

AUOF-01-15-0258

09 de setiembre de 2015

**Señores
Miembros
Consejo de Administración**

Asunto: Análisis comparativo Evaluación de la Red Vial Nacional-Egresos CONAVI.

Estimados señores:

Esta Auditoría se ha permitido formular una comparación de datos generados por CONAVI y LANAMME relacionados con la Evaluación de la Red Vial Nacional -años 2008 a 2014- que facilite el análisis de ciertas erogaciones concordantes con la ejecución de actividades de mantenimiento y conservación vial, resultados deberían reflejarse en los indicadores que contiene la evaluación.

Es así, que en el cuadro siguiente se presentan los gastos efectuados en los rubros de tiempo extraordinario (horas extras), viáticos, combustibles, administradores viales, las empresas verificadoras de calidad (organismos de ensayo) y otros, relativos al Programa 002-Conservación Vial del año 2008 al 2014, como se detallan a continuación:

Tabla 1								
Pagos realizados - Programa 02 Conservación de Vías y Puentes Años 2008 al 2014 (en colones)								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
HORAS EXTRAS	28.098.693	39.844.578	71.022.950	227.174.604	297.152.053	214.136.279	213.302.350	
VIATICOS DENTRO DEL PAÍS	81.677.219	107.858.163	127.365.495	259.031.526	332.500.944	305.895.044	294.534.873	
COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	12.329.500	12.871.207	23.365.426	97.948.118	122.133.656	116.758.931	111.926.991	
ADMINISTRADOR ES VIALES	4.564.355.364	5.178.821.916	3.924.505.854	1.007.998.078	2.305.672.309	3.867.167.497	6.153.755.903	
VERIFICADORAS DE CALIDAD	900.014.490	607.647.432	391.612.116	415.934.890	1.441.741.388	0	1.087.716.348	
AUDITORIAS TÉCNICAS	0	15.716.582	57.545.048	40.495.261	0	0	0	
TOTAL	5.586.475.266	5.962.759.878	4.595.416.889	2.048.582.477	4.499.200.350	4.503.957.751	7.861.236.465	
Total del 2008 al 2014							35.057.629.075,96	
Fuentes: Liquidaciones presupuestarias al 31 diciembre de cada año								

Del cuadro anterior, se muestra que a partir del 2012 un incremento en el monto pagado a los Administradores Viales y una leve disminución en los otros rubros, por lo que deben ser analizados, para mejorar el uso racional de los mismos, como lo ha indicado esta Dirección.

Por otro lado, los Administradores Viales tienen la responsabilidad de colaborar en las labores de planificar, programar, supervisar e inspeccionar las actividades de conservación en la Red Vial Nacional. De igual forma, los Organismos de Ensayo, que brindan servicios de verificación de la calidad para controlar el cumplimiento de las especificaciones técnicas de los materiales, procesos y productos, de conformidad con los términos contractuales pactados con el Conavi.

Dentro de este marco, el conjunto de conceptos indicados debe ser reflejado en una mejora en la Red Vial Nacional, manteniendo congruencia con un uso eficiente de los recursos públicos invertidos.

De conformidad, con lo señalado en párrafos anteriores, se procede a establecer una relación con los montos indicados en la Tabla 1 y el Informe de Evaluación de la Red Vial Pavimentada (ERVN) de Costa Rica¹ de los años 2008, 2010-2011, 2012-2013 y 2014-2015, emitido por el LANAMME.

El LANAMME basa sus resultados en tres indicadores:

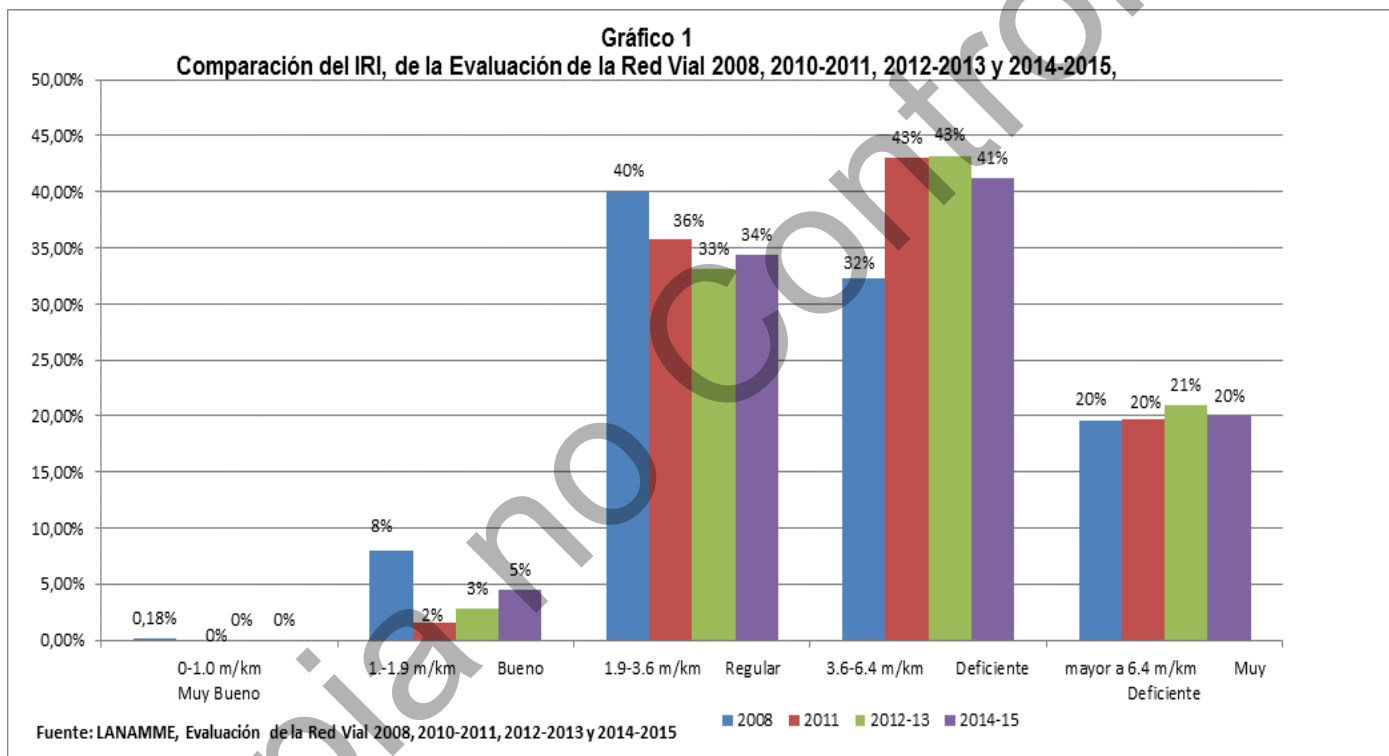
1. Índice de Regularidad Internacional (IRI)
2. Coeficiente de rozamiento de pavimentos (Grip)
3. Deflectometría (FWD) (condición de deflexiones)

