

2009



Informe de Gestión Anual – 2009 CONAVI



Consejo Nacional de Vialidad

Dirección Ejecutiva

Unidad Asesora de Planeamiento y Control

Enero – 2010

Índice

| | |
|---|----|
| <i>Índice</i> | 7 |
| <i>Introducción</i> | 3 |
| <i>Aspectos Generales</i> | 5 |
| <i>Seguimiento de metas anuales por programa</i> | 11 |
| <i>Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N°</i> <i>01 “Administración Superior”</i> | 14 |
| <i>Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N°</i> <i>02 “Conservación Vial”</i> | 31 |
| <i>Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N°</i> <i>03 “Construcción Vial”</i> | 54 |
| <i>Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N°</i> <i>04 “Operación y Administración de Peajes”</i> | 75 |

| | |
|--|---------|
| <i>Evaluación a Nivel de Indicadores de Resultado Intermedio y Final</i> | 2 83 |
|--|---------|

| | |
|---|----|
| <i>Resumen del grado de cumplimiento de las metas de todos los programas según las categorías de valoración</i> · | 85 |
|---|----|

| | |
|--|----|
| <i>Comportamiento de la ejecución presupuestaria por programas y a nivel total</i> | 91 |
|--|----|

ANEXO I

| | |
|--|----|
| <i>Consejo de Administración</i> | |
| <i>Aprobación Informe de Evaluación Anual 2009</i> | 97 |

ANEXO II

| | |
|--|----|
| <i>Matriz de Programación, Seguimiento y Evaluación Institucional de las Metas de las Acciones Estratégicas 2009</i> | 99 |
|--|----|

ANEXO III

| | |
|--|-----|
| <i>Informe Anual 2009 - Gestión Física</i> | |
| <i>Presupuesto y recurso humano asignado por meta (Documentos solicitados por CGR)</i> | 101 |

Introducción

Este documento tiene por objetivo rendir el Informe de Labores sobre la Gestión del Consejo Nacional de Vialidad, al primer semestre del 2009.

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 y del cumplimiento de las metas institucionales incorporadas en el “Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 “Jorge Manuel Dengo Obregón” y el Plan Operativo Institucional vigente.

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 Entidad.

Aspectos Generales

Base Legal

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 originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores...”¹

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

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.

¹ Ing

Debe señalarse que la base legal, la misión y la visión del CONAVI permanecen invariantes con respecto a las indicadas en el Plan Operativo Institucional 2009 (POI 2009), remitido a la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP).

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,

Reordenar el transporte público del Area Metropolitana de San José, reorganizando y poniendo a funcionar tres sectores...

Construir 1 paso a desnivel

Construir tres radiales

Plan para incrementar la seguridad vial, de manera que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito disminuya ...

Demarcar 2000 km de la Red Vial Nacional

Construir 3 puentes peatonales

Seguimiento de metas anuales por programa

“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

De conformidad con los lineamientos emitidos por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria en esta sección se presentan las 4 (cuatro) matrices correspondientes a las matrices de resultados por programa, en el siguiente orden:

- Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 01
“Administración Superior”*
- Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 02
“Conservación Vial”*

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

- *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 han tenido ejecución en el periodo que se evalúa 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, las cuales a su vez tienen entre otras funciones, administrar los proyectos de obra civil que aportan al cumplimiento de las metas que son un compromiso con la ciudadanía.

Otras metas como diseño y construcción de obras menores (TOPICS) y ejecución presupuestaria según el tipo de intervención forman parte de las metas establecidas en el Plan Operativo Institucional Vigente, más no en el

Plan Nacional de Desarrollo correspondiente. A esas metas se da seguimiento y se incluye en la evaluación que origina el presente informe.

Matriz de Resultados por Programa 14

Presupuestario N° 01
“Administración Superior”

Programa 01 “Administración Superior”:

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 apoyo y asesoría administrativa.

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

Meta: “Ejecutar el 95% del presupuesto en el periodo correspondiente”.

Indicador: “%, ejecución presupuestario del periodo”.

En relación con la Ejecución Presupuestaria del 2009, del Programa Presupuestario N°1 “Administración Superior”, se alcanza la meta en un 93,4% que corresponde a la ejecución de un 88,8% del presupuesto aprobado; esto de acuerdo con el informe correspondiente preparado por el departamento de Ejecución Presupuestaria. Del mismo documento se desprende el siguiente detalle:

Cuadro N°1

| Programa 01: Administración Superior | | | |
|---|-----------------------|------------------------|-----------------------|
| Periodo anual 2009 | | | |
| Partida presupuestaria | Monto Aprobado | Monto ejecutado | % de ejecución |
| 0 | 1.338.384.606,00 | 1.319.106.853,59 | 98,6% |
| 1 | 982.689.000,00 | 813.267.192,07 | 82,8% |

| | | | | |
|--------------|-------------------------|-------------------------|--------------|----|
| 2 | 126.604.470,00 | 59.277.338,02 | 46,8% | 17 |
| 5 | 357.085.000,00 | 295.322.978,97 | 82,7% | |
| 6 | 30.400.000,00 | 29.682.797,30 | 97,6% | |
| Total | 2.835.163.076,00 | 2.516.657.159,95 | 88,8% | |

El nivel de cumplimiento de la meta refleja el esfuerzo realizado por alcanzar la ejecución presupuestaria del periodo 2009. Gracias al trabajo conjunto e independiente de las dependencias que conforman el Programa 01 "Administración Superior", se ejecutan las contrataciones y compras según lo programado en el primer semestre, ejecutando más de un 60% del presupuesto en la segunda mitad del año.

Se presenta seguidamente un resumen de las principales labores y funciones desarrolladas por cada una de las dependencias que conforman el Programa 01 "Administración Superior"

Las principales actividades realizadas por las dependencias involucradas son:

| PRINCIPALES ACTIVIDADES |
|--|
| ✓ SEGUIMIENTO A LA GESTIÓN INSTITUCIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE METAS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO |
| ✓ ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL INFORME DE EVALUACION ANUAL 2008 |
| ✓ ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL INFORME DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA 2008 |
| ✓ ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DE INFORMES DE GESTIÓN DEL I Y III TRIMESTRE Y SEMESTRAL 2009. |
| ✓ ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL INFORME DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DEL I Y III TRIMESTRE Y SEMESTRAL 2009. |

| | |
|--|----|
| ✓ FORMULACION Y PRESENTACIÓN DEL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL Y EL PRESUPUESTO 2010. | 18 |
| ✓ TRÁMITES NECESARIOS PARA GESTIONAR LA CREACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS PLAZAS NECESARIAS PARA IMPLEMENTAR LA REORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL, ESTO ANTE LA AUTORIDAD PRESUPUETARIA Y EL SERVICIO CIVIL RESPECTIVAMENTE. | |
| ✓ ORGANIZACIÓN DEL IV CONGRESO CENTROAMERICANO DE FONDOS VIALES REALIZADO EN ABRIL DEL 2009. | |
| ✓ ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO INSTITUCIONAL 2009, ASÍ COMO LAS MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS DEL PERIODO. | |

La Unidad de Planeamiento y Control, tuvo la responsabilidad de formular y presentar el Informe de Evaluación Anual 2008, así como los informes de seguimiento a la gestión institucional, ello con cierre trimestral y semestral en el 2009; esto en coordinación con la Dirección de Administración y Finanzas, dada su relación con el Presupuesto Institucional en cada año. La Dirección Ejecutiva remite el documento finalmente al ente rector, MIDEPLAN, STAP y CGR, de acuerdo con los lineamientos aplicables en cada caso.

Con gran éxito se realizó en el mes de abril, el IV Congreso Centroamericano de Fondos Viales “Carreteras para la integración y el desarrollo”, organizado por la Unidad de Planeamiento y Control, con apoyo de la empresa contratada.

El IV Congreso Centroamericano de Fondos Viales: Carreteras para la integración y el desarrollo” se realizó del 20 a l 23 de abril de 2009, en San José, Costa Rica.

Este evento tan importante contó con el apoyo de la Presidencia de la República y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, además de haberse

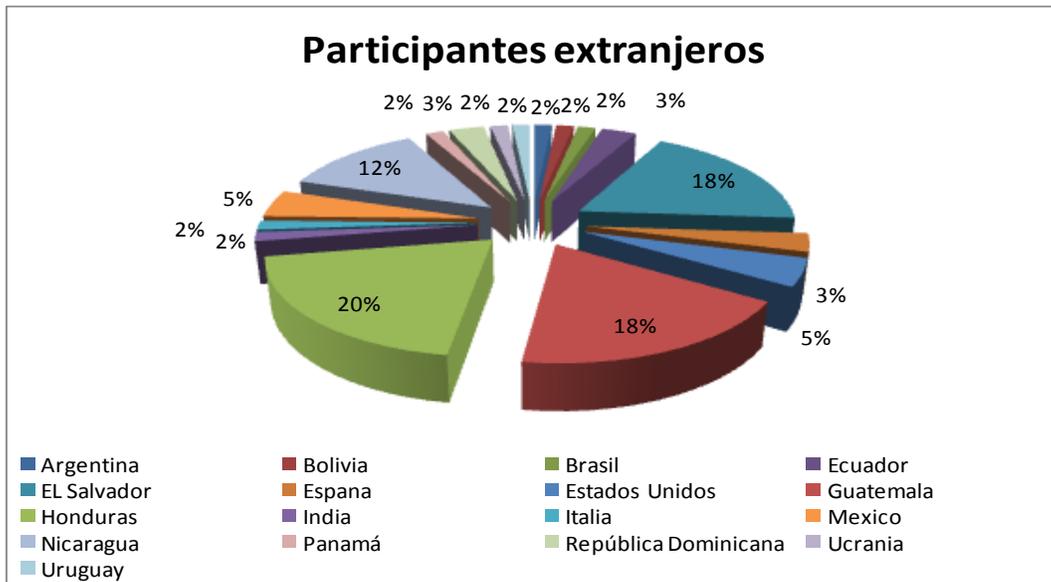
declarado de Interés Público, mediante el Decreto No. 35-096-MOPT, publicado en el Periódico Oficial La Gaceta N°55, el 19 de marzo del 2009.

19

Doña Karla González, entonces Ministra de Obras Públicas y Transportes y Presidenta del Consejo de Administración del CONAVI de Costa Rica, inauguró el martes 21 de abril el IV Congreso Centroamericano de Fondos Viales, en un ambiente pleno de cordialidad y con grandes expectativas ante la oportunidad de compartir con más de 30 conferencistas, todos profesionales reconocidos nacional e internacionalmente. Para los distintos medios de comunicación nacional y algunos pocos internacionales, el evento tuvo gran relevancia, brindando amplia cobertura en la actividad inaugural y solicitando diferentes entrevistas durante los

Profesionales participantes como conferencistas y como asistentes al evento, procedían de distintos países, entre ellos: Argentina, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, España, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, India, Italia, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Uruguay.

