

## PRESENTACIÓN

Señor:

Ing. Luis Amador Jiménez,

Ministro de Obras Públicas y Transportes, Administración Chaves Robles (2022-2026)

El informe de fin de gestión a que se refiere este documento permite cumplir con lo establecido en el inciso e) del artículo 12 de la Ley General de Control Interno, N.º 8292 del 31 de julio de 2002, y con la Resolución N.º R-CO-61 del 24 de junio de 2005, publicada en La Gaceta N.º 131 del 07 de julio de 2005, mediante la cual se emitieron las Directrices que deben observar los funcionarios obligados a presentar el informe final de su gestión; así como con lo establecido en la Resolución N.º R-DC-26-2019 de 04 de abril del 2019.

Este informe comprende las funciones a mi cargo como Viceministro de Infraestructura, de conformidad con el Acuerdo número 052-P, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N.º 110 del martes 14 de junio de 2022, que empezó a regir a partir del 01 junio de 2022.

Específicamente, doy cuentas de la ejecución de mi cargo en el período comprendido entre el 01 de junio de 2022 y el 31 de enero de 2023. Atentamente,



---

LUIS ALEJANDRO GUILLÉN GUARDIA

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y  
TRANSPORTES**

**INFORME DE GESTIÓN DE  
LUIS ALEJANDRO  
GUILLÉN GUARDIA**

**VICEMINISTRO DE INFRAESTRUCTURA**

**PERIODO:**

**01 DE JUNIO DE 2022**

**AL 31 DE ENERO DE 2023**

## Índice de contenido

<b>PRESENTACIÓN</b> .....	<b>6</b>
<b>CAPÍTULO ÚNICO</b> .....	<b>8</b>
<b>GESTIÓN COMO VICEMINISTRO DE INFRAESTRUCTURA</b> .....	<b>8</b>
Sección I.....	8
<b>Labores y Funciones</b> .....	<b>8</b>
Sección II .....	12
Cambios en el entorno durante el periodo de la gestión.....	12
<b>Sección III</b> .....	<b>15</b>
Estado de la autoevaluación del sistema de control interno (ASCI).....	15
al inicio y al final de la gestión. ....	15
1.    SIGEVA (SISTEMA GESTIÓN DE VACACIONES).....	16
2.    SICI (SISTEMA DE CORRESPONDENCIA INSTITUCIONAL).....	16
3.    SAEM (SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN DE EQUIPO Y MAQUINARIA)	
17	
4.    SINAEP (SISTEMA INTEGRADO DE ADQUISICIONES Y EJECUCIÓN	
PRESUPUESTARIA).....	18
5.    CITEC (CONTROL INTERNO DE TARJETAS ELECTRÓNICAS DE	
COMBUSTIBLE).....	19
6.    SIRH (SISTEMA INTEGRADO DE RECURSOS HUMANOS).....	19
7.    SEVRI (Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional)....	20
<b>Sección IV</b> .....	<b>22</b>
Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el	
sistema de control interno durante el último año. ....	22

<b>Sección V</b> .....	<b>24</b>
Principales logros alcanzados durante la gestión, de conformidad con la planificación institucional.....	24
<b>Sección VI</b> .....	<b>27</b>
Acciones y proyectos relevantes ejecutados.....	27
durante mi gestión .....	27
6.1    BID Cantonal .....	27
6.2    Programas de Infraestructura de Transporte (PIT) y de Infraestructura Vial y Promoción de las Asociaciones Público-Privadas (PIV-APP) .....	30
6.3    Proyecto de ampliación de la Ruta Nacional N° 32, sección Río Frío - Limón. .....	52
6.4    Atención de interesados.....	54
6.5    Consulta de la PGR sobre obligación del MOPT y sus consejos de construir y mantener aceras en las rutas nacionales.....	62
6.6.    Recursos de Amparo y Trámite de Gestiones .....	71
Como parte del abordaje de los asuntos legales presentados al Viceministerio, se atendieron 16 Recursos de Amparo y alrededor de 50 gestiones, algunas relacionadas con peticiones de Diputados y Síndicos. ....	71
6.7.    Atención a Alcaldes y diputados .....	71
6.8    Atención particular a temas ambientales.....	72
6.9    Elaboración del visor de proyectos de la División de Obras Públicas .....	75
<b>Sección VII</b> .....	<b>77</b>
Administración de los recursos financieros asignados .....	77
Presupuesto 2023.....	79
<b>Sección VIII</b> .....	<b>81</b>
Cumplimiento de disposiciones giradas por la Contraloría General de la	