En lo referente al índice del IRI (suma de las irregularidades de la superficie por unidad de longitud), siendo relevante que la regularidad superficial se relaciona directamente con los costos de operación del vehículo y por ende con el consumo de combustible y sus costos de mantenimiento. En el cuadro siguiente se establecen la clasificación del IRI, según LANAMME:

¹ El citado informe se presenta según lo establece la Ley 8114, mediante el cual LANAMME-UCR debe realizar una evaluación cada dos años del estado vial nacional pavimentada, que sirva como instrumento de rendición de cuentas y planificación técnica, para la gestión vial y de la inversión pública realizada.

Rango de Regularidad m/km	Clasificación
0-1.0 m/km	Muy buena
1.-1.9 m/km	Buena
1.9-3.6 m/km	Regular
3.6-6.4 m/km	Deficiente
mayor a 6.4 m/km	Muy deficiente

Al realizar la comparación de la Evaluación de la Red Vial de los años 2008, 2010-2011, 2012-2013 y 2014-2015, se muestra el siguiente gráfico 1:



El gráfico muestra que desde el 2010 se pasa de categorías de IRI Muy Buena, Buena y Regular a las categorías de Deficiente y Muy Deficiente, por lo que se puede inferir que la inversión realizada del año 2010 al 2014 (¢35.057.629.076) no se ha reflejado favorablemente en el mejoramiento de la Red Vial.

Para el 2014 el 61% de la Red Vial Nacional se encuentra en estándares de Deficiente a Muy Deficiente, 34% en estado *Regular* y solo un 5% en estado *Buena*, reiterando que este indicador se asocia a costos de operación elevados para los usuarios de vehículos.

La variación del índice anterior, según lo indicado por LANAMME en la ERVN 2014-2015, influye en forma directa en los otros dos índices, a saber:

- a. Grip: debido al deterioro superficial (IRI), solo se pudieron evaluar 2.6804.05 km, por lo que faltaron de medir 5.584.67 km.
- b. FWD: la capacidad estructural de la red vial se mantuvo en el periodo de análisis, sin embargo, ésta podría no ser una condición estable, por cuanto el deterioro de la regularidad eventualmente va acelerar el deterioro estructural.

Por consiguiente, la relación que debe existir entre la inversión que se realice en la Red Vial Nacional debe contribuir en el mejoramiento continuo de ésta, de ahí la relevancia que el análisis de las erogaciones permitan obtener indicadores propios que faciliten el monitoreo para la toma de decisiones.

Consecuentemente del 2010 a la fecha, se dan costos indirectos, como los mencionados; que requieren de un seguimiento puntual en función de un buen uso de los recursos y soporten una buena gestión en beneficio de los índices que evalúa el LANAMME.

Adicionalmente, se muestra la siguiente tabla elaborada a partir de la información generada por LANAMME en las Evaluaciones de la Red Vial Nacional (ERVN) 2012-2013 (tabla 12, pág.52) y 2014-2015 (tabla 18, pág. 61), sobre la inversión realizada en las 22 zonas de conservación vial, que atiende el CONAVI.

