confección del documento contractual y el trámite del refrendo correspondiente, incluye el análisis legal de las ofertas presentadas y el respectivo informe, criterio de la Asesoría Jurídica respecto al procedimiento licitatorio.

Otra de las gestiones con mayor actividad en el año que se evalúa es la atención de consultas y emisión de criterio jurídico y seguidamente los casos que resuelven son los que se han clasificado como "otras gestiones", dentro de las cuales se encuentra la tramitación de solicitudes de diferentes dependencias, elaboración de oficios, borradores de carteles, directrices, entre otras muchas, propias de la competencia de esta Unidad Organizativa.

En el informe presentado para incorporar en el presente documento, la Asesoría Jurídica resalta el incremento en la cantidad de procedimiento especiales, particularmente juicios ordinario laborales que deben atenderse en plazos perentorios y que provoca que el 80% del personal profesional de la Unidad, re programe sus actividades para atender las demandas notificadas.

En relación con la meta de análisis legales y contratos, la misma es parte de las labores primordiales de esta Asesoría, por lo que el cumplimiento es un hecho.

Por su parte, La Dirección Administrativa Financiera, a través de las unidades que la componen desarrolló su gestión del año 2008, algunos aportes en materia de finanzas se destacan seguidamente.

- ⇒ Análisis financiero de los diferentes proyectos de la institución (evaluaciones financieras, revisiones de solicitudes de reajustes de precios, entre otros).*
- ⇒ Elaboración del Informe de Ejecución Presupuestaria del 2007 y de los tres informes trimestrales de ejecución presupuestaria del año 2008 para su remisión a la Contraloría General de la República*
- ⇒ Elaboración del presupuesto extraordinario 01, 02 y 03 -2008, así como las resoluciones y las modificaciones solicitadas en el año*
- ⇒ Formulación del Presupuesto Ordinario 2009.*

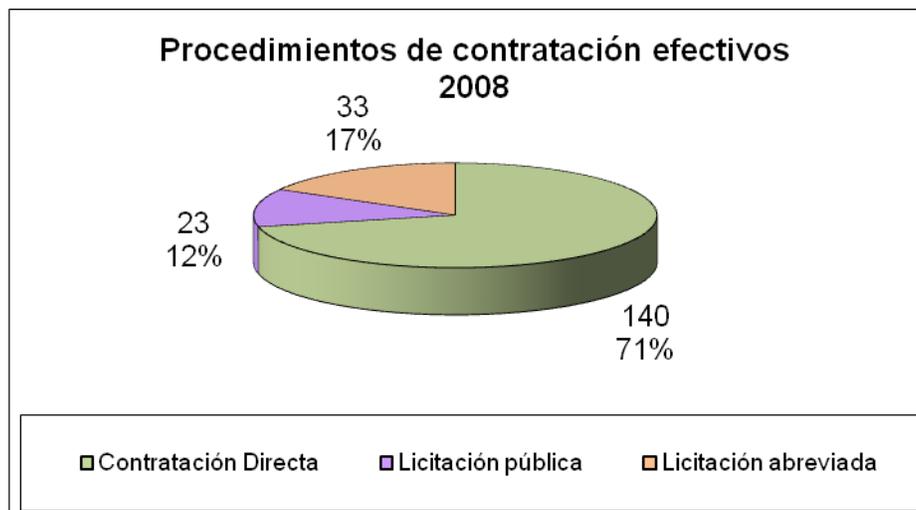
- ⇒ *Elaboración de los Estados Financieros al 30 de noviembre del 2008.*
- ⇒ *Conciliaciones bancarias de todas las cuentas de la institución.*
- ⇒ *Control financiero y presupuestario de los proyectos*
- ⇒ *Administración de los fondos del financiamiento del BCIE.*
- ⇒ *Coordinación con el BCIE, el BNCR y el BID para analizar nuevas propuestas de financiamiento.*
- ⇒ *Análisis financieros de reclamos interpuestos por empresas contratadas en diferentes procesos de contratación promovidos por CONAVI.*

La Unidad de Análisis Administrativo por su parte, formuló dieciséis manuales (de procedimientos, organización y funciones y de clases institucional), de los cuales uno ya se encuentra aprobado por el Consejo de Administración, otro está listo para ser remitido a ese Consejo, cinco se encuentran en proceso de consulta a los diferentes departamentos involucrados, cinco más están suspendidos por los cambios organizacionales incorporados con la Reorganización Institucional y tres están en etapa de formulación. Otro de los aporte de esta Unidad es la elaboración de formularios, de los cuales hay ochenta y tres documentos en trámite.

La Unidad de Recursos Humanos tiene participación en procedimientos administrativos, gestión de compensaciones, reclutamiento y selección de personal, así como análisis ocupacional, coordinación de capacitación, salud ocupacional.

Por su parte la Unidad de Proveeduría y Suministros, según se muestra en el gráfico N°2, tramitó durante el año 2008, un total de 196 procesos de contratación efectivos en sus diferentes modalidades, los cuales se distribuyen porcentualmente como sigue:

Gráfico N°2



Debe señalarse que los procesos de contratación, que se consideran en la contabilización anterior, incluyen además de los diferentes proyectos de inversión en infraestructura vial, todos los demás procesos de compras de bienes y servicios promovidos por la Institución a lo largo del año que se evalúa.

La Ejecución Presupuestaria del Programa 01: Administración Superior, para el año 2008, reporta que se ejecutó un 93% del presupuesto aprobado; y la distribución por partida se muestra en el siguiente cuadro:

Partida Presupuestaria	Presupuesto Aprobado	Presupuesto Ejecutado	Porcentaje de ejecución
0 Remuneraciones	1.003.671.266,00	990.000.811,58	99%
1 Servicios	662.513.859,00	590.955.626,48	89%
2 Materiales y Suministros	75.754.540,00	42.662.868,34	56%
5 Bienes duraderos	360.785.461,00	332.176.235,56	92%
6 Transferencias	16.000.000,00	5.801.044,86	36%
9 Sin asignación presupuestaria	-	-	
TOTAL	2.118.725.126,00	1.961.596.586,82	93%

25

Debe indicarse que los recursos asignados originalmente en la partida 9 se reasignaron, de acuerdo con las necesidades de gasto del programa. Con respecto a la partida 0 remuneraciones muestra una ejecución acorde con el cierre del periodo anual. La partida de Servicios y Bienes duraderos tiene un buen porcentaje de ejecución presupuestaria, sin embargo la de Materiales y Suministros y la de Transferencias muestran menor ejecución presupuestaria debido a que algunos de los procesos de adquisición sufrieron retrasos en las programaciones.