Gráfico N°1



La representación nacional conformada por 242 personas, entre profesionales del área, empresas constructoras y consultoras, firmas comerciales, instituciones autónomas y públicas, entre otras, se muestra seguidamente:

Gráfico N°2



Del cuadro anterior es importante destacar la participación de 23 municipalidades, 9 instituciones públicas o autónomas, 12 firmas comerciales y al menos 20 empresas constructoras y/o consultoras.

Participaron también expositores provenientes de 12 países distintos, incluyendo Costa Rica, quienes compartieron su conocimiento y experiencia en la aplicación de nuevas tecnologías así como técnicas y herramientas empleadas en sus proyectos, siempre relacionado con la infraestructura vial, temas que se desarrollaron en 26 conferencias simultáneas y 4 charlas magistrales.

Gráfico N°3



La Feria Comercial formada por 16 firmas que mostraron y ofrecieron sus productos y servicios durante los días del congreso, algunos de ellos además participaron como copatrocinadores de las actividades sociales del evento.

Es necesario resaltar la satisfacción manifestada con gran entusiasmo de quienes participaron del evento que a su criterio fue un éxito por la calidad profesional, el orden y la convivencia del 20 al 23 de abril.

El V Congreso Centroamericano de Fondos Viales se programa realizar en el año 2011 en el vecino país de Nicaragua, para el cual desde ya la señora Karen Molina, Directora Ejecutiva del FOMAV extendió la cordial invitación.

Luego de la gestión de la creación de plazas ante la Autoridad Presupuestaria producto de la propuesta de reorganización institucional del CONAVI, se brinda el apoyo solicitado por el Departamento de Recursos Humanos en la gestión ante el Servicio Civil para la aprobación y asignación de puestos para las plazas creadas.

Sobre este mismo tema, la Dirección Ejecutiva, con apoyo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, gestiona la extensión del plazo otorgado para la implementación de la reorganización, ello ante el Ministerio de Planificación Nacional (MIDEPLAN) y debido a que los plazos de análisis, consulta y aclaraciones para la aprobación correspondiente de los entes fiscalizadores se extendieron más de lo programado originalmente.

En el segundo semestre la Unidad de Planeamiento y Control, intensificó sus labores en relación con la formulación del Plan Operativo Institucional 2010, documento discutido y aprobado por los altos jefes previo a su presentación a los entes fiscalizadores y contralores.

De la misma forma, se trabajó en la recopilación de información y formulación de los primeros borradores del Plan quinquenal del CONAVI 2010-2014, sin embargo el cambio del Ministro y otras situaciones, obligaron a replantar algunas políticas de inversión proyectadas para los años considerados en el Plan, postergando la fecha de entrega de la propuesta por parte de la Unidad de Planeamiento y Control ante la Dirección Ejecutiva y ésta al Consejo de Administración para la discusión y aprobación final.

La participación de la Unidad de Asesoría Legal en casos importantes como procesos judiciales son atendidas según su prioridad, solicitando el apoyo técnico de las dependencias, según corresponda.

Particularmente, la labor efectuada por la Asesoría Legal en el periodo 2009, es importante resaltar que la inversión de sus recursos se concentró

en la solución de 594 casos, distribuidos y clasificados como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N°2

| Unidad de Asesoría Legal Resolución de casos periodo 2009 | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------|
| Materia | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio | Casos resueltos |
| Contratación Administrativa | 12 | 10 | 37 | 13 | 5 | 14 | 179 |
| Consultas y/o criterios legales | 6 | 1 | 3 | 9 | 16 | 9 | 97 |
| Recursos de amparo | 5 | 3 | 4 | 4 | 5 | 4 | 65 |
| Reclamos Administrativos | 4 | 0 | 1 | 5 | 16 | 4 | 71 |
| Órganos Directores | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Otras Gestiones | 9 | 2 | 5 | 5 | 3 | 4 | 71 |
| Otros Recursos | 3 | 2 | 1 | 5 | 4 | 5 | 57 |
| Procedimiento Judiciales | 0 | 3 | 1 | 3 | 5 | 6 | 29 |
| Procedimientos Especiales | 5 | 3 | 6 | 1 | 1 | 2 | 23 |
| TOTALES | 44 | 24 | 58 | 45 | 55 | 48 | 594 |

| Unidad de Asesoría Legal Resolución de casos periodo 2009 | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------|
| Materia | Julio | Agosto | Set. | Octubre | Nov. | Dic. | Casos resueltos |
| Contratación Administrativa | 19 | 13 | 10 | 27 | 9 | 10 | 179 |
| Consultas y/o criterios legales | 21 | 6 | 6 | 6 | 8 | 6 | 97 |
| Recursos de amparo | 4 | 7 | 7 | 10 | 10 | 2 | 65 |
| Reclamos Administrativos | 2 | 5 | 5 | 3 | 23 | 3 | 71 |
| Órganos Directores | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| Otras Gestiones | 4 | 8 | 2 | 14 | 7 | 8 | 71 |
| Otros Recursos | 16 | 7 | 2 | 2 | 6 | 4 | 57 |
| Procedimiento Judiciales | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 | 29 |
| Procedimientos Especiales | 2 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 23 |
| TOTALES | 70 | 47 | 38 | 65 | 66 | 34 | 594 |

Se destaca la gestión en materia de Contratación Administrativa, Emisión de Criterio Legal o Atención de Consultas, Reclamos Administrativos y Otras Gestiones, actividades con mayor movimiento durante el año que se analiza, tal como se muestra gráficamente.

Los casos de Contratación Administrativa, la principal ocupación de la Unidad de Asesoría Legal, incluye lo relativo a la confección de diversos contratos con ocasión de los procedimientos licitatorios instaurados por el CONAVI y su consecuente trámite de refrendo o bien aprobación interna; así como, la revisión de ofertas y la correspondiente realización de análisis legales finales, documento en el cual la Asesoría Jurídica vierte criterio respecto al procedimiento licitatorio.

Gráfico N°4



Con la finalidad de agilizar la gestión de esta Unidad, se ha gestionado con la Unidad de Informática la posibilidad de contar con sistema de información que permita administrar los documentos y expedientes legales que maneja la dependencia.

La Unidad de Informática, por su parte ha enfocado sus esfuerzos en el cumplimiento de las metas establecidas a lo interno, para cada una de ellas se resume lo gestado durante el 2009, de acuerdo a lo indicado en el informe correspondiente:

Cuadro N°3

| Meta en 2009 | % cumplimiento | Etapa en Ejecución | Comentarios |
|---|----------------|---|---|
| Contratación, estudio de requerimientos y programación | 100% | En Ejecución a partir de Julio del 2009 | Se tiene programado su terminación 29 de setiembre del 2010 |
| Contratación, levantamiento de nuevos requerimientos y inicio de la programación | 100% | En Ejecución | En espera terminación Diciembre-Enero |
| Contratación, levantamiento de requerimientos y ejecución en 3 unidades. | 100% | En ejecución | Se espera hacer una ampliación para el 2010 de nuevas unidades del CONAVI. |
| Definición de requerimientos y contratación | 100% | En Ejecución | Se deberá de coordinar con la diferentes comisiones para dimensionar el proyecto y el grado de compromiso. |
| Integración I etapa | 100% | Estudio de requerimientos | Se programaron reuniones con los diferentes proveedores de software para realizar la integración de las soluciones implementadas en el CONAVI |
| Implementación del Plan Estratégico de Tecnología de Información según el cronograma enviado a la Contraloría General de República. | 100% | En ejecución | A diciembre del 2009, se hará entrega al Consejo de Administración del documento Plan Estratégico de Informática para el 2010-2015. |
| Actualización de equipo | 100% | Ejecutado | |
| Implementación en las 4 estaciones | 100% | Ejecutado | Se espera hacer una ampliación para la Dirección de Peajes. |

Fuente: Unidad de Informática: Informe de Evaluación Anual 2009

Por su parte, La Dirección Administrativa Financiera, desarrolló su gestión en periodo que se evalúa, por medio de las Unidades que la conforman, las actividades que destacan en cada caso se resumen seguidamente:

El Departamento de Ejecución Presupuestaria es responsable de la revisión de todas las facturas tramitadas en la Institución, emitir los acuerdos de pago y generar los informes correspondientes para los ejecutores de los programas

presupuestarios; ello relacionado con el control financiero y presupuestario de los proyectos con actividad.

El Departamento de Presupuesto, como parte de la Dirección Administrativa Financiera elaboró y presentó el Informe de Presupuesto para la Evaluación Anual 2008, el Informe de Ejecución Presupuestaria del primer y tercer trimestres y el semestral, la elaboración de los Presupuestos Extraordinarios, documentos que son revisados y aprobados por el máximo jerarca institucional y posteriormente por los entes reguladores correspondientes.

El Departamento de Servicios Generales por su parte coordina lo relacionado con la administración de los 53 vehículos que pertenecen a la institución y aquellos alquilados para uso de la Dirección de Conservación Vial, los servicios de seguridad y vigilancia, limpieza y mensajería, mantenimiento del edificio y el suministro y cancelación de servicios básicos, además de coordinar lo relacionado con la oficina de archivo central de la institución.

El Departamento de Contabilidad indica en el informe correspondiente haber realizado y presentado los Estados Financieros a Contabilidad Nacional, así como otras tareas de su competencia.

Por su parte el Departamento de Recursos Humanos, se destaca la labor realizada por el área de compensaciones que procede con lo relacionado a elaboración y cancelación de planillas, los reportes correspondientes, registro, control y pago de incapacidades, horas extra u otros.

En cuanto al Departamento de Relaciones Laborales, la gestión general se enfatiza en la espera de respuesta a notas, términos de comparecencia y en la preparación de Informes de Prueba.

Otra de las áreas que se incluye en el informe correspondiente es Análisis Ocupacional, que tramita lo relacionado con estudio y asignación de puestos, traslados horizontales y convenios interinstitucionales, además de atender todo lo relacionado con la solicitud de creación de plazas producto del proceso de reorganización institucional.

El área de Reclutamiento y Selección de Personal, tramitó todas las solicitudes relacionadas con nombramientos, ascensos, estudios de anualidades, análisis de prohibición, de ingreso por carrera Profesional, entre otras atinentes.

Otros de los procesos que forman parte del Departamento y realizan la gestión que les corresponde son: Proceso de Evaluación de Período de Prueba y Capacitación. Este último con la responsabilidad de coordinar lo relacionado con los cursos de capacitación, de acuerdo con las solicitudes planteadas por los funcionarios, además de la coordinación, con el Servicio Civil a fin de certificar con las normas de este ente, la participación de los asistentes nacionales al IV Congreso Centroamericano de Fondos Viales: Carreteras para la integración y el desarrollo.

27

Por su parte la Unidad de Proveeduría y Suministros gestionó en lo de su competencia, que los procesos de contratación (licitaciones en sus diferentes modalidades y contrataciones directas), referentes a: Consultorías de diseño, consultorías de diseño y construcción, compra de materiales de construcción, servicios de consultoría profesionales, técnicos y administrativos que han sido llevados a cabo a través de la Unidad, se apeguen a la normativa de contratación vigente.