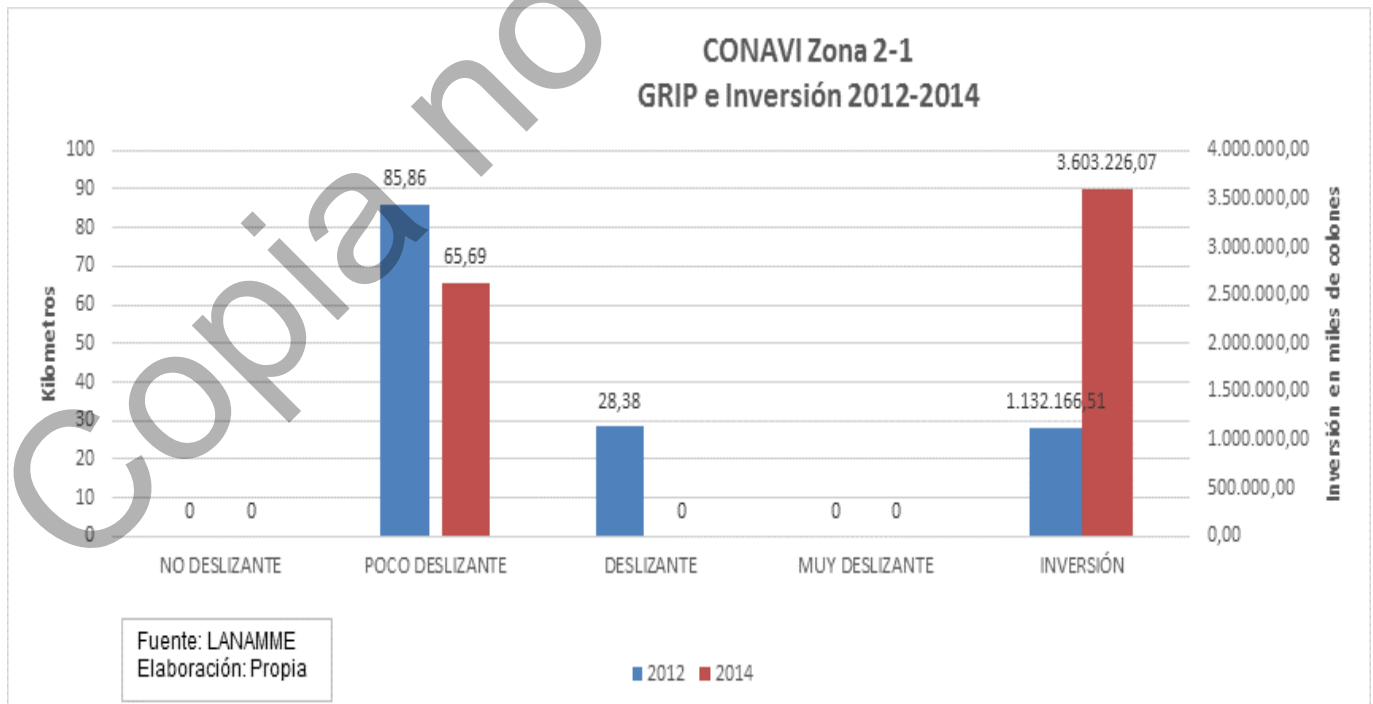
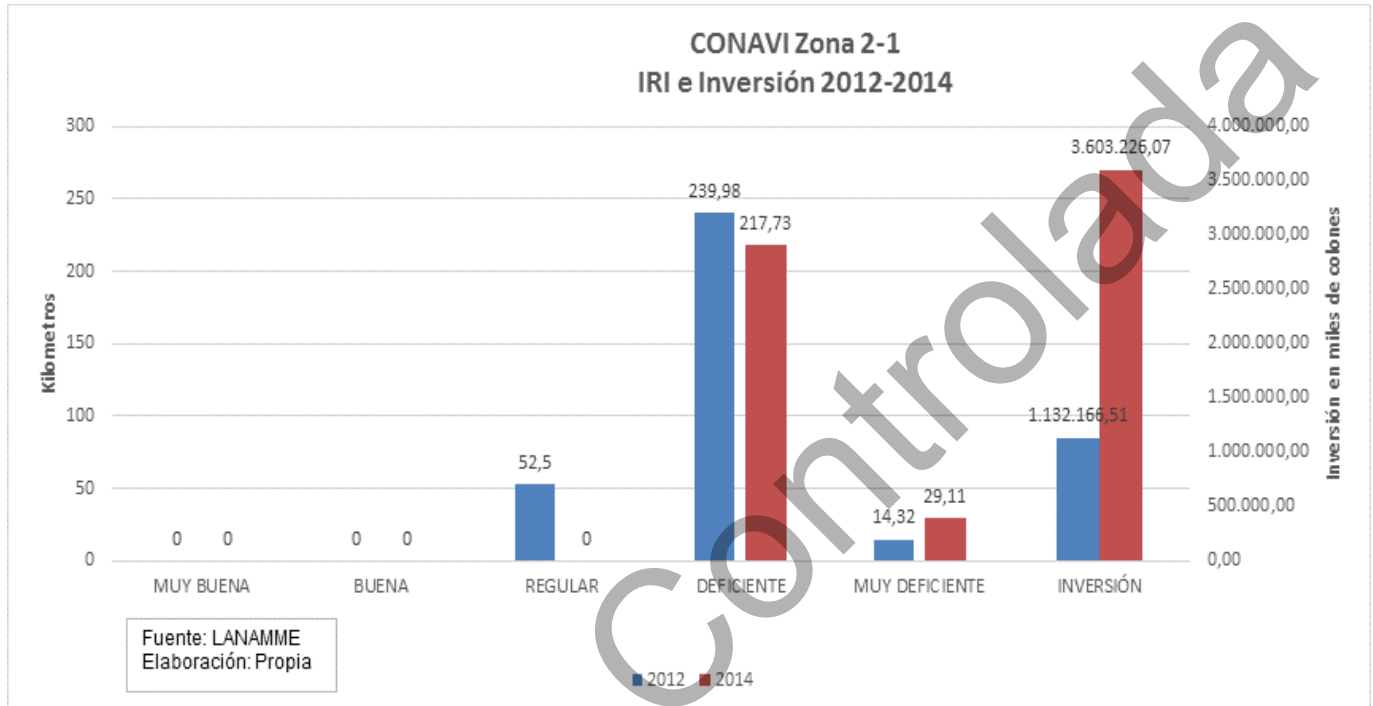
Tabla 2			
Montos de inversión por Zona			
CONAVI comparativo ERVN 2012-2013 y 2014-2015			
Zona	2012-2013	2014-2015	Variación
1-1	3.789.803.182,00	7.600.686.403,31	101%
1-2	1.298.042.068,00	2.583.842.336,84	99%
1-3	1.991.787.247,00	2.664.221.258,88	34%
1-4	3.632.232.732,00	3.839.404.142,74	6%
1-5	4.102.115.251,00	5.038.330.567,37	23%
1-6	1.839.463.363,00	3.440.016.389,73	87%
1-7	3.202.144.312,00	3.504.798.638,44	9%
1-8	1.709.659.185,00	3.904.489.461,03	128%
1-9	5.606.859.939,00	6.188.050.904,65	10%
2-1	1.132.166.506,00	3.603.226.066,04	218%
2-2	1.137.248.425,00	3.392.248.065,42	198%
2-3	4.370.665.793,00	1.923.598.403,01	-56%
2-4	2.488.492.097,00	6.101.330.291,22	145%
3-1	1.775.166.347,00	3.289.738.265,76	85%
3-2	4.643.193.374,00	4.031.283.708,97	-13%
4-1	2.176.283.298,00	3.440.740.544,10	58%
4-2	6.563.647.930,00	4.554.004.215,19	-31%
4-3	5.104.463.113,00	3.585.039.302,24	-30%
5-1	3.379.597.166,00	4.329.354.746,93	28%
5-2	2.633.466.888,00	2.471.939.591,54	-6%
6-1	1.977.742.498,00	3.530.096.789,89	78%
6-2	1.685.915.422,00	3.180.690.546,18	89%
Total	66.240.156.136,00	86.197.130.639,48	30%