Programa 02 “Conservación Vial”:

27

Este programa incluye los proyectos que realiza el CONAVI y que responden a los objetivos que por ley se le encargan a la institución, relacionados con la conservación vial (mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico) y la rehabilitación de la Red Vial Nacional. La Dirección de Conservación Vial es la dependencia responsable de velar por la ejecución de esas actividades y consecuentemente la responsable del programa.

Dirección de Conservación Vial

Conservación de carreteras



Atención de emergencias



Atención de Puentes



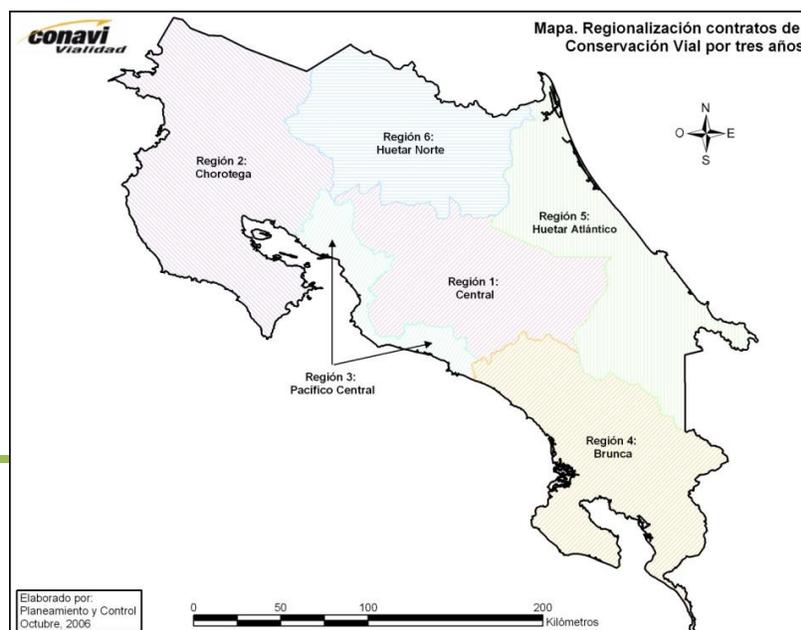
Mantenimiento de la Red en Lastre



Con el fin de buscar una disminución en los costos de transporte, además de un incremento en la generación de empleo por las distintas obras que se realizan a lo largo y ancho del país, produciendo así una mejoría en la calidad de vida de muchos costarricenses, es que se cuenta con las contrataciones de Conservación Vial de la Red Vial Nacional Asfaltada por tres años.

Estos contratos, iniciaron en julio de 2006 y durante el año que se evalúa se invirtió cerca de \$40.759 millones (cuarenta mil setecientos cincuenta y nueve millones de colones), lo que ha permitido que el CONAVI haya atendido cerca de 4.500km de la red vial nacional pavimentada con las diferentes actividades incluidas en los reglones de pago contratados, entre ellos: remoción de derrumbes en la vía, chapea en el derecho de vía, conformación de cunetas y espaldones, reacondicionamiento de calzada, bacheo con mezcla de asfáltica en caliente y bacheo de urgencia, perfilado de pavimentos, entre otras muchas tareas.

Las contrataciones se dividen en 6 regiones y en veintidós zonas que cubren la atención de todo el país.



Región/Subregión	Zona	Cobertura Geográfica		Km
		Provincia	Cantón	
Región 1 Central, Subregión San José	Zona 1-1	San José	San José, Goicochea, Alajuelita, Vásquez de Coronado, Tibás, Moravia y Montes de Oca.	612.0
Región 1 Central, Subregión San José	Zona 1-2	San José	San José, Escazu, Puriscal, Mora, Santa Ana y Turribares	
Región 1 Central, Subregión San José	Zona 1-3	San José	Desamparados, Curridabat, Acosta, Tarrazú, Aserri, Dota y León Cortés	
Región 1 Central, Subregión Alajuela	Zona 1-4	Alajuela	Poás, Alajuela (menos distrito de Sarapiquí) y Atenas	604.0
Región 1 Central, Subregión Alajuela	Zona 1-5	Alajuela	Naranjo, Grecia (menos distrito Río Cuarto), Valverde Vega, Alajuela, San Ramón y Palmares	
Región 1 Central, Subregión Alajuela	Zona 1-6	Alajuela	San Ramón (menos distrito Peñas Blancas), Palmares y Alfaro Ruiz	
Región 1 Central, Subregión Cartago	Zona 1-7	Cartago	Cartago, La Unión, Oreamuno, El Guarco y Curridabat	432.0
Región 1 Central, Subregión Cartago	Zona 1-8	Cartago	Alvarado, Paraíso, Jiménez y Turrialba	
Región 1 Central, Subregión Heredia	Zona 1-9	Heredia	Heredia, Barva, Santo Domingo, Sta. Bárbara, San Rafael, San Isidro, Belén y Flores.	185.0
Región 2 Chorotega	Zona 2-1	Guanacaste	Liberia, Carrillo y La Cruz	798.0
Región 2 Chorotega	Zona 2-2	Guanacaste	Abangares, Cañas y Tilarán	
Región 2 Chorotega	Zona 2-3	Guanacaste	Bagaces, Santa Cruz y Carrillo	
Región 2 Chorotega	Zona 2-4	Guanacaste/Puntarenas	Puntarenas (Paquera, Manzanillo, Lepanto y Cóbano), Nicoya, Hoiancha y Nandavure.	
Región 3 Pacífico Central	Zona 3-1	Puntarenas	Puntarenas (excepto Paquera, Manzanillo, Lepanto y Cóbano), Montes de Oro y Esparza.	340.0
Región 3 Pacífico Central	Zona 3-2	Puntarenas	San Mateo, Orotina, Garabito, Parrita y Aguirre (excepto Savegre)	
Región 4 Brunca	Zona 4-1	San José-Puntarenas	Pérez Zeledón y Osa	676.0
Región 4 Brunca	Zona 4-2	San José-Puntarenas	Buenos Aires y Coto Bruz	
Región 4 Brunca	Zona 4-3	San José-Puntarenas	Osa, Golfito y Corredores	
Región 5 Huetar Atlántica	Zona 5-1	Limón	Pococi, Guácimo y Siquirres.	318.0
Región 5 Huetar Atlántica	Zona 5-2	Limón	Matina, Limón y Talamanca.	
Región 6 Huetar Norte	Zona 6-1	Alajuela	Sarapiquí, San Carlos, el distrito Río Cuarto, el distrito de Sarapiquí, el distrito de Peñas Blancas.	565.0
Región 6 Huetar Norte	Zona 6-2	Alajuela	Los Chiles, Upala, San Carlos y Guatuso.	