Durante el período que nos ocupa, la Institución ha tramitado 177 procesos de contratación, clasificados según se muestra seguidamente:

Gráfico N°5



EL sistema de registro de proveedores se encuentra en operación, al igual que COMPRARED, lo que ha permitido agilizar algunos procesos de contratación, particularmente en la promoción de los concursos.

El CONAVI dota a sus dependencias de los insumos necesarios para desarrollar una gestión acorde con las necesidades del país, particularmente el Programa Presupuestario 01, cuya función primordial es brindar el apoyo y asesoría que las unidades sustantivas (Direcciones de Obras, Conservación Vial e Ingeniería) requieran.

Así, por ejemplo, las contrataciones de servicios profesionales, son necesarias para facilitar la labor de las dependencias que conforman este programa, muchas de las cuales, se traducirían en mejoras del servicio que se brinda a otras Direcciones. Tal podría ser el caso de la Auditorías Técnicas, establecidas por Ley y que permitirían mejoras para que se alcancen las metas de producción de los programas presupuestarios 02 "Conservación Vial" y 03 "Construcción Vial".

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

Programa 02 “Conservación Vial”:

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

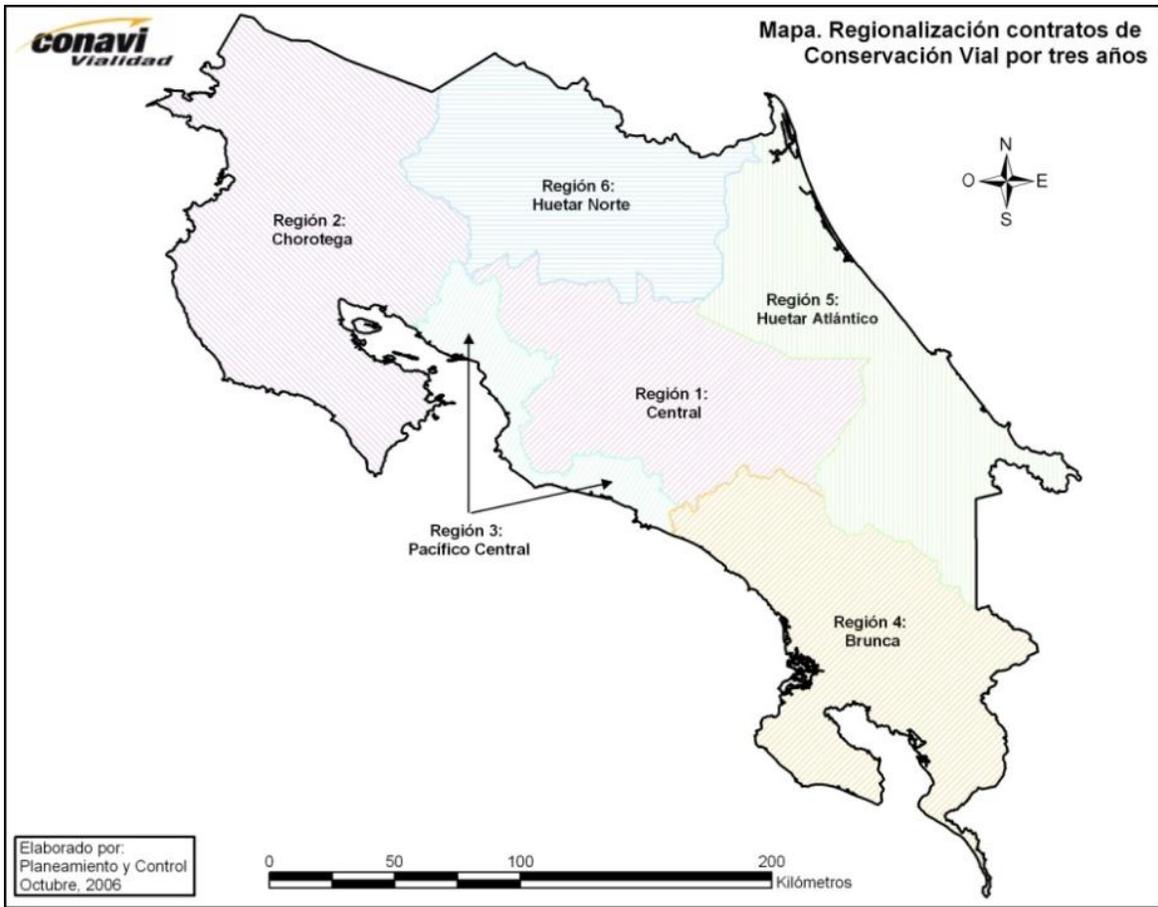


Mantenimiento de la Red en Lastre



Mediante los contratos de conservación vial por tres años, el CONAVI se ha enfocado a mejorar los niveles de servicios de las principales rutas, 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.

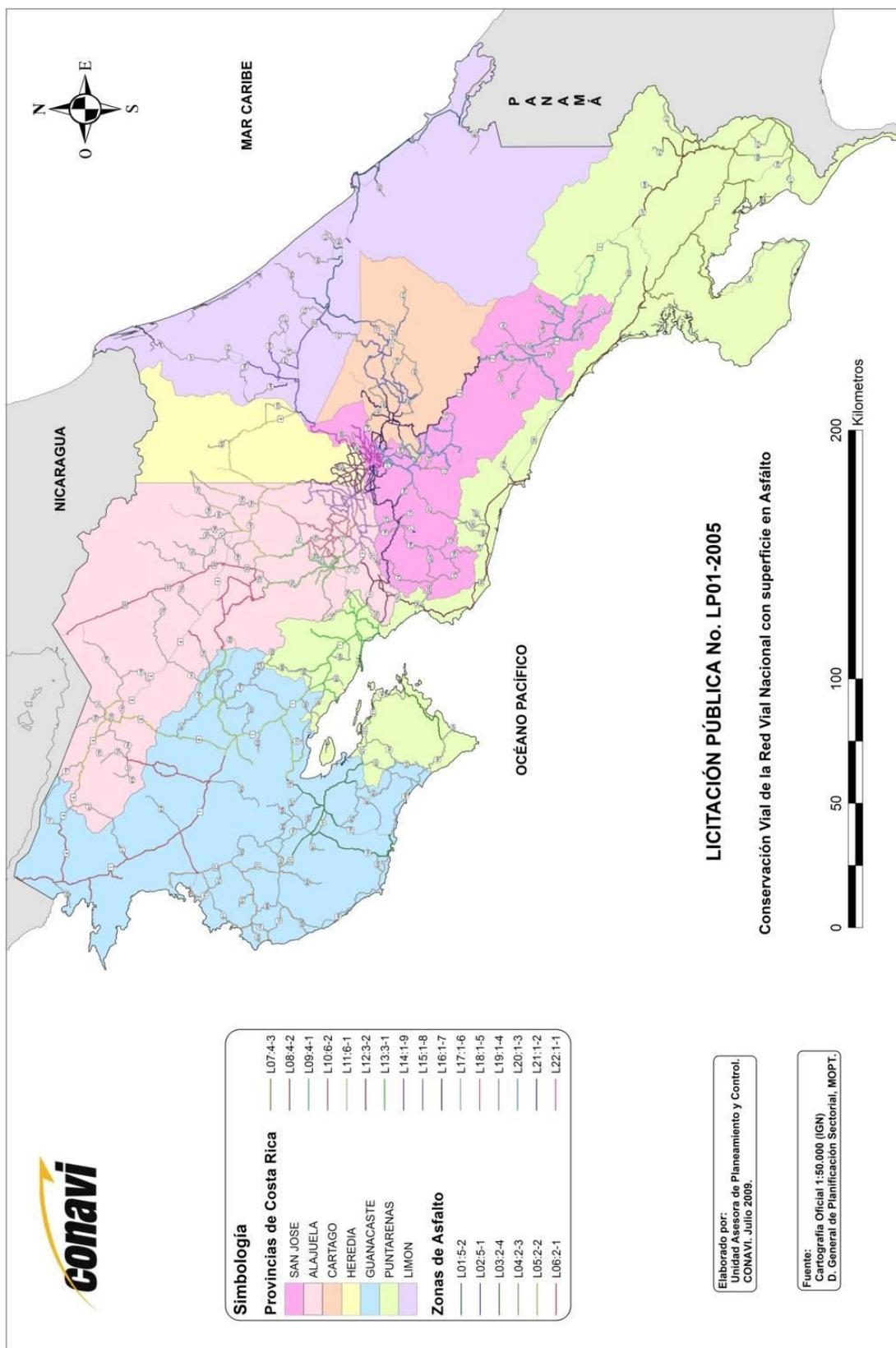
Los Contratos de Conservación Vial, iniciaron en julio de 2006. Estos Contratos de Conservación Vial por Tres Años, se dividen en 6 regiones y en veintidós zonas que cubren la atención de todo el país.



| 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, Aserrí, 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, Hojancha y Nandayure. | |
| 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 | Pococí, 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. | |

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”.



CONAVI está presente en el total de la Red Vial Nacional asfaltada, dividida en las zonas de atención indicadas, cada una de ellas supervisadas profesionalmente mediante el organismo de inspección destacado y la (s) empresa (s) contratada (s) para la atención necesaria y oportuna de las vías. Las inversiones más fuertes se realizan en época de verano para reducir el impacto en las carreteras en época de invierno, por lo que se logra el cumplimiento de la meta de acuerdo con los niveles de clasificación establecidos en los lineamientos vigentes.

Las programaciones de las obras y el seguimiento cercano a la ejecución de las mismas, en coordinación con los organismos de inspección y la eficiente administración de los recursos asignados, permite cumplir la meta anual, manteniendo en buenas condiciones de transitabilidad de la red vial nacional pavimentada.

Durante el periodo 2009 se reporta una inversión en conservación de vías y puentes de aproximadamente \$24.775 millones (veinticuatro mil setecientos setenta y cinco millones de colones), con los cuales se han atendido, según el informe correspondiente de la Dirección de Conservación Vial, la totalidad de las rutas de la Red Vial Nacional pavimentada, ello en virtud de que se desarrollan las actividades de mantenimiento en las rutas, de acuerdo con las necesidades y la programación correspondiente, misma que es revisada y aprobada por esa Dirección.

Dentro de las actividades realizadas para el mantenimiento de las rutas pavimentadas, destacan la colocación de carpetas en cerca de 2.405,99 km por medio de bacheo con mezcla asfáltica en caliente, 183 km en limpieza de cunetas revestidas, 500 km en conformación de cunetas y espaldones, entre otras muchas actividades propias de la contratación.

Estos contratos, iniciaron en julio de 2006, concluyendo en julio del 2009, se trabajo en el segundo semestre del periodo que se analiza en los procesos necesarios para las nuevas contrataciones para continuar con la importantes y necesaria labor a partir del 2010.

Por otra parte en el 2009, por condiciones de imprevisibilidad, el CONAVI invierte cerca de \$11.551 millones, en la red vial nacional pavimentada y los puentes que sobre ella presentaran situaciones especiales que requirieron de intervención no programada.

Meta: "sin meta".