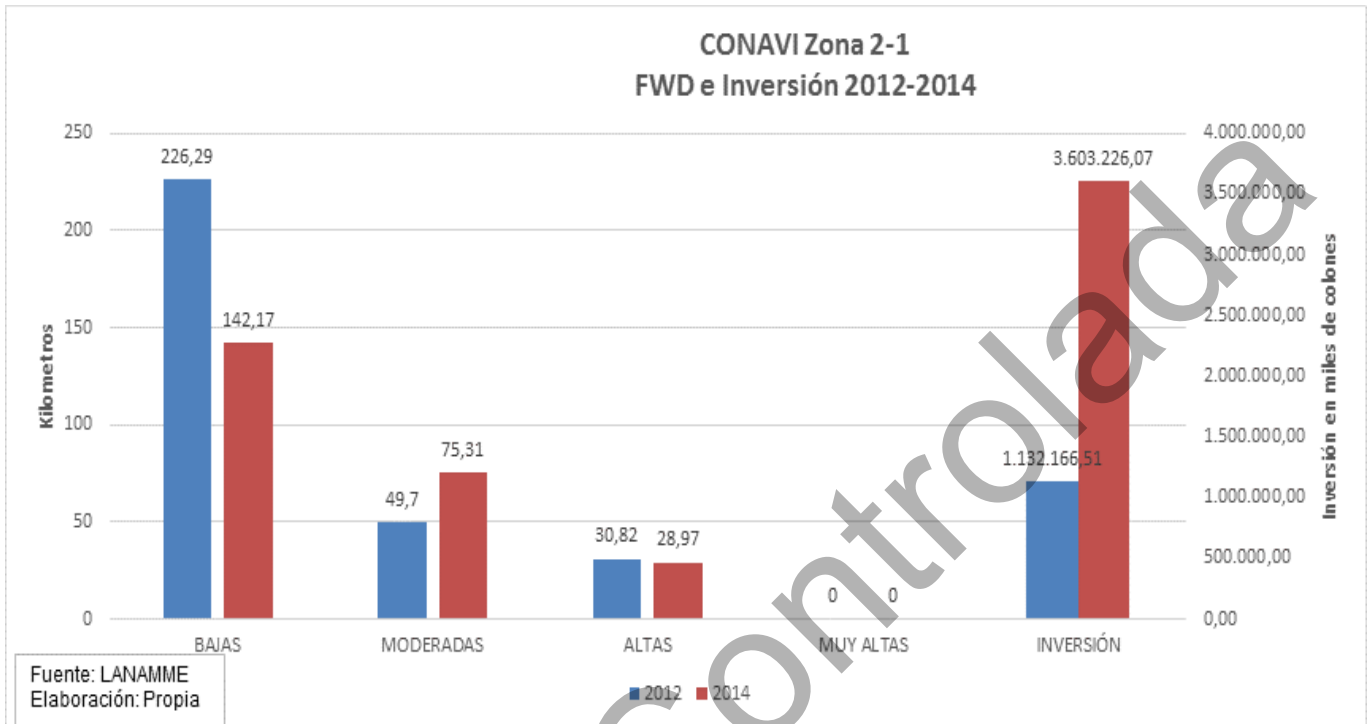
Elaboración: Propia

Fuente: Tabla 12 (pág.52) y 18 (pág.61) LANAMME ERVN 2012-13 y 2014-15

En ese mismo orden de ideas, se analizarán las zonas 2-1 y 2-2 que incrementaron su inversión en un 218% y un 198% respectivamente en el 2014-2015, en comparación con la anterior evaluación (2012-2013), así como la zonas 2-3 y 4-2, por presentar las mayores disminuciones -56% y -31% respectivamente, se realiza un comparativo con los indicadores establecidos por LANAMME y la inversión directa en la vías de dichas zonas, con el objetivo de reflejar si los fondos utilizados contribuyeron al mantenimiento y mejoramiento de las carreteras de dichas zonas:

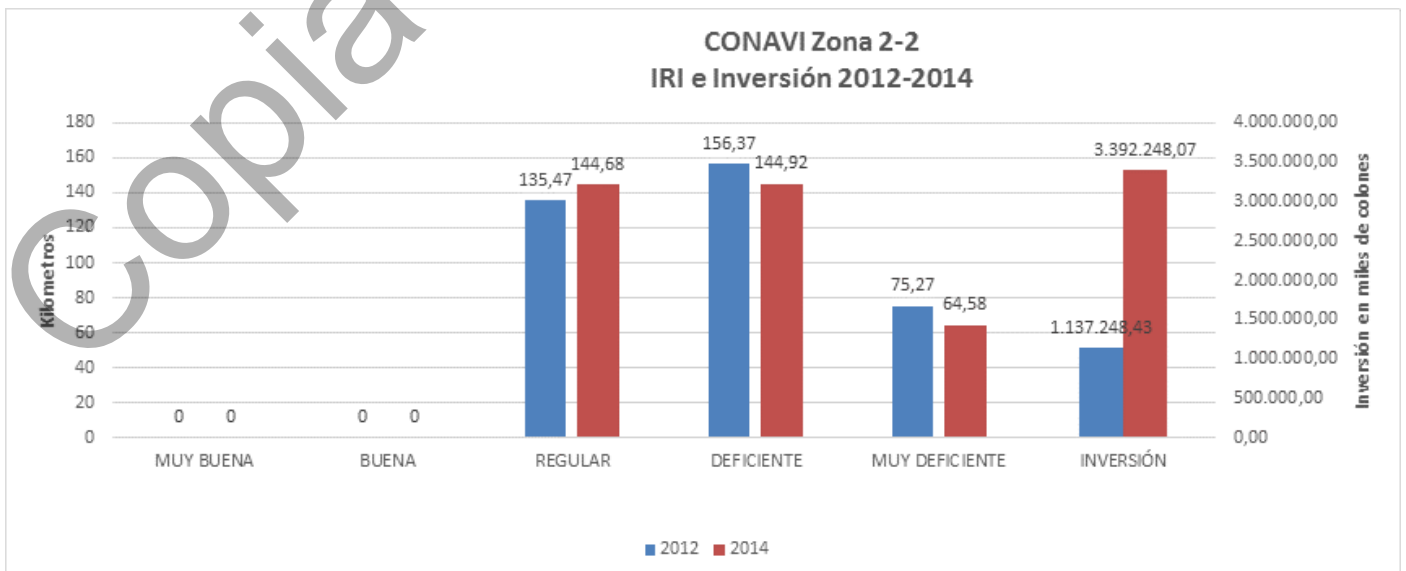
Zona 2-1

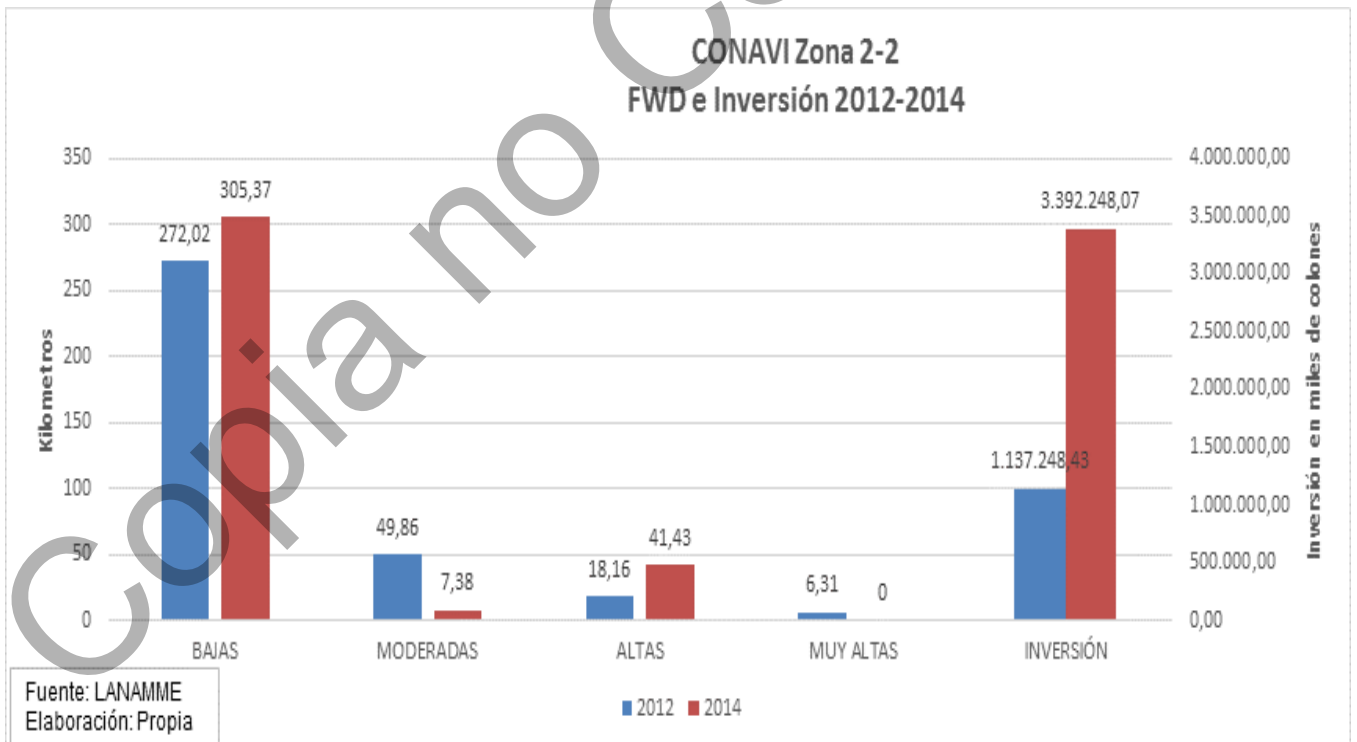
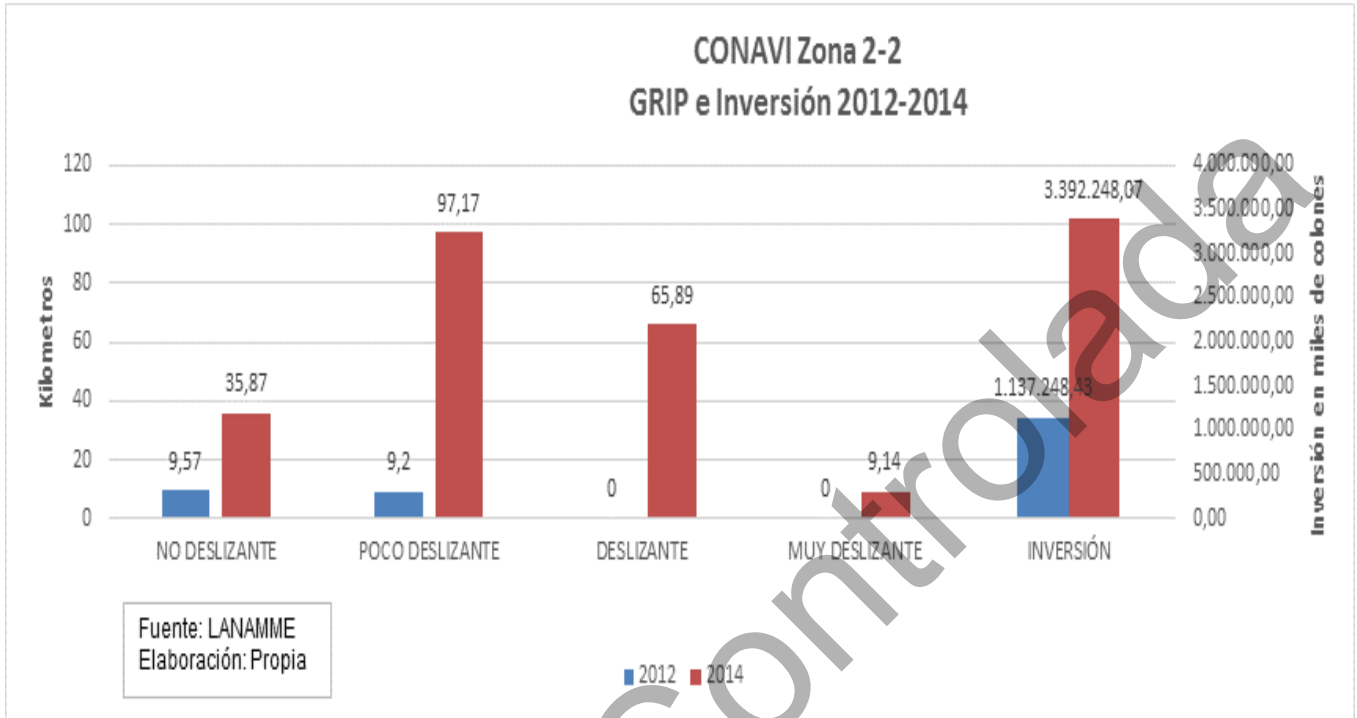




Como se observa en los gráficos a pesar de ser la zona con mayor crecimiento en inversión (218%), los indicadores muestran un deterioro en las vías de la zona, por lo que no existe una relación directa entre la inversión de fondos públicos y el mantenimiento o mejoramiento de las carreteras involucradas.