La red vial nacional en lastre ha sido atendida en menor proporción a lo programado originalmente, a pesar de la ardua labor de la Dirección de Conservación Vial, en coordinación con la Dirección Jurídica, Dirección

Ejecutiva y la Proveduría Institucional, las apelaciones presentadas por las empresas contratistas generaron atrasos en el proceso licitatorio, imposibilitando el inicio de las intervenciones en las fechas previstas. La inversión reportada en relastro de vías asciende aproximadamente a \$2,234 millones (dos mil doscientos treinta y cuatro millones de colones), esto por medio de la adjudicación de 35 contrataciones de las 38 licitadas y que amparan la totalidad de la Red Vial Nacional en tierra o lastre a lo largo del todo el país. Se han atendido cerca de 1.50 km mediante diferentes actividades como limpieza y conformación de cunetas, conformación de la calzada, remoción de derrumbes, entre otras.

Los puentes en carreteras de la Red Vial Nacional, también reciben atención por impresibilidad, de manera que el mantenimiento de los mismos es otra de las tareas que son responsabilidad de la Dirección de Conservación Vial.

En el programa presupuestario 02, también reporta movimiento importante en materia de Seguridad Vial, con una inversión, en contrataciones, cercana a los \$ 1,836 millones en la demarcación de carreteras de la Red Vial Nacional, particularmente en las rutas nacionales 2, 4, 6, 32, 36, 140, 142, 151 y 702 que corresponden a líneas diferentes de la licitación 2007 LN 16-07: Demarcación horizontal con pintura y captaluces de varias rutas nacionales. Debe indicarse que el avance de las tareas fue limitado en el tercer trimestre del año, principalmente debido a las condiciones climáticas propias de nuestro país y la región centroamericana; no obstante durante el año 2008 fue posible la demarcación horizontal de 796 km.

licitación de los proyectos y la segunda, encargada de la supervisión de los proyectos en la etapa de ejecución.

Las labores de diseño de carreteras y puentes, que se encuentran bajo la responsabilidad de la Dirección de Ingeniería, han tenido mucha actividad en el año que se evalúa, principalmente en proyectos de puentes. Se concluye el periodo y esa Dirección reporta nueve diseños terminados. Financieramente el porcentaje de ejecución es inferior, dado que los proyectos de puentes son de menor cuantía que aquellos de carreteras, que son menos también en el grupo de proyectos diseñados en el 2008.

Con la gestión de la Dirección de Obras y algunos proyectos atendidos por la Dirección de Conservación Vial, se intervino 122,28 km de carreteras que representan una inversión total de \$23.620,95 millones, en actividades de construcción, reconstrucción o rehabilitación de carretera, de proyectos administrados por la Dirección de Obras; que incluyen entre otros:

- ⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 209, Sección Palmichal - Chirraca.*
- ⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 160, Sección Puerto Carrillo - Estrada - Lajas.*
- ⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 160, Sección Veintisiete de Abril - Paraíso.*
- ⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 245, Sección Rincón Puerto Jiménez.*



- ⇒ *Construcción de la carretera a San Carlos, Sección Sifón - La Abundancia.*
- ⇒ *Contratación Directa Autorizada por la CGR, Ruta Nacional N° 606, Secciones Carretera Interamericana - Los Angeles y Los Angeles - Guacimal.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional 336, sección La Legua - Monterrey - San Andrés, San Antonio de León Cortés*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional 925, sección Tilarán - Líbano*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional 613, sección Sabalito - Las Mellizas*
- ⇒ *Otros proyectos de recarpeteo o refuerzo estructural supervisados por la Dirección de Conservación Vial.*

El proyecto de construcción de la carretera a San Carlos continúa afectado negativamente en el avance, debido principalmente a las expropiaciones pendientes, situaciones que están fuera de la competencia institucional, a pesar del interés de las autoridades superiores del MOPT por agilizar los trámites, no se logró el avance proyectado.

Otros proyectos ubicados en las rutas nacionales 336, 925 y 613, particularmente las secciones La Legua - Monterrey - San Andrés, San Antonio de León Cortés, Tilarán - Líbano y Sabalito - Las Mellizas, respectivamente tuvieron orden de inicio en el último trimestre por lo que las actividades realizadas no representan un aporte significativo a la meta.



El Mejoramiento de la Ruta Nacional N°160, sección Veintisiete de Abril - Paraíso, es un proyecto prácticamente concluido, dado que ya está terminada la superficie de pavimento, sin embargo está pendiente la definición de la construcción

del puente sobre la misma ruta.

Algunos proyectos próximos a concluir son: el mejoramiento de la sección Puerto Carrillo -Estrada Lajas, en la Ruta Nacional 160 y el mejoramiento de la Ruta Nacional 209, en la sección Palmichal - Chirraca, el primero con las obras concluidas a nivel de pavimento, sin embargo, está pendiente la definición de la construcción del puente sobre la ruta intervenida. El segundo proyecto logró el avance proyectado para el periodo que se evalúa. Ambos proyectos fueron objeto de un seguimiento cercano de la programación y las actividades críticas, de manera que el aporte a la meta institucional fue el proyectado.



Por otra parte, el mejoramiento de la Ruta Nacional 160, sección Veintisiete de Abril - Paraíso, fue modificado para incluir mejoras en el diseño de acuerdo con los objetivos estratégicos institucionales, en materia de seguridad vial. Particularmente, se incluyó la construcción de una ciclovía, lo que

representa una mejora en cuanto a la calidad del proyecto, sin embargo ello no se refleja en la meta, dado que se modifica la programación original.



En cuanto a la construcción o reconstrucción de puentes, se reportó en proceso de construcción el Puente sobre el Río Balsa, sobre la Ruta Nacional N° 739. Existen dos proyectos sobre la Ruta Nacional 149 que concluyen en el 2009 por lo que no se

contabilizan en el cumplimiento de la meta en el periodo que se evalúa, una vez terminados se ofrecerán a los usuarios comunicaciones viales seguras.

Los puentes de la nueva radial Cartago - Paraíso, tienen un avance significativo, y a pesar de no haber sido considerados en el cumplimiento de la meta en el 2008, son proyectos que concluyen posiblemente en el primer semestre del 2009. Los puentes se encuentran sobre los ríos Blanquillo, Barquero y San Nicolás, todos sobre la Ruta Nacional N° 102.

Además del aporte de la Dirección de Obras, se contabiliza la instalación de nuevos puentes metálicos por parte de la Dirección de Conservación Vial, con lo que se suman cuatro puentes concluidos y dos en ejecución, al finalizar el año objeto de evaluación.

El reforzamiento de las dovela del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional N°32, está relacionado con esta meta, más no se considera en el

aporte al cumplimiento de la misma. La inversión reportada en este proyecto es de \$42.031.876,81 durante el periodo que se evalúa.

En relación con los pasos a desnivel, las intervenciones en el 2008 se resumen en la conclusión de la construcción del Paso a Desnivel San Sebastián y el diseño de dos pasos a desnivel sobre la carretera de circunvalación. Estos proyectos se ubican en las intersecciones de Alajuelita y Hatillo, para elaborar los diseños, la institución contó con una donación de la CAF.