Indicador: "costo promedio por kilómetro de carreteras asfaltadas conservadas".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en 2009. Sin embargo el resultado: \$5.505.556 / km constituye una referencia para las inversiones a futuro, permitiendo la construcción de una base de datos que permita el análisis posterior. Análisis que debe considerar las condiciones particulares dada la discontinuidad de las labores con la conclusión de las contrataciones a la mitad del periodo.

Meta: "sin meta".

Indicador: "porcentaje de la Red Vial Nacional asfaltada conservada".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el presente año. Al finalizar el año la atención de 4.500 km representa el 100% de la Red Vial Nacional

pavimentada, y de acuerdo con los niveles correspondientes, este indicador 41
podría clasificarse como “meta cumplida”, dado que se logra la atención de la
totalidad de la Red Vial Nacional asfaltada al finalizar el año.

Meta: “sin meta”.

Indicador: “ejecución presupuestaria”.

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el presente año. Debe señalarse que al finalizar el periodo se reporta un 96% como resultado en el indicador, ello debido a la buena gestión de la Dirección de Conservación Vial, apoyada en las empresas constructoras y los organismos de inspección contratados para la atención de las rutas nacionales pavimentadas en cada una de las zonas a lo largo y ancho de todo el país. Al igual que el caso anterior, podría clasificarse como “meta cumplida” según los niveles de calificación correspondientes.

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”.

De la misma forma, la Red Vial Nacional en lastre y tierra se atiende por medio de la licitación LN 04-07, dividiendo el país en zonas de atención, con presencia de una empresa constructora que desarrolla las tareas de conservación y así como de profesionales desatacados para establecer la priorización, programación y supervisión de las obras, por supuesto en coordinación con la Dirección de Conservación Vial y las políticas de atención

emitidas. La contratación mencionada consta de 38 zonas (líneas licitadas), de las cuales se tienen 36 contratadas y en ejecución.

Cuadro N° 5

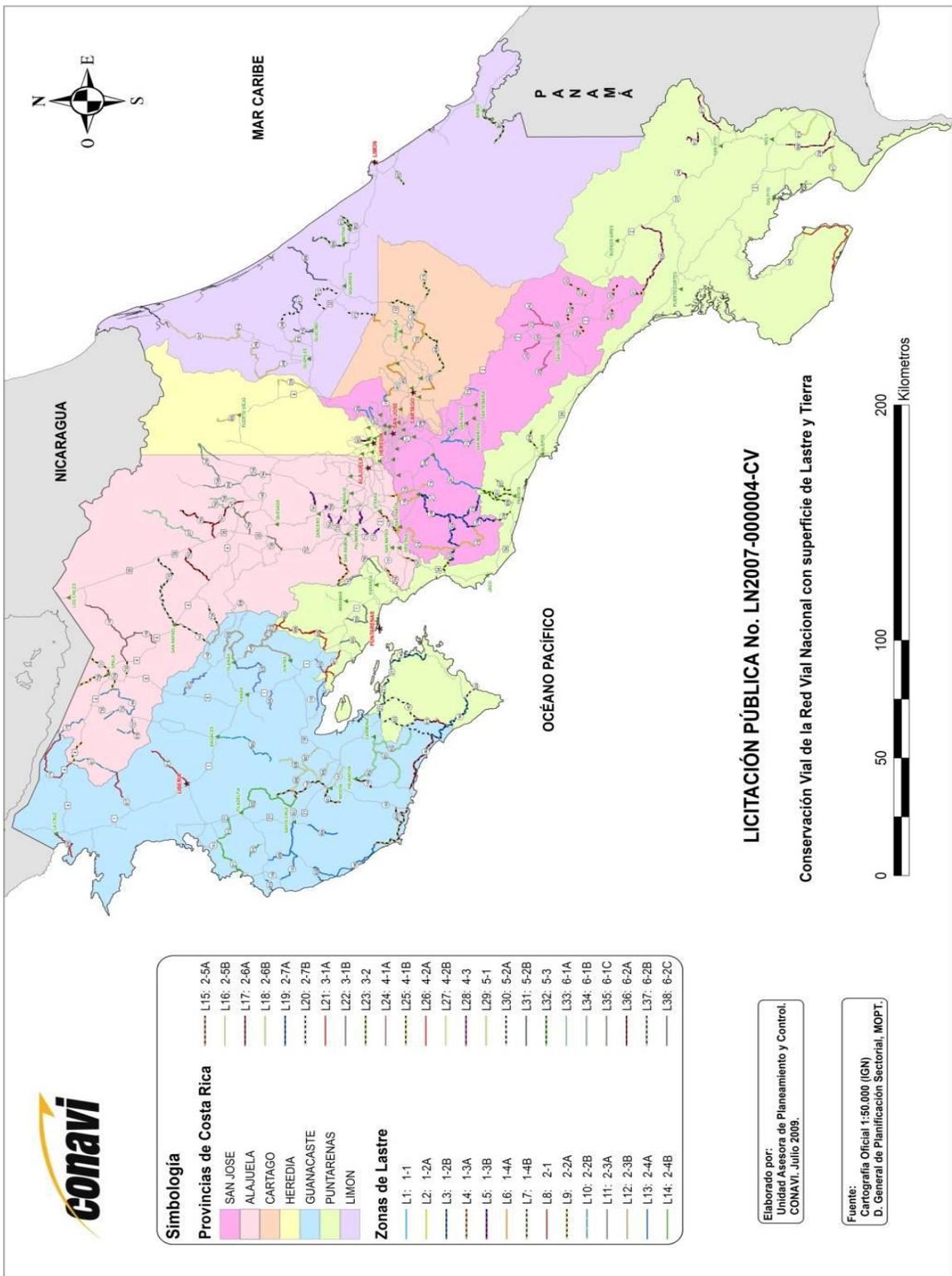
| Conservación Vial Red Lastre y Tierra (2007LN-000004-CV) | | | | |
|--|-------------------------|--|--|---------------|
| Zona | Provincia | Cantones | Rutas Nacionales | Longitud (km) |
| Zona 1-1 | San José | Desamparados, Tarrazú, Aserrí, Goicoechea, Alajuelita, Moravia, Dota, León Cortés | 206, 209, 217, 218, 301, 307, 309, 313, 315, 336 | 93,90 |
| Zona 1-2 A | San José | Puriscal, Turrubares | 136, 314, 316, 319, 707 | 84,96 |
| Zona 1-2 B | San José | | 239, 317, 318, 320, 324 | 83,97 |
| Zona 1-3 A | Alajuela | Alajuela, San Ramón, Grecia, San Mateo, Atenas, Naranjo, Palmares, Poás, Orotina, San Carlos, AlfaroRuiz y Valverde Vega | 136, 707, 742, 755, 757 | 50,26 |
| Zona 1-3 B | Alajuela | | 704, 709, 713, 714, 715, 725, 741, 502 | 50,02 |
| Zona 1-4 A | Cartago | Cartago, Paraíso, La Unión, Jiménez, Turrialba, Alvarado, Oreamuno y El Guarco | 218, 225, 401, 402, 405, 411, 415 | 44,59 |
| Zona 1-4 B | Cartago | | 408, 413, 414 | 69,77 |
| Zona 2-1 | Guanacaste | Liberia, Bagaces, Carrillo y La Cruz | 4, 170, 917, 918, 922, 935 | 90,29 |
| Zona 2-2 A | Alajuela | Upala | 4, 138, 728, 729, 730, 731 | 60,22 |
| Zona 2-2 B | Alajuela | | 164, 170, 732, 737, 917 | 116,42 |
| Zona 2-3 A | Guanacaste | Cañas, Abangares y Tilarán | 601, 602, 925, 927, 930 | 75,66 |
| Zona 2-3 B | Guanacaste | | 143, 145, 606, 619, 734, 926 | 100,78 |
| Zona 2-4 A | Guanacaste | Santa Cruz | 152, 160, 904, 909 | 95,15 |
| Zona 2-4 B | Guanacaste | | 910, 911, 912, 920, 928, 931, 933 | 40,59 |
| Zona 2-5 A | Guanacaste | Nicoya | 150, 168, 921, 931, 934 | 100,64 |
| Zona 2-5 B | Guanacaste | | 157, 905, 906, 907, 920, 929 | 68,63 |
| Zona 2-6 A | Guanacaste | Nandayure y Hojanca | 158, 160, 915 | 84,55 |
| Zona 2-6 B | Guanacaste | | 901, 902, 903 | 80,21 |
| Zona 2-7 A | Puntarenas y Guanacaste | Puntarenas y Nandayure | 21, 160 | 53,70 |
| Zona 2-7 B | Puntarenas y Guanacaste | | 163, 623, 624 | 55,93 |
| Zona 3-1 A | Puntarenas | Puntarenas, Esparza y Montes de Oro | 601, 602, 605, 606, 619, 620 | 73,29 |
| Zona 3-1 B | Puntarenas | | 603, 604, 742, 756 | 44,64 |
| Conservación Vial Red Lastre y Tierra (2007LN-000004-CV) | | | | |
| Zona | Provincia | Cantones | Rutas Nacionales | Longitud (km) |

| | | | | |
|------------|------------|----------------------------------|---------------------------------------|-------|
| Zona 3-2 | Puntarenas | Aguirre, Parrita y Garabito | 239, 301, 320, 607, 609, 616 | 61,20 |
| Zona 4-1 A | San José | Pérez Zeledón | 326, 327, 329, 331, 332, 333, 334, | 67,87 |
| Zona 4-1 B | San José | | 242, 322, 323, 325, 328, 335 | 52,14 |
| Zona 4-2 A | Puntarenas | Buenos Aires, Osa y Golfito | 245,00 | 73,11 |
| Zona 4-2 B | Puntarenas | | 611, 614 | 37,29 |
| Zona 4-3 | Puntarenas | Coto Brus y Corredores | 238, 246, 608, 612, 613, 625 | 79,75 |
| Zona 5-1 | Limón | Pococí y Sarapiquí | 229, 247, 249, 505, 810, 814 | 88,19 |
| Zona 5-2 A | Limón | Siquirres y Guácimo | 248, 415, 812 | 47,67 |
| Zona 5-2 B | Limón | | 804, 806, 811, 816 | 57,68 |
| Zona 5-3 | Limón | Limón, Matina y Talamanca | 801, 802, 803, 804, 813 | 56,87 |
| Zona 6-1 A | Alajuela | San Carlos | 227, 749, 750 | 57,49 |
| Zona 6-1 B | Alajuela | | 250, 744, 745, 746 | 99,28 |
| Zona 6-1 C | Alajuela | | 739, 747, 748 | 29,33 |
| Zona 6-2 A | Alajuela | San Carlos, Los Chiles y Guatuso | 739, 747, 748, 750, 751, 752, 753 | 98,11 |
| Zona 6-2 B | Alajuela | | 143, 733, 734 | 80,58 |
| Zona 6-2 C | Alajuela | | 138, 139, 936 | 62,02 |

Se programa y ejecuta la intervención de la mayor cantidad de kilómetros de la red vial en lastre en la época de verano, con el consecuente cumplimiento de la meta en los primeros seis meses del año, sin embargo las labores continúan durante el periodo completo y al finalizar el periodo se reporta la tención de 2.456.54 km que corresponde al cumplimiento de la meta en un 164% y la clasifica como “meta sobrecumplida”, según los niveles establecidos por la STAP.