República.....	81
<b>Sección IX.....</b>	<b>82</b>
Cumplimiento de recomendaciones formuladas por la Auditoría Interna.....	82
<b>ANEXO N°1 FINAL AL INFORME DE GESTIÓN:.....</b>	<b>84</b>
Detalle de activos asignados y devueltos a la administración.....	84
<b>Anexo N°2.....</b>	<b>90</b>
<i>Atención de consultas y trámites Viceministerio de Infraestructura.....</i>	<i>90</i>

## PRESENTACIÓN

Señor:

Ing. Luis Amador Jiménez,

Ministro de Obras Públicas y Transportes, Administración Chaves Robles (2022-2026)

El informe de fin de gestión a que se refiere este documento permite cumplir con lo establecido en el inciso e) del artículo 12 de la Ley General de Control Interno, N.º 8292 del 31 de julio de 2002, y con la Resolución N.º R-CO-61 del 24 de junio de 2005, publicada en La Gaceta N.º 131 del 07 de julio de 2005, mediante la cual se emitieron las Directrices que deben observar los funcionarios obligados a presentar el informe final de su gestión; así como con lo establecido en la Resolución N.º R-DC-26-2019 de 04 de abril del 2019.

Este informe comprende las funciones a mi cargo como Viceministro de Infraestructura, de conformidad con el Acuerdo número 052-P, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N.º 110 del martes 14 de junio de 2022, que empezó a regir a partir del 01 junio de 2022.

Específicamente, doy cuentas de la ejecución de mi cargo en el período comprendido entre el 01 de junio de 2022 y el 31 de enero de 2023. Atentamente,



---

LUIS ALEJANDRO GUILLÉN GUARDIA

# CAPÍTULO ÚNICO

## GESTIÓN COMO VICEMINISTRO DE INFRAESTRUCTURA

### *Sección I*

### **Labores y Funciones**

#### *1. Funciones desempeñadas*

Mediante el Oficio DM-2022-2619 del 15 de junio de 2022 el Ministro de Obras Públicas y Transportes, señor Luis Amador Jiménez, se dirige a la señora Laura Fernández Delgado, Ministra de Planificación Nacional y Política Económica, con el fin de que se procediera con el registro de los viceministerios que fungirían como tales en el período presidencial del señor Rodrigo Chaves Robles.

Es así como se registran para el Viceministerio de Infraestructura las funciones que se desglosan a continuación:

*“1. Ejercer las potestades que le confiere su calidad de Superior Jerárquico subordinado. Art. 48 inciso a, Ley N° 6227.*

*1. Dirigir y coordinar las actividades internas y externas del Ministerio, en el área de su atención, sin perjuicio de las potestades del Ministro al respecto. Art. 48 inciso b, Ley N° 6227.*

*2. Ser el centro de comunicación del Ministerio, en lo interno y externo. Art. 48 inciso c, Ley N° 6227.*

*3. Realizar los estudios y reunir la documentación*

*necesarios para la buena marcha del Ministerio. Art. 48 inciso d, Ley N° 6227.*

*4. Requerir ayuda de todo el personal de Ministerio para el cumplimiento de sus deberes, y actuar como su Superior Jerárquico inmediato, sin perjuicio de las potestades del Ministro. Art. 48 inciso d, Ley N° 6227.*