Durante el 2008, se desarrollan las obras de construcción de cuatro proyectos de radiales, en los cuales se tiene muy buen avance, a pesar de las mejoras necesarias en los diseños de los proyectos. La Radial San Vicente de Moravia - San Isidro de Coronado, es un proyecto prácticamente concluido al finalizar el 2008. Los proyectos en ejecución son los siguientes:



⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N°10, Sección Paraíso - Cartago*

⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 211, Sección San Francisco - La Colina*



⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 215, Sección Zapote - San Francisco*

⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N°102, Sección San Vicente de Moravia - San Isidro de Coronado*

⇒ *Mejoramiento (ampliación) de la Ruta Nacional N°167, Sección Librería Universal - Ministerio de Agricultura y Ganadería*

Es importante hacer notar que las direcciones del programa presupuestario 03 serán fortalecidas en caso de aprobarse la propuesta de reorganización, en procura de una mejor gestión y cumplimiento de las funciones en materia de gestión vial y ejecución de obras.

Otra de las importantes labores desarrolladas por la Dirección de Obras es la administración de la contratación para la Construcción de Obras Civiles Menores y Suministro de Servicios de Instalaciones de Control de Pesos y Dimensiones. La estación Búfalo en el kilómetro 414 de la Ruta Nacional N°32, es un proyecto que se encuentra en ejecución y logra muy buen avance en el 2008, a pesar de haber tenido suspensiones en el desarrollo de las obras por la necesidad de tramitar modificaciones al contrato.

Con la operación de este punto de control, se favorece las inversiones en mantenimiento de las vías cercanas, dada la disminución esperada, en las

afectaciones de las carreteras por el peso inadecuado de los vehículos que las transitan.

Programa 04 “Operación e Inversión en Vías de Peaje”

41

En el ámbito Institucional, este producto se convierte en un insumo para el producto final, el cual es la ejecución de proyectos de inversión (mantenimiento, conservación y mejoras) de las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje, que brinde las condiciones de seguridad y comodidad para los conductores.

Los programas sustantivos de la Administración, que utilizan los recursos económicos efectivos, provenientes de la actividad de recaudación son: Programa 02 “Conservación Vial” y el Programa 03 “Construcción Vial”

La población beneficiada del producto de la actividad de recaudación de tasa de peaje, son todos los conductores que transitan por las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje, a saber: General Cañas (Alajuela), Florencio del Castillo (Tres Ríos), Bernardo Soto (Naranjo), Próspero Fernández



(Escazú) y Braulio Carrillo (Zurquí).

En el año 2008, la Dirección de Administración de Peaje reporta haber recaudado \$3.655.523.800,00m que representa un 91,36% del monto proyectado. El informe correspondiente, distribuye los ingresos de la siguiente forma:

Ingresos por donación de \$25 (Carril Voluntario):

Mediante decreto N°30716-MOPT, se estableció el funcionamiento del carril voluntario, este carril es uso exclusivo de vehículos livianos y los conductores deben cancelar un monto exacto de \$100, de los cuales \$75 son la tarifa correspondiente y los \$25 se califican como donación del usuario. Por este concepto, la recaudación asciende a \$107.852.675,00; monto del cual es aportado principalmente por las estaciones de peaje ubicadas en las carreteras General Cañas y Próspero Fernández, a pesar de que en ambos casos se presentan suspensiones de cobro por congestión vehicular, dada la limitada capacidad de la carretera.

Debe considerarse, además que a partir del 26 de setiembre pasado, por acuerdo del Consejo de Administración del CONAVI, se suspendió definitivamente el cobro de tasa de peaje en la carretera Próspero Fernández, por lo que las proyecciones de recaudación y el cumplimiento de la meta son afectados.

Ingresos por venta de Tiquetes Oficiales:

Para el periodo que se analiza, el monto recaudado por dicho concepto fue de \$11.0140.000,00; conforme a lo dispuesto en el decreto N°24585-

MOPT, la Administración de Peaje, provee a las instituciones públicas los tiquetes que utilizan los conductores de los vehículos oficiales, que en función de sus labores requieren transitar por las carreteras sujetas a cobro de tasa de peaje.

Ingresos por recaudación de tasa de peaje:

La recaudación de tasa de peaje se realiza en las cinco estaciones de peaje, de acuerdo con el decreto N° RGR-2703-2002 de la ARESEP, el ingreso por este concepto se reporta en ₡3.536.631.125,00. Las estaciones de peaje ubicadas en las carreteras Braulio Carrillo y Bernardo Soto, son las que mayor aporte hacen a esta recaudación. Factores como el establecimiento de la franja horaria y suspensión de cobro por congestión vehicular, vinculados con la capacidad de las vías y con ocasión de la Semana Santa y vacaciones escolares; eventos con mayor impacto en la recaudación en las estaciones de Alajuela y Escazú y en la meta propuesta.

Evaluación a Nivel de Indicadores de Resultado Intermedio y Final

Meta 2008	Indicador	Fórmula	Resultado alcanzado	Aspectos positivos y/o negativos que incidieron en el resultado alcanzado	Observaciones
Conservar 4.200 km red asfaltada	porcentaje de la RVN revestida conservada	$(\text{km atendidos de la RVN revestida} / \text{km RVN revestida}) * 100$	93%	Remitirse a los apartados "Evaluación de resultados por programa"	El 93% de la Red Vial Nacional revestida fue atendida mediante conservación vial
Conservar 1.500 km red en lastre	porcentaje de la RVN sin revestir conservada	$(\text{km atendidos de la RVN sin revestir} / \text{km RVN sin revestir}) * 100$	56%		El 56% de la Red Vial Nacional sin revestir fue atendida mediante conservación vial
Construir, rehabilitar, reconstruir, 108 km de la Red Vial Nacional Estratégica	porcentaje de la RVN mejorada	$(\text{km mejorados en la RVN} / \text{km RVN}) * 100$	2%		El 2% (122 km) de la Red Vial Nacional pasó de tener superficie en lastre a contar con una superficie de rodamiento asfaltada
Construir 3 puentes peatonales	porcentaje de proyectos con el componente de seguridad vial	$(\text{proyectos ejecutados que cuentan con el componente de seguridad Vial} / \text{proyectos ejecutados}) * 100$	100%		La totalidad de puentes peatonales construido cuentan con el componente de seguridad vial

Debe entenderse el "Componente de seguridad vial" como la incorporación de: rampas para uso de personas discapacitadas, demarcación vial, barreras de contención, barandas de seguridad, semáforos con equipos de audio y visual, ciclovías, demarcación vial con pintura y captaluces y cualquier otro elemento

*necesario para garantizar la seguridad de los usuarios de las obras de
infraestructura vial.*

Evaluación de Resultados por Programa

De conformidad con los lineamientos emitidos por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria en esta sección se presentan las 3 (tres) matrices correspondientes a las matrices de resultados por programa, en el siguiente orden:

- *Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 02 “Conservación Vial”*
- *Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 03 “Construcción Vial”*
- *Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 04 “Operación e Inversión en vías de Peaje”*

La Matriz de Resultados por Programa Presupuestario (MRP), respeta el formato establecido, se incluye de conformidad con los lineamientos emitidos por la STAP, el análisis de los resultados alcanzados en cada una de las metas, según el grado de cumplimiento correspondiente y los aspectos que influyeron para alcanzarlo.