En el 2009, la inversión reportada en atención de vías en lastre es de aproximadamente a \$24.523 millones (veinticuatro mil quinientos veintitrés millones de colones), en diferentes actividades como limpieza y conformación de cunetas, conformación de la calzada, remoción de derrumbes, entre otras.

Situaciones de imprevisibilidad se presentaron y por este concepto se invirtió aproximadamente \$1.018 millones de colones en las vías de lastre en la red vial nacional.



Meta: "sin meta".

Indicador: "costo promedio por kilómetro de carreteras en lastre conservadas".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. Al igual que para la red vial pavimentada, el resultado obtenido en el 2009: 49.9982.740 / km refleja el accionar institucional a lo largo de la red vial nacional en lastre, sin embargo es importante y necesario señalar que la atención de cada ruta varía de acuerdo con los requerimientos particulares y la priorización correspondiente.

Meta: "sin meta".

Indicador: "porcentaje de la Red Vial Nacional en lastre conservada".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. Durante el periodo 2009 se trabaja en 36 de las 38 líneas (zonas) licitadas, lo que representa una cobertura de un 88% de la Red Vial Nacional en lastre y tierra. Podría ser la calificación entonces como una "meta cumplida"

Meta: "sin meta".

Indicador: "ejecución presupuestaria".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa.

Se programa y ejecuta la intervención de la mayor cantidad de kilómetros de la red vial en lastre durante el 2009, con la consecuente ejecución presupuestaria 89%. El porcentaje de ejecución presupuestaria refleja las dos contrataciones que por diferentes razones no se concretaron en el 2009. En virtud de lo cual la meta podría ser valorada como una "meta cumplida".

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”.

La seguridad vial es una de las prioridades institucionales y en virtud de ello la Dirección de Conservación Vial también se ha ocupado, por lo que se realizan obras de demarcación mediante la Licitación Pública N° 2008LN-000030-CV, Demarcación horizontal con pintura y capta luces en varias rutas nacionales, misma que en el 2008 se vio afectada debiendo iniciar las labores en el 2009. Los factores que afectaron la ejecución de esta licitación fueron expuestos ampliamente en el informe anual 2008.

Esta contratación permite cubrir 1.181,62 km, de los cuales se han demarcado 1083,11 km de enero a diciembre pasados, que corresponde a las intervenciones en diferentes secciones de Rutas Nacionales N°1, N°2, N°10, N18, N°21, N°34, N°35, N°39, N°108, N°137, N°164, N°180, N°210, N°222, N°243, N°904, entre otras, además de rutas de las rutas de travesía comprendidas entre la ruta N°1 10101 a la 10110 inclusive ambas. Dadas las condiciones del clima en la segunda parte del año se limitó el avance de algunas zonas de Limón, por lo que las obras de demarcación se reprogramas para el 2010.

Es importante indicar que en este año se ejecutaron también 14,6 kilómetros de la Ruta Nacional N°151, que habían quedado pendientes de ejecución de la Licitación Pública 2007LN-000016CV.

En total, la Dirección de Conservación Vial reporta la demarcación de 1.112 km en el 2009 (56% en el cumplimiento de la meta) para lo que fue necesario una inversión aproximada de \$3.222.8 millones. Sin embargo, según

los niveles de valoración de la STAP se califica como incumplimiento de la meta, y esto se debe a la ausencia de otras contrataciones en ejecución cuyo objeto contractual sea la contribución al cumplimiento de esta meta y ello entre otras cosas limitado por las restricciones presupuestarias de la Institución. Además, el avance de las tareas fue limitado en las zonas de Limón, principalmente debido a las condiciones climáticas propias de nuestro país y la región centroamericana.

Meta: "sin meta".

Indicador: "ejecución presupuestaria".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa.

Se programa y ejecuta el 98% del presupuesto asignado a esta meta, permitiendo su valoración como "meta cumplida" si se utilizaran los niveles establecidos para tal efecto por la STAP:

Meta: "Poner en funcionamiento 2 estaciones de control de peso vehicular fijas".

Indicador: "porcentaje de estaciones fijas de control de peso vehicular funcionando".

Con el objeto de controlar de vehículos de carga que circulan en las principales rutas nacionales se encuentran en operación (hasta el 2009) cinco estaciones de pesaje móviles ubicadas estratégicamente. El control del peso vehicular contribuye con la conservación y mantenimiento de las rutas nacionales, además de contribuir indirectamente con la seguridad vial,

disminuir de alguna manera la posibilidad de accidentes de tránsito ocasionados por fallas mecánicas debido a las sobrecargas en vehículos para ello. Sin embargo el CONAVI no cuenta con estadísticas que puedan respaldar esta afirmación.

Esta es una meta que la Institución alcanza por medio del Departamento de Pesos y Dimensiones forma parte del Programa Presupuestario 02: Conservación Vial. Particularmente es una "meta sobrecumplida" dado que el porcentaje de cumplimiento es de un 140% al finalizar el periodo.

De las estaciones fijas existentes, se han concluido las obras civiles para la reactivación en Cañas (1) y en Búfalo (2), la primera de ellas cuenta con la instalación de los equipos para el sistema de pesaje dinámico y se ha programado la instalación de los equipos en las dos estaciones de Búfalo en el periodo 2010.

El avance logrado en cada una de las estaciones de Búfalo representa un 60%, por lo que el cumplimiento de la meta reportado es de 2.8 estaciones fijas en funcionamiento y esto corresponde a un 140% del la meta programada para el periodo 2009.

El CONAVI cuenta con el proyecto de reactivar las estaciones fijas existentes, para lo que actualmente la Comisión, creada para cumplir con este objetivo, analiza la viabilidad de mantener, rehabilitar o reubicar los puntos destinados al control de vehículos de caga, a saber las estaciones de pesaje fijas: Villa Briceño, Ochomogo, y Esparza. Lo anterior considerando factores de tipo económico, funcionalidad y otros.

Es imprescindible señalar que las cinco estaciones móviles se encuentran en operación y funcionamiento, ello por medio de la Contratación Directa N° 2007CD-000086-DI, esto como parte de las medidas de control de vehículos de carga y de acuerdo con el decreto N° 31363-MOPT y sus

reformas, a fin de velar por la conservación y mantenimiento de las carreteras nacionales.

Finalmente, el terremoto ocurrido el pasado 8 de enero en el sector de Cinchona generó la reorientación obligada de recursos en general, profesionales del CONAVI y empresas contratadas para el mantenimiento de las vías se enfocaron en las tareas necesarias para rehabilitar a la mayor brevedad posible el paso entre los diferentes sectores afectados con el fin de ayudar en la recuperación de personas y cuerpos, así como algunas obras de infraestructura dañadas con el evento. Esta imprevisibilidad generó una inversión cercana a los 6.369 millones de colones para la atención de aproximadamente 60 km desde la fecha del terremoto, con diferentes actividades durante el año, desde la apertura del paso hasta la rehabilitación de la carretera.

Por su parte en Limón a raíz de las emergencias sufridas, en el primer semestre el CONAVI invirtió cerca de 1.500 millones de colones en la recuperación de la estructura de pavimento dañada.

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: “Transitar por vías en buen estado y seguras”. Siendo una de las prioridades institucionales que: “El CONAVI desarrollará proyectos de conservación vial que garanticen a los usuarios de la Red Vial Nacional, la transitabilidad (movilización) en la infraestructura Vial”.

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, así lo refleja.

El aporte específico en el cumplimiento de cada una de las metas anteriormente analizadas, se resume en el Cuadro de Clasificación de Proyectos por meta que durante el ejercicio presupuestario 2009 se ejecutaron.

Cuadro de Clasificación de
Proyectos
Programa Presupuestario 02

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

Programa 03 “Construcción Vial”

Respecto al quehacer del Consejo Nacional de Vialidad en cuanto a “construcción vial”, en cuyo ámbito se enmarcan los proyectos de construcción, rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de carreteras y puentes, con el objetivo de mejorar el nivel de servicio o comunicar poblaciones, permitir el tránsito de personas y productos, acortar distancias y facilitar el desarrollo nacional; los resultados alcanzados en este programa son responsabilidad de dos dependencias ejecutoras: Dirección de Ingeniería y

Dirección de Obras y Dirección de Ingeniería

Construcción de carreteras



Mejoramiento de carreteras



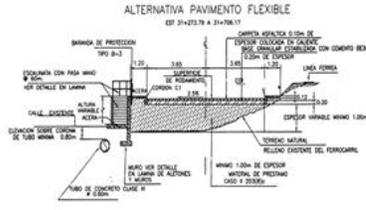

Antes

Después

Reconstrucción de carreteras



Diseño de proyectos



Puentes



la Dirección de Obras. La primera como responsable de los estudios técnicos, diseños de las obras y elaboración de términos de referencia y carteles de

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

Se analiza en detalle cada una de las metas del programa presupuestario 03 “Construcción Vial” e incorporadas en la matriz correspondiente

Meta: Intervenir 107,5 km de la red vial nacional estratégica: como proyectos nuevos, de construcción, rehabilitación, reconstrucción y/o mejoramiento

Indicador: “km intervenidos como proyectos nuevos, de construcción, rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento”

Los proyectos no han presentado factores de peso que hayan impedido o limitado su ejecución, la Dirección de Obras afirma que el avance ha sido normal, sin embargo señala la necesidad presentada durante la etapa de construcción de incorporar elementos del componente de seguridad vial y proceder con algunos ajustes en plazo y monto para adecuar los proyectos a las necesidades particulares según el caso. El porcentaje alcanzado hace identificar ésta como una meta “cumplida”.

Las obras que se incorporan en esta meta contribuyen 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 estratégica, contribuir a la sostenibilidad de la misma y facilitar la fluidez del tránsito. Estas obras cumplen con la función de mejorar la

capacidad estructural de la infraestructura vial del país, e incorporar el componente de seguridad vial.

Los proyectos de construcción y/o mejoramiento de carreteras con ejecución en el periodo 2009 son:

- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 160, Sección Puerto Carrillo - Estrada - Lajas.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 160, Sección Veintisiete de Abril - Paraíso.*
- ⇒ *Mantenimiento de la Ruta Nacional N° 245, Sección Rincón Puerto Jiménez.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 606, sección Carretera Interamericana - Los Angeles y Los Angeles - Guacimal.*
- ⇒ *Construcción de la carretera a San Carlos, Sección Sifón - La Abundancia.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N°336, sección La Legua - Monterrey - San Andrés - San Antonio de León Cortés.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N°925, sección Tilarán - Líbano.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N°613, sección Sabalito - Las Mellizas.*
- ⇒ *Conclusión de los trabajos finales de Mejoramiento de la Ruta Nacional N°313, La Fila - Monterrey - La Legua, sección Monterrey - La Legua.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N°249, sección La Teresa Ticabán.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N°117, sección Los Ángeles-San Miguel de Santo Domingo.*

El proyecto Veintisiete de Abril - Paraíso, se encuentra terminado e incluye la construcción completa de la estructura de pavimento y la ciclovía, la recepción definitiva se dio el 25 de julio de 2009.