*5. Delegar, abocar, sustituir o subrogar funciones, que la normativa le faculte. Dentro de los límites de la Ley N° 6227.*

*6. Sustituir en su ausencia temporal al Ministro, incluso en su función Rectora, cuando así lo disponga el Presidente de la República y lo hará en calidad de Ministro a.i.*

*7. Facilitar la articulación de los procesos de las diferentes dependencias del Ministerio, de sus Consejos Adscritos y de los entes descentralizados de la rectoría sectorial de Infraestructura y Transporte, para alcanzar los objetivos competenciales que le resulten pertinentes v nombramiento (Infraestructura vial, marítima-portuaria y aérea y concesiones) definidos en las políticas, planes y normativa atinentes al sector.*

*8. Velar porque se efectúen las investigaciones correspondientes, sobre los accidentes e incidentes aéreos acaecidos en el territorio nacional, según lo establece la normativa vinculante.*

*9. Velar porque se mantenga actualizada la normativa técnica y jurídica local, sobre accidentes o incidentes aéreos, con base en las regulaciones instruidas por el órgano rector internacional.*

*10. Coordinar y supervisar las funciones asignadas a la*

*División de Obras Públicas y la División Marítimo Portuaria, con el fin de evaluar los resultados y disponer, cuando proceda, medidas correctivas.*

*11. Presidir los Consejos que le sean asignados por delegación del Ministro, en el área de su atención.*

*12. Cualesquiera otras que se deriven de la atención del área a su cargo, o que le sean asignadas por el Ministro.*

*13. Actuar por delegación del Ministro en los asuntos que le confiera.”*

Administrativamente el Despacho del Viceministerio cuenta con una Directora de Despacho, una secretaria, seis asesores (cuatro ingenieros civiles, una abogada, una arqueóloga-ambientalista), una auxiliar de ingeniería, una asistente administrativa, dos choferes, una recepcionista, un archivista y una encargada de cocina, todos ellos funcionarios al amparo del Servicio Civil.

Aunado a lo anterior, por medio del Decreto N° 41775-MP-MSP-MAG-MINAE-MOPT-TUR se crea la Comisión para la Gobernanza Marina, de la cual forma parte el MOPT.

En el 2023 corresponde al Ministerio asumir como una función nueva la Presidencia pro tempore, cuya rotación es anual.

*2. Representación del MOPT y del Viceministerio de Infraestructura ante entes internos y externos.*

Desde mi nombramiento en el Viceministerio de Infraestructura en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, he representado a la Institución en las siguientes Comisiones y Consejos:

- Miembro titular en CONAFAC (*Consejo Nacional Facilitación del Comercio*, adscrito al COMEX)
- Miembro titular en la CNE (*Comisión Nacional de Emergencias*)
- Miembro titular de la Comisión de Gobernanza Marina (adscrita al Viceministerio de Agua y Mares)
- Delegado titular por Costa Rica de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)

## Sección II

### ***Cambios en el entorno durante el periodo de la gestión***

#### *1. Asignación de la División Marítimo Portuaria al Viceministerio de Infraestructura.*

Por medio del oficio DM-2022-2619 del 15 de junio de 2022, se comunica a la señora Laura Fernández Delgado, Ministra de Planificación Nacional y Política Económica, la reestructuración organizacional del Viceministerio de Infraestructura según lo dispuesto por el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Es así como se elimina del organigrama del MOPT el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo. Ahora, ya que la División Marítimo Portuaria formaba parte de ese Viceministerio, era necesario ubicarlo dentro de otro. Por tal razón, se incorporó en el Viceministerio de Infraestructura.

Dada la importancia que representa esta División, programé reuniones semanales, y luego quincenales, con las Jefaturas de los diferentes departamentos y su Director. Reconocemos la necesidad urgente de que se disponga de personal adicional al que ya poseen, por lo que queda pendiente reunirse con las Autoridades de Planificación Sectorial, de Recursos Humanos, de la División y el Ministro para analizar las posibilidades de tramitar ante la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP) las plazas que técnicamente se puedan gestionar.