Asimismo, se remite un cuadro con el resumen de los proyectos, administrados por el CONAVI, que se encuentran en ejecución y que aportan

al cumplimiento de cada una de las metas institucionales, reflejado en las matrices de resultados de cada programa.

Es importante rescatar que las metas de los programas 01 “Administración Superior” y 04 “Operación e Inversión en vías de Peaje”, no son consideradas en las acciones estratégicas del Plan Nacional de Desarrollo. El programa Administración Superior tiene como función principal brindar apoyo y asesoría a la Dirección Ejecutiva, el Consejo de Administración y a las unidades sustantivas, quienes a su vez tienen entre otras responsabilidades administrar los proyectos de obra civil que aportan al cumplimiento de las metas y al compromiso con la ciudadanía.

Otras metas como diseño y construcción de obras menores (TOPICS) y diseño de carreteras forman parte de las metas establecidas en el Plan Operativo Institucional Vigente, más no en el Plan Nacional de Desarrollo. A esas metas se da seguimiento y se incluye en la evaluación que origina este informe.

**Matriz de Resultados por Programa
Presupuestario N° 02
“Conservación Vial”**

Cada uno de los indicadores y metas asociadas se analiza seguidamente:

Meta: “Atender 4.200 kilómetros de la Red Vial Nacional asfaltada mediante mantenimiento periódico o conservación vial”.

Indicador: “kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas”.

El seguimiento cercano a las obras contratadas en coordinación con los organismos de inspección y la eficiente administración de los recursos asignados, permite superar el cumplimiento de la meta en un 7%, lo cual representa que durante el 2008 se atendieron 300 km más de los programados, mejorando las condiciones de las rutas nacionales.

Meta: “Atender 1.500 kilómetros de la Red Vial Nacional en lastre mediante mantenimiento periódico o conservación vial”

Indicador: “kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre”.

Como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras de lastre, estableciendo una meta que se alcanza gracias a la adjudicación de 35 de las 38 líneas que amparan los 2791 km de la Red Vial Nacional en tierra o lastre, mismas que se iniciaron parcial y progresivamente a partir de octubre de 2008.

Meta: “Demarcar 2.000 kilómetros de la Red Vial Nacional en lastre mediante mantenimiento periódico o conservación vial”.

Indicador: *“kilómetros de la Red Vial Nacional demarcados adecuadamente”*.

55

El cumplimiento parcial de la meta se debe principalmente a los problemas climáticos que sufrió el país durante el año 2008, tormentas tropicales, sistemas de baja presión, etc; lo cual retrasó la ejecución de la contratación que ampara la primera etapa de demarcación horizontal.

La inversión realizada a través del programa presupuestario O2 “Conservación Vial”, además de cumplir con la misión del mismo, permite alcanzar el objetivo estratégico asociado, específicamente: “Dotar al país de vías en buen estado de conservación `para garantizar el tránsito ágil y seguro”.

Debe señalarse que también la Dirección de Conservación Vial tiene un importante aporte para “Cumplir con las metas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 “Jorge Manuel Dengo Obregón”” y la ejecución presupuestaria de este mismo programa refleja el aumento del “nivel de aprovechamiento de los recursos a los cuales el CONAVI puede acceder con el propósito de incrementar la gama de proyectos por ejecutar”, ambos objetivos estratégicos institucionales.

Para cada una de las metas anteriormente analizadas, se presenta el Cuadro de Clasificación de Proyectos que durante el 2008 se ejecutaron.

Cuadro de Clasificación de Proyectos

Programa Presupuestario 02

**Matriz de Resultados por Programa
Presupuestario N° 03
“Construcción Vial”**

Cada uno de los indicadores y metas asociadas se analiza seguidamente:

Meta: Intervenir 108 km de la red vial nacional estratégica: como proyectos nuevos, de construcción, rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento

Indicador: “km intervenidos de la red vial nacional estratégica: como proyectos nuevos, de construcción, rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento”

Con el aporte de la Dirección de Obras y la Dirección de Conservación Vial, es posible el cumplimiento de la meta. En general, los proyectos con orden de inicio en los primeros meses del año, permiten aprovechar la época seca y el desarrollo ininterrumpido de las obras. Los diseños adecuados y resueltos los permisos de tipo ambiental y de remoción de servicios públicos, así como una adecuada relación con las entidades externas de impacto en el proyecto, solución de imprevisibilidades, y la asignación oportuna de recursos económicos, son los factores internos y externos que permiten lograr la meta.

El cumplimiento de la meta contribuye en buena medida a los propósitos de la misión del programa al permitir con los proyectos ejecutados una mejora en las condiciones de operación de la Red Vial Nacional, contribuir a la sostenibilidad de la misma y facilitar la fluidez del tránsito.

Meta: Construir / reconstruir 10 puentes de la Red Vial Nacional

Indicador: “Nº de puentes de la red vial nacional estratégica construidos y reconstruidos”.

Los puentes tipo Bailey instalados por medio de la Dirección de Conservación Vial se ubican estratégicamente en diferentes zonas del país, brindando cobertura a nivel nacional, en zonas como Tilarán, Nicoya, Santa Clara, Puerto Viejo, Guápiles, Parrita, Pérez Zeledón.

La rehabilitación de los trece puentes permite en las zonas atendidas acceder a centros de salud, educación, comercio y producción, de acuerdo con las condiciones de cada caso.

Al igual que los proyectos de carreteras, algunos puentes son afectados por soluciones pendientes, en relación con permisos ambientales, reubicación de servicios públicos y otros. Algunos de los diseños de puentes fueron concluidos en el tercer trimestre del 2008 y se espera iniciar con las obras de construcción en el primer trimestre del 2009 y por supuesto cumplir la meta del periodo.

Meta: Realizar 10 diseño de proyectos de carreteras y puentes.

Indicador: "Nº de diseños concluidos y aprobados, de carreteras y puentes".

Se concluyen once diseños, y el aporte a la meta está balanceado entre proyectos de puentes y carreteras, todos los diseños consideran el componente de seguridad vial, tal como la incorporación de aceras, rampas peatonales, ciclovías, barandas de seguridad, demarcación vial, etc. Cada elemento según las necesidades y conveniencia del proyecto en particular y la zona beneficiada.