Se hace necesario mencionar el proyecto Palmichal - Chirracá, que al concluir el periodo que se evalúa se realiza el finiquito de la obra.

Otro proyecto concluido es el Puerto Carrillo - Estrada - Lajas, la estructura y la carpeta de ruedo ha recibido a satisfacción por la Dirección de Obras.

La estructura de pavimento está totalmente concluida en el proyecto Monterrey - La Legua, sección sobre la Ruta Nacional N° 313, proyecto que se encuentra listo para la recepción definitiva, proceso a desarrollar en los primeros meses del 2010.

El 80% de avance tiene el proyecto Los Angeles - San Miguel de santo Domingo, que se encuentra en ejecución y se proyecta su conclusión en el 2010; al igual que el proyecto de la Ruta Nacional N° 249, específicamente la sección La Teresa - Ticabán, también con un 80% de avance a pesar de las limitaciones en el avance por la no consideración del derecho de vía del ferrocarril en el diseño del proyecto.

Por otra parte, el proyecto Rincón - Puerto Jiménez tiene un avance del 70%, se trabaja en la colocación de la base estabilizada y la carpeta asfáltica, además de continuar con los trabajos de los puentes.

En ejecución, con un avance del 70% al finalizar el 2009, se encuentra el proyecto de La Legua - Monterrey - San Andrés - San Antonio de León Cortés, que tiene completamente terminada la base estabilizada y la imprimación de la misma, se trabaja en las cunetas de hormigón para iniciar con la construcción de guardacaminos y detalles, éstas son algunas de las obras a realizar en el 2010.

El proyecto de la sección Sabalito - las Mellizas, tiene un 41% de avance al finalizar el 2009, trabajando en la construcción de alcantarillas y cabezales, además de la estructura de pavimento.

Por último, el proyecto en desarrollo en la sección Tilarán - Líbano tiene un 72% de avance.

Importante señalar el aporte de dos proyectos que si bien es cierto no son administrados por el CONAVI, la institución aporta los recursos financieros para desarrollar parte de los mismos, es así como en el 2009, se reporta la cantidad de km del proyecto proporcional al aporte de CONAVI. Específicamente los proyectos de concesión San José - Caldera y Costanera Sur, el primero administrado por el Consejo Nacional de Concesiones y el segundo por la Unidad Ejecutora correspondiente del MOPT.

Meta: "sin meta".

Indicador: "costo promedio por kilómetro de carreteras mejoradas".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. Sin embargo el resultado permite iniciar una base de datos estadísticos, que constituye información de referencia para evaluaciones a futuro. Es necesario señalar que los datos consideran la inversión realizada en el 2009, por "kilómetro equivalente" es decir el % de avance de la obra proporcional a la longitud en km del mismo.

Meta: "sin meta".

Indicador: "porcentaje de la Red Vial Nacional mejorada".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa; sin embargo, paradójicamente muestra que a pesar de la importante inversión y el

cumplimiento de la meta correspondiente, la cantidad de kilómetros en proyectos de mejoramiento y construcción apenas representa un 2,3% de la RVN pavimentada.

Este indicador no debe ser objeto de clasificación, dado que en este sentido el Plan Nacional de Desarrollo establece la meta que a nivel nacional corresponde al sector y las políticas y estrategias para el desarrollo económico nacional están vigentes.

Meta: "sin meta".

Indicador: "porcentaje de la Red Vial Nacional mejorada que incluye el componente de seguridad vial".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. En cumplimiento de uno de los objetivos estratégicos institucionales y la responsabilidad social que ello significa, el CONAVI incorpora en cada uno de sus proyectos el componente de seguridad vial, las modificaciones en el alcance de las contrataciones para lograrlo, evidencia en algunos casos, las acciones tomadas en este sentido, cada uno de los proyectos desarrollados por la institución son revisados durante la etapa de diseño y la etapa de construcción, de manera que sean incorporadas las mejoras en materia de seguridad adecuadas y necesarias, de acuerdo con las particularidades de cada caso.

Meta: "sin meta".

Indicador: "ejecución presupuestaria".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. El resultado mostrado en la matriz permite crear una base de datos a fin de poder ser analizada posteriormente como referencia y análisis de comportamiento histórico a futuro en cuanto a la inversión en materia de consultorías de diseño.

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

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

Durante el 2009, CONAVI por medio de la Dirección de Obras logró concluir la construcción de los puentes sobre el Río Perico y el río Grande en la entrada a Nicoya en la Ruta Nacional Nº 150 y sobre los ríos Balsa, Blanquillo, Barquero, Nicolás, Tiribí proyectos ubicados en las rutas nacionales Nº739, Nº102 y Nº211, adicionalmente se concluye la construcción del puente sobre la Quebrada Samas en la Ruta Nacional Nº160.

Así mismo, se instalaron siete puentes tipo Baley, actividad que coordina la Dirección de Conservación Vial, estos puentes se colocaron sobre el Río El Angel, con ocasión del terremoto del pasado 8 de enero, dos en Matina, dos en Palmitas; Puerto Lindo, uno en Bribri (Chiroles) y uno en San Rafael de Guatuso.

Adicionalmente existen tres proyectos más en ejecución, estos son los puentes sobre los ríos Jiménez (Ruta Nacional Nº248), la Suerte (Ruta Nacional Nº247), y Caño Grande (Ruta Nacional Nº140).

A pesar de que la meta es “sobrecumplida” de acuerdo con la clasificación aplicable, limitante durante el proceso para un mayor avance en la

programación de los puentes a construir, ha sido el reclamo de actualización de precios presentado por el contratista, que genera addenda a los contratos, los cuales los rechazó la Contraloría General de la República en dos ocasiones; lo que hizo necesaria la preparación de información adicional para su análisis, cuatro de esos caso se resolvieron durante el ejercicio presupuestario del 2009.

Meta: "sin meta"

Indicador: "costo promedio por metro de puentes construidos".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. Se presenta el resultado considerando la totalidad de proyectos incluidos, no hace diferencia entre las tecnologías de construcción de las soluciones de comunicación implementadas durante el año 2009, es así como cada metro de puente construido o instalado en promedio representa una inversión de 5,5 millones de colones para el CONAVI. Dato que como referencia podrá ser utilizado en el futuro y permite iniciar la creación de una base de datos necesaria para el análisis y comparaciones futuras.

Meta: "sin meta".

Indicador: "ejecución presupuestaria".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. El resultado no se muestra en la matriz dada la necesidad de considerar la totalidad de los proyectos concluidos, además debe indicarse que siete de los dieciséis

proyectos considerados en la meta se financian con presupuesto del programa presupuestario 02 "Conservación Vial".

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

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

La Dirección de Ingeniería tiene a su cargo la supervisión y seguimiento de las contrataciones de diseño para proyectos de carreteras y puentes, los resultados de la gestión en el 2009 resumen en diez proyectos cuya etapa de diseño ha sido concluida, seis más en ejecución, cinco de los cuales con avances superiores al 50% en la etapa de diseño.

Los proyectos cuya etapa de diseño ha sido concluida son los siguientes:

- ⇒ *Diseño y construcción del puente sobre el Río Ipís, RN Nº 102, sección San Vicente de Moravia, - San Isidro de Coronado.*
- ⇒ *Diseño y construcción del puente sobre el Río Caño Grande RN Nº140, sección Aguas Zarcas - Venecia.*
- ⇒ *Diseño y construcción del puente sobre el Río La Suerte, RN Nº247, sección Palmitas-Puerto Lindo.*
- ⇒ *Contratación de diseño de Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº 250, sección Pital- Sahíno - Boca Tapada.*
- ⇒ *Contratación de diseño de Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº249, sección La Teresa - Ticabán.*
- ⇒ *Contratación de diseño de Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº925, sección Tilarán - Líbano.*
- ⇒ *Contratación de diseño de Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº245, sección Chacarita - Rincón.*

- ⇒ *Contratación de diseño de Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 150, sección Sámará - Nosara.*
- ⇒ *Mejoramiento RN N° 237, sección Paso Real, - San Vito - Ciudad Neilly.*
- ⇒ *Mejoramiento RN N° 931, RN N° 150, RN N° 906 y RN N° 929, sección Santa Cruz - Santa Bárbara - Corralillo - Puerto Humo.*

Los proyectos cuyo diseño está en ejecución se enlistan seguidamente:

- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 420, sección Santa Bárbara Ortega.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 17, sección Intersección RN N°23 (El Roble) - Angostura - Cocal.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 238, sección Paso Canoas - Laurel - Bella Luz.*
- ⇒ *Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 323, sección Rivas - La Piedra.*
- ⇒ *Mejoramiento RN N° 5, sección Tibás - El Pirro.*
- ⇒ *Diseño y construcción del puente sobre el Río Reventado, Ruta Nacional N° 219, sección Taras de Cartago.*

En general los diseños se desarrollan en los plazos de contratación y el seguimiento cercano en cada una de las etapas, por parte de la Dirección de Ingeniería, hace posible que la meta se clasifique en el rango de “meta cumplida” al concluir el 2009 y con un banco de proyectos importante para el 2010.

Meta: “sin meta”.

Indicador: “porcentaje de diseños de carreteras y puentes con el componente de seguridad vial”.

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. A pesar de ello, el CONAVI ha adquirido el compromiso social de incluir en cada uno de sus diseños el componente de seguridad vial. Todos los diseños consideran el componente de seguridad vial, tal es el caso de 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; con esto se garantiza mayor seguridad a los usuarios de las vías. Durante la etapa constructiva, la intervención de la Dirección de Obras permite mejorar estos diseños incluyendo cuan es necesario modificaciones para ofrecer mejores condiciones a los usuarios de la vía.

Meta: "sin meta".

Indicador: "ejecución presupuestaria".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. El resultado permite la conformación de una base de datos para crear un histórico estadístico para consulta y análisis futuro.

Meta: "Construir 3 radiales"

Indicador: "Nº de radiales construidas"

La construcción de radiales es otro de los importantes aportes del CONAVI y en el 2009 se concluyen cuatro proyectos, se continúa con la ejecución de dos más y se realizan las gestiones necesarias a fin de iniciar con otro en el 2010.

Los proyectos concluidos son:

- ⇒ Radial Alternativa a Escazú, una de las obras complementarias del proyecto de concesión San José - Caldera.
- ⇒ Radial Paraíso - Cartago, Ruta Nacional N° 10.
- ⇒ Radial San Vicente de Moravia, Ruta Nacional N° 102.
- ⇒ Radial Zapote - San Francisco, Ruta Nacional N° 215.

La radial San Francisco - La Colina (Ruta Nacional N° 211) presenta una ejecución física del 97%. La radial Librería Universal - La Salle (Ruta Nacional N° 167), al finalizar el 2009 presentó avance de un 67% y se trabajó de acuerdo con las programaciones, una vez superados los problemas de remoción de servicios públicos mediante una mejor coordinación en este aspecto, se espera poder concluir el proyecto en la primera parte del 2010.