ZONA 2-2

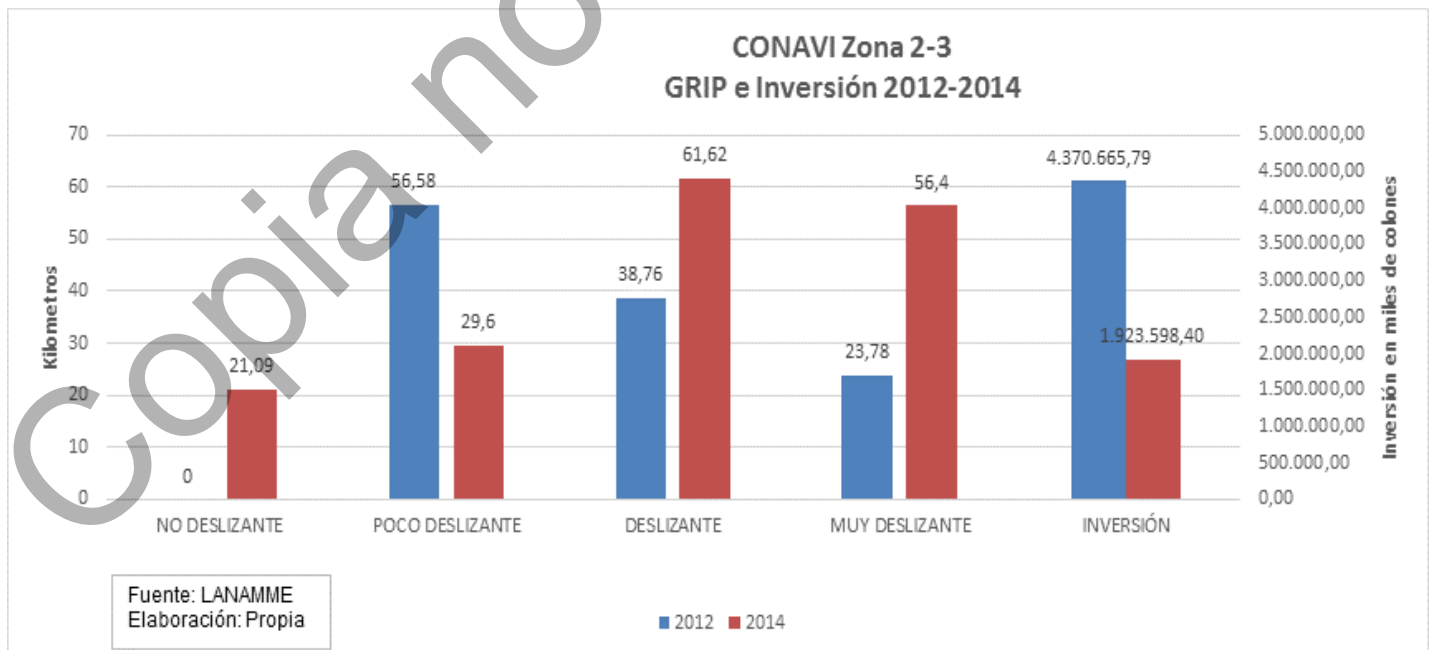
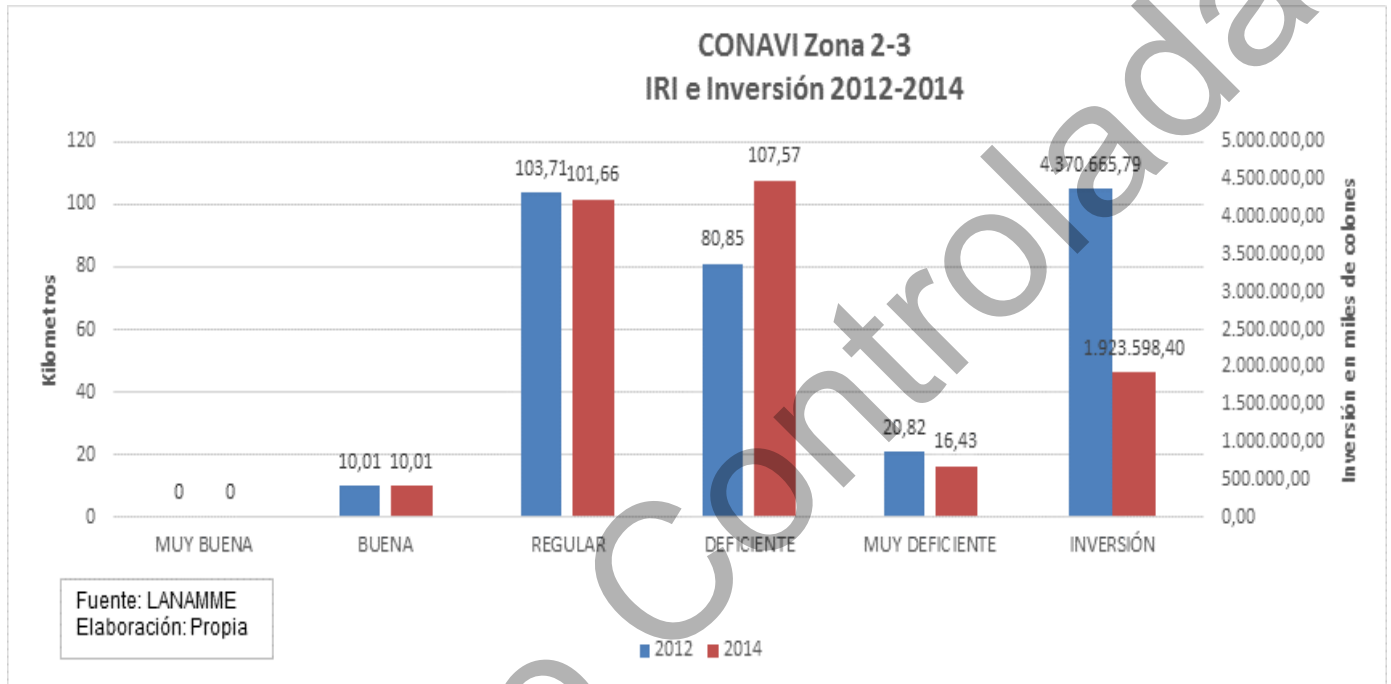