Meta: Que el 80% de los proyectos en ejecución cumplan con el programa de trabajo establecido y aprobado.

Indicador: *“Porcentaje de proyectos que cumplen con el programa de trabajo “aprobado”*

El 100% de los proyectos finiquitados (2) cumplieron con la programación, de los proyectos en ejecución el 100% están dentro del plazo autorizado, pero del corte del programa de trabajo de proyectos en ejecución y finiquitados se obtiene el resultado indicado lo que no limita que una reprogramación y asignación de recursos permita que entreguen el proyecto dentro el plazo autorizado, por lo tanto lo realizado para un informe de cierre de periodo refleja la situación a la fecha pero no necesariamente el comportamiento final por proyecto.

Meta: Que el 80% de los proyectos en ejecución cumplan con el presupuesto de trabajo establecido y aprobado.

Indicador: *“Porcentaje de proyectos que cumplen con el presupuesto establecido”*

Es excluido de la Matriz de Resultados del Programa Presupuestario 03, dado que los proyectos en ejecución han tenido modificaciones en el alcance y al diseño por incorporación de algunas estructuras del componente de seguridad vial.

El presupuesto de cada proyecto se ha afectado, además, por la necesidad de hacer reajustes de precios, eventos compensables y otras situaciones que dependen de la situación de la economía del país.

La situación del país, afectada a su vez por la situación económica global (precios petróleo, acero, cemento entre otros) e imprevisibilidades asociadas

al tipo de actividad (ingeniería, construcción, geología, suelos); son variables que no es posible considerar en la evaluación del indicador propuesto, por tanto los resultados generados contienen gran imprecisión.

Se podrá replantear el indicador con márgenes de aceptación y con períodos de evaluación iguales al plazo de ejecución del proyecto.

Meta: Construir 3 radiales

Indicador: "Nº de radiales construidas"

Proyectos ubicados en zonas urbanas, que el caso de las radiales, generalmente presentan problemas en la reubicación de servicios públicos, diseños que deben ser ajustados y por lo tanto la necesidad de tramitar modificaciones en alcance y precios. Cada uno de los proyectos en ejecución requirió tramitar una adenda al contrato, lo que implicó suspensiones y retrasos en el avance.

Debe destacarse que el proyecto: Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº 102, sección San Vicente de Moravia - San Isidro de Coronado avanzó sin contratiempos y cumplió lo programado para el 2008.

Sin embargo, el Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº 167, sección Librería Universal - Ministerio de Agricultura y Ganadería inició hasta finales de año, esto, además de lo indicado en el párrafo precedente, son situaciones que impidieron el avance esperado para este proyecto.

Meta: Diseñar dos pasos a desnivel

Indicador: "Nº de pasos a desnivel diseñados"

El cumplimiento de la meta contribuye en buena medida a los propósitos de la misión del programa al permitir con los proyectos ejecutados una mejora en las condiciones de operación de la Red Vial Nacional, contribuir a la sostenibilidad de la misma y facilitar la fluidez del tránsito.

La meta en el 2008, es diseñar dos proyectos y la construcción de los mismos en los años siguientes, de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo vigente, al finalizar el periodo del plan, el país podrá contar con tres estructuras de este tipo.

Meta: Construir 5 TOPICS

Indicador: "Nº de TOPICS construidos"

Al igual que las radiales, los proyectos "TOPICS" se ubican en zonas urbanas, principalmente intersecciones con problemas de congestionamiento vehicular, razón por la que se originan los mismos.

Los problemas de reubicación de servicios públicos, ajustes en los diseños y la convivencia con el tránsito vehicular, principalmente en horas de congestionamiento, hacen que el inicio y la continuidad de las obras de construcción se desvíen de las programaciones establecidas originalmente.

Meta: Construir 3 puentes peatonales

Indicador: "Nº de puentes peatonales construidos"

Se concluye la construcción del puente peatonal en la Ruta Nacional N°39, Carretera de Circunvalación como complemento al Paso a desnivel construido en San Sebastián.

Sin embargo, las tareas pendientes en relación con reubicación de servicios públicos y permisos, entre otros; hacen que la orden de inicio de otros proyectos no se haya dado en el 2008.

La misión del programa se cumple responsablemente en el año 2008 y se alcanza con éxito el objetivo estratégico institucional asociado: “Disponer de infraestructura que facilite la fluidez del tránsito”, al realizar mejoramiento de carreteras en lastre y la construcción de puentes definitivamente son obras que agilizan el tránsito en las rutas nacionales atendidas.

La construcción de radiales, que a pesar de no haber concluido, dotarán a los usuarios de vías más amplias y seguras, con la señalización adecuada permitiendo al conductor mejores condiciones al viajar.

Al igual que el programa de Conservación Vial, Construcción Vial, contribuye con el cumplimiento de las metas instituciones del Plan Nacional de Desarrollo y con el aumento del “nivel de aprovechamiento de los recursos a los cuales el CONAVI, contribuyendo por lo tanto en alcanzar los objetivos estratégicos institucionales.

Para cada una de las metas anteriormente analizadas, se presenta el Cuadro de Clasificación de Proyectos que durante el 2008 se ejecutaron.

Cuadro de Clasificación de Proyectos

Programa Presupuestario 03

Matriz de Resultados por Programa
Presupuestario N° 04
“Operación e inversión en vías
sujetas al cobro de tasa de peaje”

El programa presupuestario 04, tiene como meta recaudar el 100% de los recursos proyectados, sin embargo, el reporte de correspondiente, indica que la recaudación anual alcanza un 91,3% del monto total estimado. Ello principalmente a que en el momento de fijar la meta 2008, no se consideró la disminución de ingresos por cobro de la tasa de peaje, en la carretera Próspero Fernández (Escazú), dada la ampliación de la franja horaria (de 3:00 p.m. a 8:00 p.m.) implementada a partir del 21 de mayo pasado. Otro factor que afecta el cumplimiento de la meta es la suspensión de cobro definitiva en esa misma estación de peaje por acuerdo del Consejo de Administración de CONAVI; acuerdo tomado a raíz de los trabajos que se realizan en esta dada en concesión.

La gestión efectiva de administración, supervisión, control, verificación y fiscalización y, supervisión de las actividades de cobro, genera excelentes resultados, particularmente notables por la reducción en el periodo de cobro de la tasa de peaje por las suspensiones mencionadas.

Con recursos del programa 04, la Dirección de Obras atiende el puente sobre el Río Virilla, en la Ruta Nacional N° 32, al cual se hizo un reforzamiento en la dovela. Ello contribuyendo con el logro de objetivos del programa cual es la contribución con el mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios de las vías.