En general los proyectos avanzan de acuerdo con las programaciones, lo que permite en el 2009, cumplir la meta correspondiente. Es necesario señalar que el sobrecumplimiento de la meta se debe a la consideración del proyecto de radial alternativa a Escazú, mismo que es desarrollado a través del Consejo Nacional de Concesiones, sin embargo los recursos financieros son aportados por el CONAVI.

Meta: "sin meta".

Indicador: "costo promedio por km de radial construida".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa, el resultado muestra la inversión promedio durante el 2009 de las obras ejecutadas bajo esta modalidad, al igual que otros indicadores de este tipo, permiten a

partir del 2009, la conformación de una base de datos y le uso como referencia en el futuro para análisis comparativos.

Meta: “sin meta”.

Indicador: “ejecución presupuestaria”.

Al igual que el anterior, este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el 2009. El resultado considera la inversión realizadas en el 2009 en los proyectos concluidos.

Meta: Construir un paso a desnivel

Indicador: “Nº de pasos a desnivel construidos”

Concluidos en el 2008, los diseños de los pasos a desnivel en Hatillo y Alajuelita, ambos sobre la Ruta Nacional N°39, Carretera de Circunvalación, inicia la construcción del paso elevado en la rotonda de Alajuelita y al finalizar el 2009, el proyecto presenta un avance de un 35%, las obras se ejecutan de acuerdo a lo programado y el seguimiento cercano de la supervisión, la inspección técnica oportuna correspondiente son factores que inciden positivamente en el buen desarrollo de las actividades constructivas.

El factor de éxito genera el cumplimiento de la meta anual es la construcción del Paso a Desnivel y que intersección Circunvalación - Radial Alterna a Escazú (Hatillos 7 y 8), proyecto originalmente diseñado como una intersección a nivel, sin embargo fue mejorado y desarrollado a través del Consejo Nacional de Concesiones, gracias al aporte financiero del CONAVI, se

concluye esta como una de las obras complementarias del proyecto San José
- Caldera.

Meta: "sin meta".

Indicador: "costo promedio por paso a desnivel construido".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. Adicionalmente el resultado podrá ser calculado y analizado cuando el proyecto sea concluido.

Meta: "sin meta".

Indicador: "ejecución presupuestaria".

El proyecto no tiene ejecución presupuestaria en el primer semestre de 2009, las obras de construcción no han iniciado. Podrá mostrarse algún resultado del indicador al concluir el 2009.

Meta: Construir 3 TOPICS

Indicador: "Nº de TOPICS construidos"

En relación con esta meta, se cuenta con los diseños de los proyectos de obras menores, casi concluye la ejecución de las obras en el Complejo de Intersecciones INTEL, Ruta Nacional Nº129, en la Ribera de Belén, que tiene un 93% de avance al finalizar el 2009. Igual condición presenta el proyecto de obras menores en Intersección La Arrocerá, RN Nº3, Barrio San José de

Alajuela, con un 92% de avance. Proyectos que si bien es cierto no concluyen en el 2009, representan mejores condiciones vehiculares en los lugares señalados, dada la solución implementada. Limitaciones en este sentido ha de mencionarse la necesaria coordinación entre las diferentes instituciones para la remoción de servicios públicos, gestiones cuyo plazo es incierto y muy variable por lo que no es posible identificarlo previamente y con certeza en las programaciones correspondientes.

Meta: "sin meta".

Indicador: "porcentaje de topics con el componente de seguridad vial".

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa. A pesar de ello, el CONAVI ha adquirido el compromiso social de incluir en cada uno de sus diseños el componente de seguridad vial, a pesar de no contar con proyectos concluidos en el 2009, es necesario señalar que las intervenciones en la modalidad de topics, incluyen el componente de seguridad vial correspondiente.

Meta: "sin meta".

Indicador: "ejecución presupuestaria".

Los proyectos presentan la ejecución presupuestaria correspondiente por el desarrollo de las obras en el 2009, sin embargo están inconclusos, por lo que la incorporación del resultado no es posible en la matriz correspondiente.

Meta: Construir 3 puentes peatonales

Indicador: “Nº de puentes peatonales construidos”

El CONAVI ha realizado, a través del Consejo Nacional de Concesiones en el proyecto San José - Caldera, dos puentes peatonales, uno ubicado frente a Forum y otro frente al Gimnasio Nacional.

Al finalizar el 2009, la meta resulta “parcialmente cumplida” a pesar del buen avance logrado en el primer semestre, dadas las limitaciones presentadas en este tipo de intervenciones. Específicamente la Dirección de Puentes del MOPT, tiene la responsabilidad de atender múltiples consultas, emitir gran cantidad de criterios, revisar todos los diseños de las obras a realizar por el MOPT, sea directamente o través de cada uno de sus Consejo y sus recursos son limitados por lo tanto los plazos para respuesta muchas veces se exceden más de lo deseado.

Meta: “sin meta”.

Indicador: “costo promedio por metro de puente peatonal construido”.

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el año que se evalúa, sin embargo no es posible incorporar un resultado en la matriz correspondiente, dado que la inversión realizada en los puentes peatonales construido se realiza a través del proyecto de concesión y el CONAVI no tiene el detalle del desembolso por cada tipo de intervención.

Meta: “sin meta”.

Indicador: *“porcentaje de puentes peatonales con el componente de seguridad vial”*.

72

Este indicador no tiene una meta definida dado que se incorpora en el seguimiento y evaluación de la gestión en el 2009, sin embargo estos como los otros proyectos desarrollados, cumplen con las normas de seguridad vial correspondientes.

Meta: “sin meta”.

Indicador: *“ejecución presupuestaria”*.

Al igual que el indicador del costo promedio, este no es posible identificarlo con exactitud, dado que la inversión correspondiente se contabiliza como una suma de todas las intervenciones realizadas por el CONAVI a través del proyecto de concesión.

Para cada una de las metas anteriormente analizadas, se presenta el Cuadro de Clasificación de Proyectos que durante el I Semestre del 2009, contribuyen al cumplimiento de las mismas.

Cuadro de Clasificación de Proyectos

Programa Presupuestario 03

**Matriz de Resultados por Programa
Presupuestario N° 04
“Operación y Administración de
Peajes”**

Programa 04 “Operación y Administración en Vías de Peaje”

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 Dirección de Obras y la Dirección de Ingeniería.

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) y Braulio Carrillo (Zurquí).

78

Para el periodo 2009, se estableció como meta, por concepto de recaudación de tasa de peaje, la suma de \$3.758.213.268,00. Con base en los registros del Departamento de Peajes, la recaudación real por concepto de cobro de tasa de peaje al 31 de diciembre del 2009, asciende a la suma de \$3.008.444.300,00 lo cual representa un 79,9% del monto estimado y el mismo porcentaje de cumplimiento de la meta anual, permitiendo su valoración como "Meta cumplida parcialmente"; y esto se debe a diversos factores, cada uno de ellos explicado a continuación, según la forma en que se recauda el Fondo de Peajes.

De acuerdo a lo indicado en el informe elaborado por el Departamento de Administración de Peajes, los ingresos generados por los diferentes conceptos se resumen a continuación:

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

El Departamento de Peajes reporta en el informe correspondiente que en el periodo 2009, se estimó recaudar por concepto de donación de \$25, en el uso del carril voluntario, la suma de \$74.695.500,00. No obstante, la recaudación real por este concepto asciende a \$52.347.250,00. Uno de los factores que inciden en esta disminución de ingresos es que en la meta establecida para la estación de peaje ubicada en la carretera General Cañas no se consideró la ampliación de la franja horaria establecida en el mes de setiembre del 2008 y otro factor importante es la suspensión de cobro por congestamiento vehicular.

Ingresos por Venta de tiquetes oficiales

Por este concepto, en el 2009 se recaudó la suma de \$5.510.000,00, en contraposición con el estimado meta correspondiente de \$13.231.608,00 ; es necesario mencionar que el factor que incide directamente es la

disminución en la demanda en el 2009 de los tiquetes oficiales por parte de las Instituciones Públicas y empresas, por cuanto las mismas contaban con una cantidad importante de tiquetes adquiridos en el periodo anterior, producto del cierre de la estación de peaje en Escazú en setiembre del 2008.

Ingresos por recaudación de tasa de peaje:

El ingreso por recaudación, corresponde al cobro de tasa de peaje que se realiza en las estaciones de peaje, según tarifas establecidas en la Resolución N° RGR-2703-2002 de la ARESEP.

Para el periodo 2009, los ingresos por recaudación, se estimaron en un monto de \$3.670.286.160,00; producto del flujo vehicular que transita por las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje según se indicó anteriormente, el cual se estimó en 23.201.124 vehículos.

Con base en los registros, se reporta una recaudación real de \$2.942.987.050,00; que representa una diferencia negativa de -19.82% (\$727.299.110,00), con respecto al monto estimado. El flujo vehicular que transitó y canceló la tarifa respectiva se contabilizó en 17.993.487 vehículos, para una diferencia negativa de -22.45% (5.207.637), en comparación con lo estimado.

Los factores que inciden en la disminución de ingresos, además de los anotados anteriormente, se reportan como los cierres parciales en la carretera Braulio Carrillo (Zurquí), ocasionados por derrumbes y accidentes de tránsito en la zona; la entrada en vigencia de la nueva Ley de Tránsito; las medidas de restricción de circulación vehicular según el número de placa; el alza en los precios del combustible; en alguna medida el terremoto que afectó la zona de Cinchona en enero del 2009; la declaración de emergencia nacional por causa de la pandemia del virus AH1N1 para lo cual una de las recomendaciones fue el evitar aglomeraciones de personas ocasionando una

disminución del flojo hacia centros en zonas turísticas; la no realización de la Romería a la Basílica de la Virgen de los Angeles; las restricciones y condiciones para la realización de la Feria Expopocí y finalmente los cierres parciales y temporales en la Carretera General Cañas, por los trabajos en los puentes sobre la Rotonda Juan Pablo II y sobre el Río Virilla.

La gestión en materia de control y verificación y fiscalización y supervisión de la actividad de recaudación de tasa de peaje, se desarrolla con tareas específicas como visitas de inspección en cada una de las estaciones, cotejo de los comprobantes de depósitos diarios por recaudación de tasa de peaje, verificación de informes, fiscalización en fechas con mayor afluencia vehicular, cotejo de flujo vehicular observado en videos y el reportado en los informes correspondientes, entre otras; todo ello en cumplimiento de los procedimientos y la normativa que rige la actividad de recaudación.

La existencia y avance logrado en el 2009, en el Proyecto de Concesión San José Caldera, hace que CONAVI suspenda definitivamente del cobro de la tasa de peaje en las estaciones sobre la Ruta Nacional N°27, sobre la Autopista Próspero Fernández, y éste es un factor que no fue considerado en la proyección de la meta de este año.

Como medidas correctivas para mejorar el resultado del indicador es el replanteamiento de la meta para el periodo 2010.