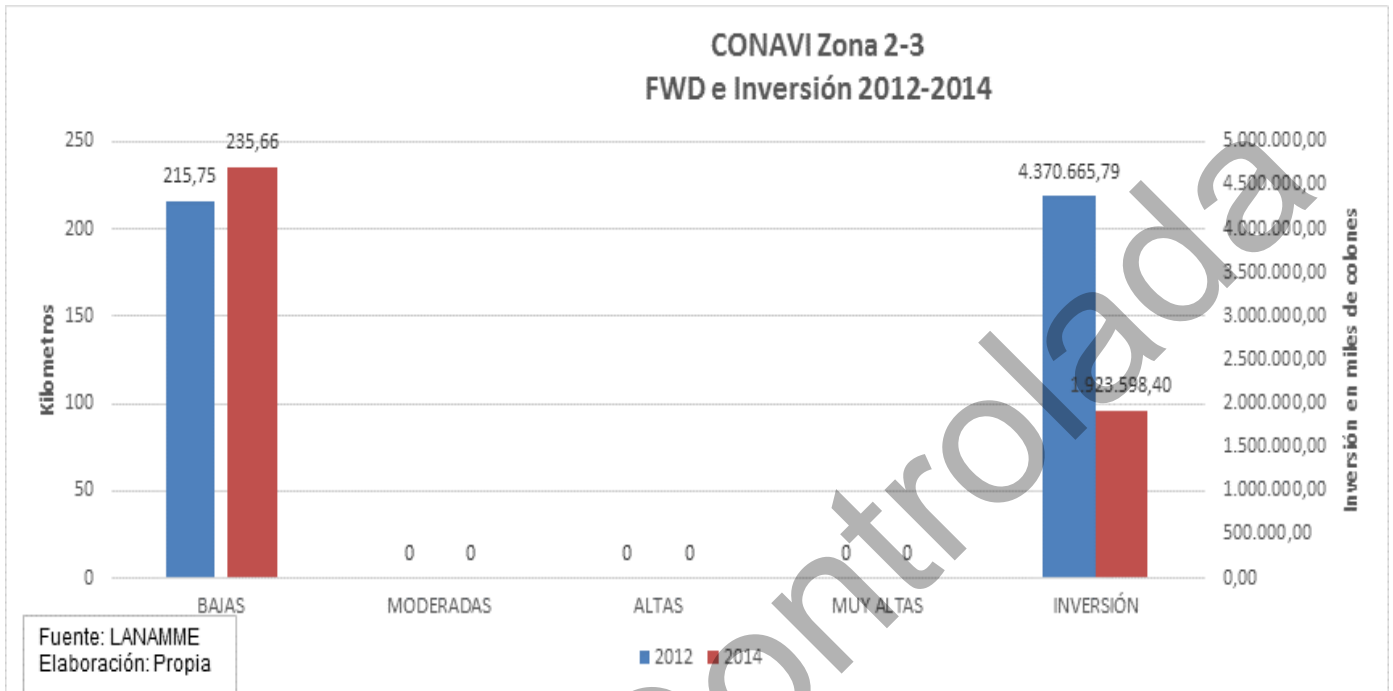


Como se observa en los gráficos esta zona es similar a la anterior, a pesar de su crecimiento en inversión (198%), los indicadores muestran un deterioro en las vías de la zona, por lo que no existe

una relación directa entre la inversión de fondos públicos y el mantenimiento o mejoramiento de las carreteras relacionadas.