Como fuente de verificación de la información presentada, se incorpora el cuadro de Ingresos Estimados vrs Ingresos reales según Estación de Peaje, por

*diferencia de conceptos, remitido para su efecto por el Departamento de
Administración de Peajes.*

Evaluación de los Resultados a Nivel Institucional

A manera de resumen, se presenta el siguiente cuadro, en el que se muestra la clasificación de las metas de acuerdo con su nivel de cumplimiento en el 2008, según los rangos definidos para su efecto, por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria.

Resumen de Metas de Indicadores de Gestión y/o Resultados de todos los Programas

Nivel de Cumplimiento	Resultados de la matriz de resultados de todos los programas	
	Metas	
	Programadas	Realizadas
Metas sobrecumplidas		1
Metas cumplidas		5
Metas cumplidas parcialmente		2
Metas no cumplidas		4
Totales	12	12

La institución tiene excelentes resultados en el cumplimiento de cinco de las metas anuales establecidas, es así como la gestión institucional ha enfocado sus esfuerzos en acciones estratégicas que permiten alcanzar los objetivos de creación de este Consejo, cuales son la conservación de la red vial asfaltada y

en lastre o tierra, la construcción, reconstrucción, rehabilitación y mejoramiento de vías y de puentes y la administración del diseño de carreteras y puentes. El cumplimiento de estas metas tan importantes para la sociedad, es un aporte significativo en el desarrollo nacional, particularmente en el sector turístico y productivo.

Es así como las cuatro metas de la acción estratégica: “Construir, rehabilitar y dar mantenimiento a la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción nacional” se cumplieron en el 2008. Que además representa el cumplimiento de la misión institucional y una de las prioridades del CONAVI.

CONAVI gestionó lo correspondiente a fin de agilizar los procesos de contratación y evitar atrasos en los procesos, además de contar con el apoyo y reconocimiento de la señora Ministra en actividades que contribuyen con importancia al bienestar y satisfacción del usuario, por lo que para el 2009, las contrataciones para el mantenimiento y conservación de las vías en lastre permitirán, mayores inversiones con intervenciones de mejor calidad en las vías nacionales.

Otras metas, sin embargo y de acuerdo con los niveles de cumplimiento establecidos en los lineamientos vigentes, son clasificadas como metas no cumplidas, es el caso demarcación vial y construcción de radiales, esta última a pesar de contar con un porcentaje de cumplimiento superior al 50%.

Muy importante indicar que la intervención relacionada con el cumplimiento de la meta construcción de radiales, es realmente impresionante, logrando grandes avances en el mejoramiento de las vías, principalmente en la radial a San Vicente de Moravia - San Isidro de Coronado que tiene un 89% y Paraíso - Cartago con un 84% en el avance de la contratación. Sin embargo, por las razones explicadas no fue posible concluir los proyectos durante el 2008, se espera finiquitar estas contrataciones en el 2009. No obstante debe destacarse que estos proyectos los trabajos pendientes son la conclusión de los puentes y la demarcación.

La ejecución de los proyectos mencionados en el párrafo precedente constituye una de las prioridades institucionales: “La construcción de 6 radiales y 3 pasos a desnivel contribuirán al reordenamiento del transporte público del Área Metropolitana de San José”; generada a partir del compromiso adquirido con la ciudadanía, del cual CONAVI tiene un excelente avance proyectando el cumplimiento del mismo al finalizar el periodo del “Plan Nacional de Desarrollo 2006-02010 Jorge Manuel Dengo”

Para realizar la demarcación vial de algunas rutas nacionales el CONAVI promovió, a través de la Dirección de Conservación Vial, dos licitaciones, la primera inició en el 2007 y concluyó en el 2008, tuvo algunos problemas con la calidad de los productos aplicados que afectaron la continuidad de las actividades y a la vez retrasó la orden de inicio de la segunda licitación, permitiendo la afectación de factores climáticos propios de los últimos meses del año.

Finalmente, la construcción de TOPICS y puentes peatonales son metas que se clasifican como metas no cumplidas, en cada uno de los casos, las principales limitaciones se debieron a incumplimiento de plazos, extensos y complicados trámites de coordinación para la remoción de servicios públicos en derecho de vía, así como la necesidad imperante de resolver asuntos pendientes para iniciar las obras de construcción en proyectos ubicados en zonas urbanas.

Por otra parte, cada una de las dependencias del CONAVI incide positivamente en el logro de los objetivos institucionales, de manera que gracias al aporte de ellas fue posible alcanzarlos en el periodo que se evalúa. Seguidamente se analizará cada uno de los objetivos.

“Cumplir con las metas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 - 2010 Jorge Manuel Dengo Obregón”

A manera de resumen, el cuadro siguiente señala el porcentaje de cumplimiento de las metas que son responsabilidad del CONAVI y que constituyen un compromiso con la ciudadanía.

Consejo Nacional de Vialidad		
Gestión 2008		
Acción Estratégica	Meta PND	% de cumplimiento
Construir, rehanilitar y dar mantenimiento a la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país	Conservar 4.200 km red asfaltada	107%
	Conservar 1.500 km red en lastre	100%
	Construir, rehabilitar, reconstruir, 108 km de la Red Vial Nacional Estratégica	114%
	Construir y/o reconstruir 10 puentes de la Red Vial Nacional Estratégica	140%
	Diseñar 10 proyectos de carreteras y puentes de la Red Vial Nacional Estratégica	110%
Reordenar el transporte público del área Metropolitana de San José, reorganizando y poniendo en marcha tres sectores: San José - Pavas San José- San	Construir 3 radiales	74%
	Diseñar dos pasos a desnivel	100%

Con la información presentada se evidencia que seis de las siete metas establecidas, tienen porcentajes de cumplimiento iguales o superiores al 100%

“Alcanzar un desempeño satisfactorio con respecto a las expectativas que los entes autorizantes esperan de la entidad”

La información del cuadro anterior demuestra que CONAVI cumple con el compromiso adquirido, dotando a los usuarios de mejores condiciones para transitar por las rutas nacionales intervenidas en cada una de las modalidades. El mejoramiento de las carretas permite pasar de superficies de

asfalto a superficies asfaltadas en las carreteras, la intervención de las radiales representa mayor comodidad para circular en las zonas urbanas, la construcción de puentes rehabilita la comunicación entre poblaciones y la conservación de rutas en asfalto y lastre ofrecen, a quienes las utilizan, un paso seguro.

Al evaluar los resultados del CONAVI, es posible afirmar que los resultados alcanzados en el 2008 son satisfactorios y cada uno de los ciudadanos puede tener la confianza de que los recursos públicos administrados por la Institución se han invertido responsablemente en obras que contribuyen con el desarrollo del país.