Evaluación a Nivel de Indicadores de Resultado Intermedio y Final

Resumen del grado de cumplimiento de las metas de todos los programas según las categorías de valoración

Según los lineamientos aplicables, se presenta el cuadro “Resumen metas de indicadores de todos los programas sustantivos”, que en el caso de CONAVI, corresponde a los programas presupuestarios 2 “Conservación Vial” y 3 “Construcción Vial”.

Debe indicarse que en el cuadro se agrega una línea cuya evaluación procede realizar al finalizar el periodo, dada la necesidad de contar con información de proyectos concluidos para el resultado de calcular indicador, sea el adecuado.

Cuadro N°9

**RESUMEN METAS DE INDICADORES DE TODOS LOS PROGRAMAS SUSTANTIVOS
EVALUACIÓN 2009**

| Categorías de valoración del nivel de cumplimiento | Resultados de la matriz de seguimiento de metas de todos los programas sustantivos | |
|---|--|--|
| | METAS | |
| | Programadas | # metas según categorización del grado de avance |
| Meta sobre cumplida (cumplimiento > 120%) | | 4 |
| Meta cumplida (95% < cumplimiento < 120%) | | 4 |
| Meta cumplida parcialmente (75% < cumplimiento < 95%) | | 5 |
| Meta no cumplida (cumplimiento < 75%) | | 3 |
| Sin meta - no aplica valoración | | 24 |
| TOTALES | 16 | 16 |

El Plan Operativo 2009, a diferencia de los anteriores, incorpora una serie de indicadores que carecen de meta para ese mismo periodo, la evaluación de los resultados debe ser evaluado al finalizar el periodo, dado que el cálculo requiere, en la mayoría de los casos la conclusión de los proyectos considerados según sea el caso particular.

Es así como se plantean un total de 35 indicadores pero no necesariamente el mismo número de metas a evaluar en el 2009 y por lo tanto se muestran de manera independiente pues no cumple con un nivel de valoración.

Once en total, son las metas de los programas sustantivos, cuya valoración se muestra en el cuadro. Debe indicarse que más del 70% son valoradas con "sobrepasa lo esperado" siendo ésta una condición que permite proyectar el cumplimiento de estas metas y en algunos casos la superación de ellas.

Los logros alcanzados, durante el primer semestre son contribuciones positivas directas para el cumplimiento de los tres objetivos estratégicos institucionales:

- *Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en todos los proyectos que desarrolla el CONAVI y por medio de la ejecución de proyectos específicos de construcción de puentes peatonales y de proyectos de demarcación.*
- *Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la red vial nacional a cargo de CONAVI.*
- *Ejecutar proyectos de mejoramiento rehabilitación, reconstrucción y construcción en la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI.*

Relacionado con la seguridad vial y lo expuesto en el primer objetivo estratégico, tiene su aporte con cada una de las metas responsabilidad del CONAVI, siendo especialmente evidente en el caso de construcción de puentes peatonales. Cada proyecto que considere las normas de seguridad vial está contribuyendo en alguna medida en la disminución de accidentes viales, a pesar de que las causas sean tan variadas y circunstanciales.

Las metas relacionadas el control de peso vehicular, la conservación de las rutas asfaltadas y en lastre constituyen un aporte directo con el segundo objetivo estratégico; la intervención oportuna de las vías, la satisfacción de necesidades inmediatas en cada una de las zonas atendidas permite ofrecer condiciones adecuadas para el tránsito cómodo en las rutas nacionales sean éstas asfaltadas o en lastre. Debe indicarse que el control de peso vehicular,

igualmente contribuye al evitar el deterioro de las vías cuando su capacidad estructural es limitada.

Finalmente, con la construcción de radiales, puentes vehiculares y peatonales, se participa del rescate necesario de la capacidad funcional y/o estructural de la Red Vial Nacional, específicamente con estas metas en zonas urbanas y restableciendo la comunicación entre comunidades facilitando el intercambio vehicular, permitiendo el acceso a centros de educación, salud, comercio, producción, etc.

Por otra parte las prioridades, la visión y la misión del CONAVI, están relacionadas directamente con los objetivos estratégicos antes expuestos, igualmente han sido respetados y acatados con el desarrollo de la gestión en los primeros seis meses del año, es así como, se reitera, la seguridad vial está presente en cada uno de los proyectos diseñados y construidos por el CONAVI, adecuando los mismos a las necesidades particulares de las zonas intervenidas y modificando para ello si es necesario el alcance de las contrataciones.

La importante inversión en materia de conservación vial, los programas de trabajo y la supervisión correspondientes garantizan en buena medida la transitabilidad en la Red Vial Nacional asfaltada y en lastre.

Aquellos indicadores, cuyo resultado hace valorar la meta correspondiente “en riesgo de no cumplimiento” igualmente afectan negativamente, en alguna medida, los objetivos estratégicos y las prioridades institucionales, dado el amplio aporte de cada una de ellas. Es importante señalar que se realizan las gestiones necesarias a fin de mejorar los resultados en cada uno de los cuatro casos con menor porcentaje de avance, particularmente en lo relacionado con mejoramiento, rehabilitación y reconstrucción de carreteras, construcción de topics y el paso a desnivel, así como la demarcación vial en rutas nacionales.

Debe señalarse, sin embargo, que no es posible garantizar el cumplimiento de estas metas, dadas las condiciones planteadas en el análisis de cada una de ellas en páginas anteriores y a las restricciones en materia de presupuesto que se han aplicado a nivel nacional y particularmente a CONAVI limitan el ritmo de trabajado, promoción de concursos y contrataciones.

Comportamiento de la ejecución presupuestaria por programas y a nivel total

Cuadro N°10

| Ejecución Presupuestaria 2009 (en millones de colones) | | | | |
|--|---|---|--|---|
| Programa | Presupuesto Aprobado por programa al 31-12-2009 (a) | Gasto ejecutado por programa al 31-12-2009 (b) | % de ejecución de cada programa al 31-12-2009 $(b)/(a)*100$ | % de ejecución de cada programa al 31-12-2008 |
| 01 "Administración Superior" | 2.835,20 | 2.516,70 | 88,8% | 92,6% |
| 02 "Conservación Vial" | 80.068,60 | 75.110,90 | 93,8% | 98,6% |
| 03 "Construcción Vial" | 88.193,00 | 86.217,30 | 97,8% | 72,5% |
| 04 "Operación e Inversión en vías de peaje" | 5.695,30 | 2.578,10 | 45,3% | 71,9% |
| Total | 176.792,10 | 166.423,00 | 94,1% | 84,30 |

Como se aprecia en el cuadro anterior, la ejecución presupuestaria institucional en el año 2009 es de un 94,1%, para un total ejecutado de \$166.423,0 millones. Si se compara el comportamiento de la ejecución del año 2008 (84,30%), se puede observar que el porcentaje de ejecución anual aumenta para el presente año en un 9,80%. Se debe considerar además que en comparación con el 2008, los egresos anuales presentan un aumento de \$55.269,10 millones, concentrándose la mayor cantidad de recursos en el Programa Presupuestario 03 “Construcción Vial”.

Es importante aclarar que el porcentaje de ejecución mostrado en el cuadro N°10, incluye los recursos de la línea de crédito del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y los recursos presupuestados por el Decreto 35568-H para la atención de necesidades de expropiaciones en proyectos de obra vial. El porcentaje de ejecución de los recursos del BCIE fue de un 97,7% con respecto al monto presupuestado.

De esta forma, se puede determinar que el nivel de ejecución guarda relación con el avance en el cumplimiento de las metas, pues tal y como se mencionó en el apartado anterior “Resumen del grado de avance de las metas de todos los programas”, más del 60% de las metas de los programas sustantivos, presentan una categoría de valoración de “meta cumplida” y “meta sobrecumplida”, lo que demuestra la ejecución satisfactoria de los recursos programados para cada una de ellas, así como el cumplimiento físico de las mismas.

Ejecución presupuestaria por Programa:

Programa 01 Administración Superior:

La participación de este programa dentro del presupuesto total de la institución es del 1,6%. Para el año 2009, presenta una ejecución del 88,8%, considerado un porcentaje alto de ejecución, 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 que se realizaron en el 2008, permitiendo el inicio de las mismas en el periodo que se evalúa.

Programa 02 Conservación Vial:

Conservación Vial es uno de los programas con mayor ejecución presupuestaria (93,8%), para un total ejecutado de \$75.110,90 millones, ello por cuanto las labores se desarrollan de manera constante a lo largo del año.

En cuanto al mantenimiento de carreteras en lastre, la ejecución presupuestaria alcanza un 89%, para la atención de 2.456.54 km, lo que representa el 164% de cumplimiento de la meta programada de 1.500 km de la Red Vial Nacional en lastre.

Asimismo, para la meta de atención de 4.200 kilómetros de la Red Vial Nacional asfaltada, en este año se alcanza una ejecución presupuestaria del 96% para una inversión de \$24.775, millones, lo cual guarda consistencia con

el avance físico alcanzado en la meta, que muestra un cumplimiento del 107% para un total de 4.500 kilómetros atendidos.

Programa 03 Construcción Vial:

El Programa 03 Construcción Vial, es el programa con mayor ejecución presupuestaria (97,8%), que corresponden a \$86.217,30 millones.

El alto porcentaje de ejecución presupuestaria, se refleja en las categorías de valoración de la mayoría de las metas de este programa, debido a que las metas de diseño de proyectos de carreteras y puentes, construcción y reconstrucción de diez puentes, así como la construcción de radiales, lograron cumplir con lo programado para el año.

Es importante mencionar que la construcción de estas radiales permitirá la seguridad de los usuarios mediante la incorporación del componente de seguridad vial y rescatar la capacidad funcional de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI.

Un aspecto que es necesario considerar es que el cumplimiento de las programaciones previstas para el desarrollo de los proyectos ejecutados por este programa, siempre se ve limitado por 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 mismos.

El Programa 04 presenta una ejecución del 45.3% para un total ejecutado de \$2.578,10 millones. Existen factores que influyeron en el bajo nivel de ejecución del programa:

95

- La no ejecución de los recursos asignados a los proyectos de las Direcciones de Ingeniería, Obras y Conservación Vial, que representa un 36.41%.
- La facturación de los servicios públicos, que mantienen un atraso de por lo menos dos meses, en la presentación de las mismas para el trámite de pago.
- Los recursos para el mantenimiento y reparaciones de las estaciones de peajes y oficinas centrales, cuyos trámites licitatorios se finiquitan en el año 2010.

En el siguiente gráfico se muestra la participación de cada uno de los programas presupuestarios en la ejecución del presupuesto de CONAVI, donde es posible identificar que la mayor cantidad de recursos se encuentran concentrados en los programas 2 y 3, debido a las competencias y funciones de las dependencias que los conforman.

Gráfico N° 6



ANEXO I
Consejo de Administración
Aprobación Informe de Evaluación
Anual 2009

ANEXO II

Matriz de Programación, Seguimiento y Evaluación Institucional de las Metas de las Acciones Estratégicas 2009

ANEXO III

Informe Anual 2009 - Gestión Física

Presupuesto y recurso humano
asignado por meta

(Documentos solicitados por CGR)