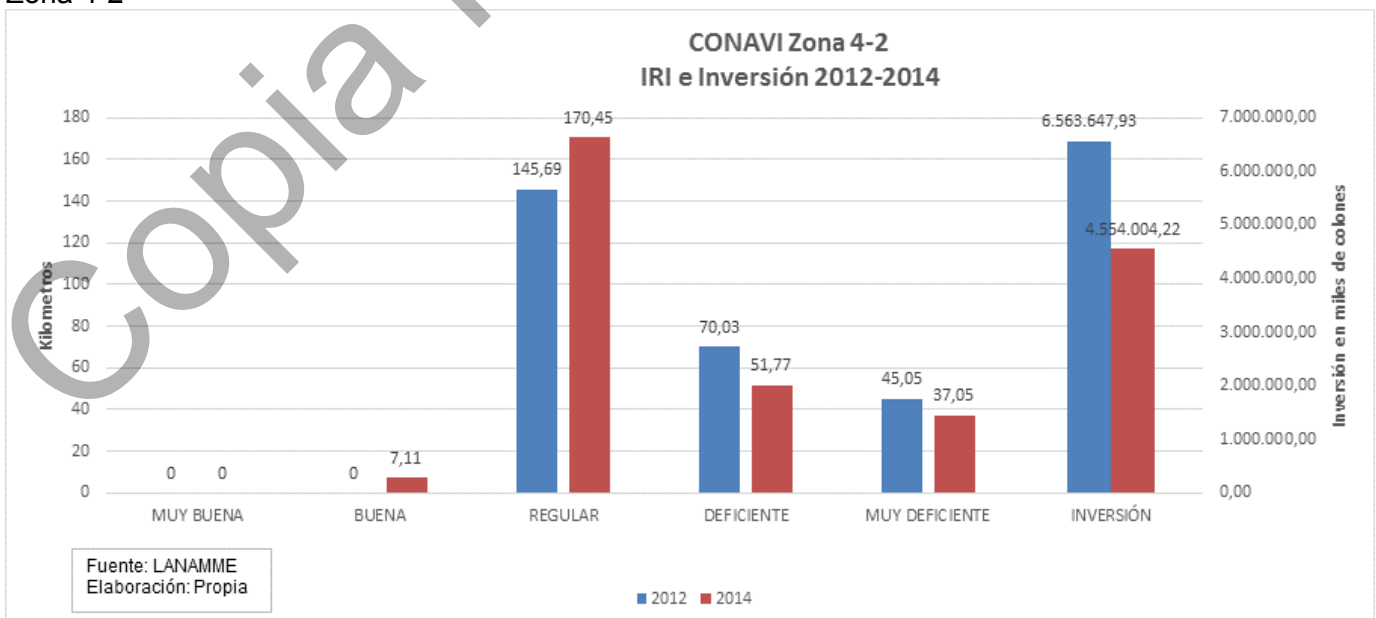
ZONA 2-3

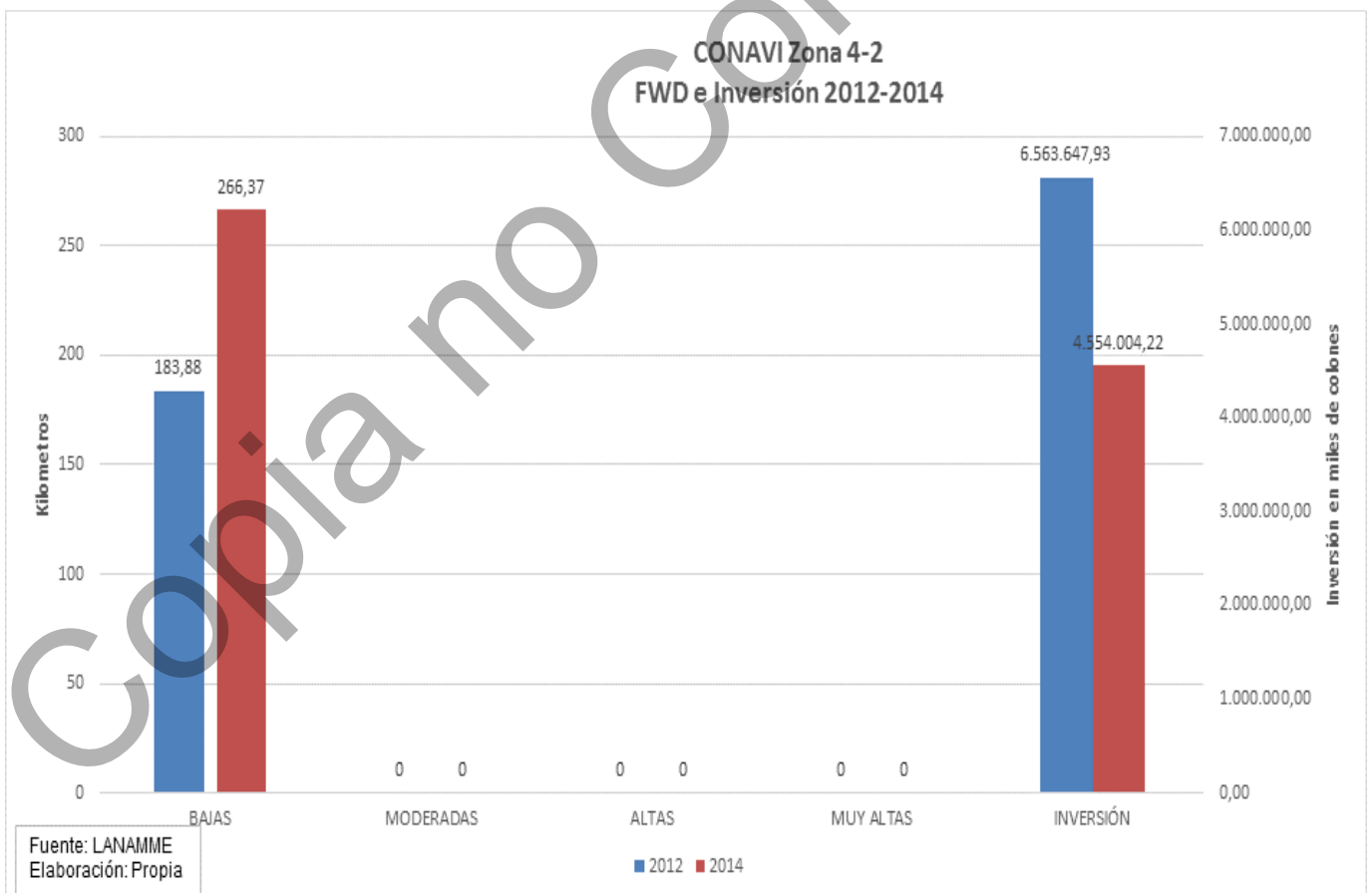
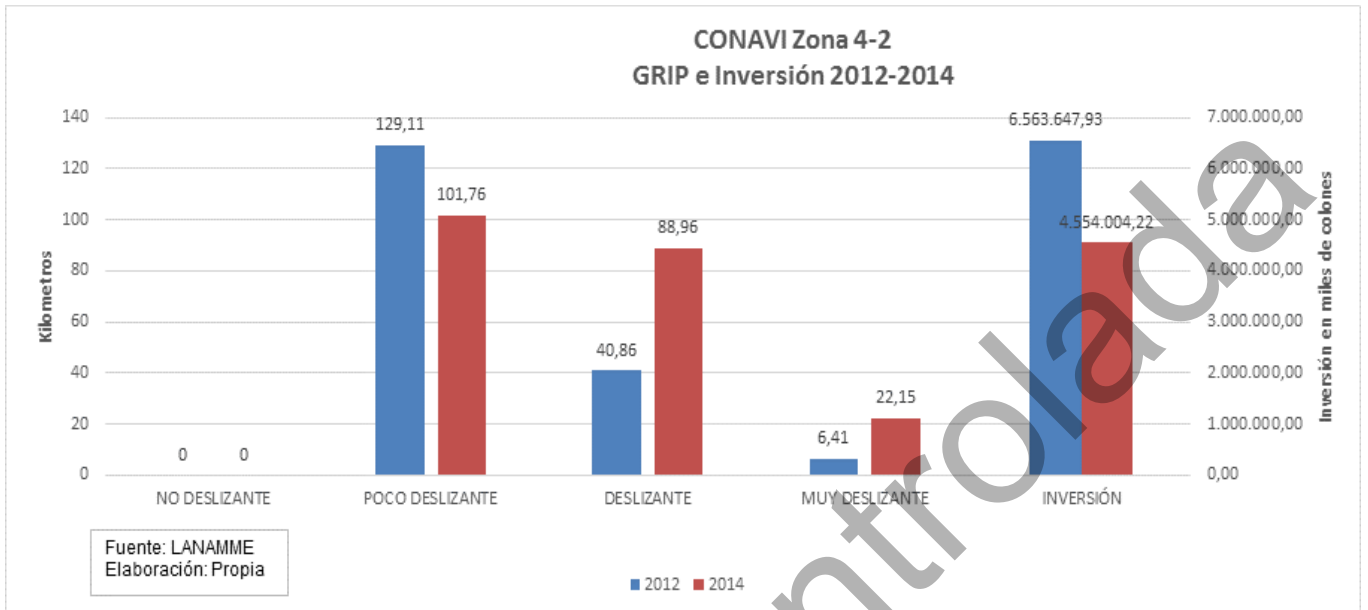




Esta es la zona con mayor disminución en inversión (-56%), como se observa en los gráficos, los indicadores muestran un deterioro en las vías de la zona, a lo sumo un mantenimiento en el caso del IRI, por lo que no existe una relación directa entre la inversión de fondos públicos y el mantenimiento o mejoramiento de las carreteras involucradas.

Zona 4-2





Esta zona presenta disminución en la inversión (-31%), como se observa en los gráficos, los indicadores muestran un deterioro en las vías de la zona, por lo que no existe una relación directa entre la inversión de fondos públicos y el mantenimiento o mejoramiento de las carreteras involucradas.

Con los ejemplos anteriores, se concluye que tanto para los costos mostrados en la tabla 1 y 2, y su respectiva inversión en las diferentes zonas del país, muestran que no hay una relación directa entre estas dos variables, es decir a mayor inversión no existe un mejoramiento o mínimo un mantenimiento en las mismas.

Así las cosas, esta Dirección reitera la necesidad de regular, definir políticas u otra acción que ese honorable Consejo de Administración considere, debido a la relevancia de estos temas, en materia de control interno, presupuesto e impacto en la inversión de la Red Vial Nacional. Se les informa sobre dicha situación para que valoren las acciones que estimen pertinentes.

Atentamente,

Lic. Reynaldo Vargas Soto
Auditor Interno

Copia: Archivo / copiator

RVS