“Aumentar el nivel de aprovechamiento de los recursos a los cuales el CONAVI puede acceder con el propósito de incrementar la gama de proyectos a ejecutar”

La ejecución presupuestaria institucional para el periodo 2008, la distribución de la inversión en cada uno de los programas presupuestarios, permite el cumplimiento de las metas, que a su vez significa la ejecución de proyectos diferentes y distribuidos a lo largo del todo el país.

La mayor inversión Institucionales se ejecuta precisamente mediante los programas 2, 3, y 4, por ser recursos destinados a proyectos de infraestructura vial en los diversos tipos de intervención.

“Agilizar y ordenar procesos claves de la organización ofreciendo un servicio que contribuya a mejorar la calidad de vida de los beneficiarios”

81

Particularmente, el programa presupuestario 01 “Administración Superior” es el que contribuye en el logro de este objetivo; su gestión eficiente, asesoría y apoyo brindados a las unidades sustantivas de la Institución se ve reflejado en los resultados alcanzados en cada una de las metas programas en el periodo que se evalúa.

“Dotar al país, de vías en buen estado de conservación para garantizar el tránsito ágil y seguro”

Este es otros de los objetivos con mayor impacto para los usuarios de la Red Vial Nacional, dado que CONAVI tiene cobertura en todo el país, seccionado en 22 zonas atendidas particularmente según las necesidades, la Dirección de Conservación Vial coordina las labores por medio de las contrataciones para el mantenimiento rutinario en rutas con superficie revestida y con superficie de lastre o tierra.

“Disponer de infraestructura vial (carreteras y puentes) acordes con las necesidades de país, para garantizar la fluidez del tránsito”

Este objetivo es cubierto con el programa presupuestario 03 “Construcción Vial”, particularmente con la Dirección de Obras que administra los proyectos de construcción, rehabilitación de carreteras y puentes. En este sentido las metas propuestas son alcanzadas en el 2008 y los resultados definitivamente inciden positivamente en el cumplimiento de este objetivo.

“Aumentar el nivel de interacción con actores claves para ofrecer a los usuarios de la red vial nacional carreteras de calidad”

Particularmente, en coordinación con la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, se realizaron gestiones importantes para la formalización del financiamiento externo que permitirá a la Institución la construcción de proyectos necesarios e importantes en su contribución al desarrollo del país y el bienestar de los usuarios de las rutas nacionales.

Situación Financiera

La ejecución presupuestaria institucional en el año 2008 es de un 84%, desagregada en cada uno de los programas presupuestarios tal como se muestra en el cuadro siguiente:

Consejo Nacional de Vialidad			
Programa Presupuestario	Presupuesto Aprobado	Presupuesto Ejecutado	Porcentaje de ejecución
01: Administración Superior	2.118.695.126,00	1.961.596.586,82	93%
02: Conservación Vial	58.345.475.710,00	57.501.909.270,51	99%
03: Construcción Vial	64.725.822.090,00	46.915.114.353,48	72%
04: Administración de peajes	6.640.757.691,00	4.775.348.391,02	72%
TOTAL	131.830.750.617,00	111.153.968.601,83	84%

Es importante mencionar que la ejecución presupuestaria institucional sin considerar los recursos de la línea de crédito del Banco Centroamericano de Integración Económica, alcanza un 96,3%. La ejecución de esta línea de crédito, se realiza en función de las necesidades de los proyectos financiados y la totalidad de los recursos se ubican en el Programa 3 Construcción Vial. Asimismo, cabe resaltar que al final del año por problemas de liquidez, el Banco Centroamericano de Integración Económica dejó de girar recursos, por lo que el CONAVI tuvo que financiar algunos proyectos incluidos dentro de la línea de crédito, con recursos del Fondo Vial.

El Programa 01 “Administración Superior”, tiene una ejecución presupuestaria del 93%, gracias a la gestión oportuna y planificada de cada una de las dependencias que lo componen; por estar enfocado al apoyo y asesoría requerida por los procesos sustantivos y las actividades previas a la formalización de algunas contrataciones se realizaron en el 2007, permitiendo el inicio de las mismas en el periodo que se evalúa. Las consultorías promovidas en el 2008, se llevaron a cabo según las programaciones establecidas, gracias al seguimiento y trabajo coordinado de las empresas contratadas y la contraparte institucional.

De la misma forma, otras contrataciones se cancelan por mes vencido (limpieza y vigilancia) o actividad ejecutada (proyectos de obra civil), de ahí que la ejecución presupuestaria no necesariamente refleja con exactitud la ejecución física de las actividades constructivas en el periodo que se evalúa.

El Programa 02 “Conservación Vial” es el programa con mayor ejecución presupuestaria, ello por cuanto las labores se desarrollan de manera constante a lo largo del año, los egresos ascendieron a la suma de \$57.501,8 millones. La Dirección de Conservación Vial trabaja activamente en dos de las tres metas del Plan Nacional de Desarrollo bajo su responsabilidad y que a la vez representan uno de los objetivos de creación institucional como es la conservación de las rutas nacionales.

En el programa 03 “Construcción Vial” se ejecutaron recursos por un monto de \$46.915,1 millones, el porcentaje de inversión con mayor aporte en la ejecución presupuestaria está relacionado con el desarrollo de proyectos viales de mejoramiento y aquellos desarrollados en zonas urbanas: las radiales, que por las razones expuestas no se ejecutaron al ritmo previsto.

Es importante recalcar que algunos requerimientos de expropiaciones, coordinación con otras instituciones para la reubicación o remoción de

servicios públicos, permisos ambientales u otros necesarios para poder dar la orden de inicio de construcción de los proyectos, ha limitado el cumplimiento de las programaciones previstas para el desarrollo esperado del Plan Operativo Institucional vigente.

En el programa 04 "Administración de peajes", la ejecución presupuestaria ascendió a \$4.775,3 millones, producto de la recaudación de las rutas sujetas a dicho cobro.

Finalmente la participación de cada uno de los programas presupuestarios en la ejecución del presupuesto de CONAVI, se representa gráficamente y es fácil identificar que los programas 02 "Conservación Vial" y 03 "Construcción Vial" son los que mayor impacto tienen en el presupuesto institucional, por las funciones y competencias de las dependencias que los conforman.

Consejo Nacional de Vialidad			
Programa Presupuestario	Presupuesto Aprobado (¢)	Presupuesto Ejecutado (¢)	Porcentaje de ejecución
01: Administración Superior	2.118.695.126,00	1.961.596.586,82	93%
02: Conservación Vial	58.345.475.710,00	57.501.909.270,51	99%
03: Construcción Vial	64.725.822.090,00	46.915.114.353,48	72%
04: Administración Superior	6.640.757.691,00	4.775.348.391,02	72%
TOTAL	131.830.750.617,00	111.153.968.601,83	84%

CONAVI Ejecución Presupuestaria por Programa

2008



Anexo

Acuerdo Consejo de Administración
(copia)