Actualmente el nuevo Director de la División es el Lic. Verny Jiménez Rojas, quien inició labores a finales del 2022.

#### *2. Nuevas políticas gubernamentales en el manejo de la Pandemia por la COVID 19.*

Con la publicación del Decreto Ejecutivo N° 42227-MP-S del 16 de marzo 2020, se declaró estado de emergencia nacional en todo el territorio de la República de Costa

Rica, debido a la situación sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.

Esto implicó, laboralmente hablando, políticas públicas para implementar el teletrabajo y advertir y concientizar al personal institucional sobre la imperiosa urgencia de acatar las directrices sanitarias emitidas por el Ministerio de Salud.

Con el teletrabajo hubo un auge considerable de reuniones virtuales, las cuales permitieron que el Poder Ejecutivo y su engranaje institucional no se paralizara.

Sin embargo, el 17 de agosto de 2022 empezó a regir el Decreto Ejecutivo N° 43650-MP-S titulado "*Declara la cesación del estado de emergencia declarado mediante Decreto ejecutivo N° 42227-MP-S*"

Al cesar el estado de emergencia, la tónica del gobierno fue el retorno a la presencialidad, aspecto que ha acatado el Despacho, especialmente por la naturaleza jurídica del Viceministerio, aunque hay que reconocer que ha existido cierta resistencia, se ha logrado la integración del grupo de colaboradores de manera satisfactoria. Los controles internos para registrar la asistencia se han retomado, tal es el caso de anotar el nombre y firmar en una bitácora.

### *3. Presidencia Pro Tempore de la Comisión de Gobernanza Marina.*

Por el periodo de un año, el 2023, el Ministerio debe asumir la Presidencia pro tempore de la Comisión de Gobernanza Marina, lo que implica desplegar esfuerzos adicionales para cumplir con los objetivos de la Comisión y realizar las reuniones del caso. Sin embargo, a raíz de que los sistemas informáticos del Ministerio fueron atacados por hackers cibernéticos la situación de la Presidencia se torna incierta, por lo que será necesario realizar las gestiones del caso con los demás miembros de la Comisión a fin de definir el mejor proceder.

#### *4. Ataque cibernético a servidores del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

El viernes 17 de enero de 2023 el equipo del Centro de Incidentes Informáticos (CSIRT-CR) del Ministerio de Ciencia, Innovación, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT) confirmó un ataque informático que afectó 12 servidores del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Tal fenómeno fáctico ha provocado que el Ministerio esté prácticamente paralizado, por lo que mis colaboradores han hecho esfuerzos notables en cumplir con los asuntos urgentes, entre ellos la preparación de este informe.

#### *5. Abordaje de la atención de la red vial nacional*

Al asumir las labores como Viceministro, el Ministro me solicitó la colaboración para reactivar el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), luego del impacto del caso de corrupción llamado “Cochinilla” y de que la Contraloría General de la República (CGR), en el año 2021, rechazara la renovación de los contratos de mantenimiento periódico y rutinario de las rutas nacionales por precios unitarios.

Esto repercutió en la imposibilidad de atender por más de un año las rutas de la red vial nacional pavimentada, originando un deterioro acelerado en las condiciones de servicio de las superficies de ruedo por falta de mantenimiento.

Por lo anterior, junto con la Dirección Ejecutiva del CONAVI, se trabajó arduamente en establecer planes de contingencia para atender las rutas más críticas mediante contrataciones directas e imprevisibilidades y se instruyó a la División de Obras Públicas del MOPT la colaboración en el mantenimiento de la red vial pavimentada. A finales de 2022 se logró la autorización de la CGR al primer grupo de 8 contratos de conservación vial. Le corresponde a la administración del CONAVI dar seguimiento a estos contratos y formular las bases para la nueva generación de contratos y coordinar con la División de Obras Públicas la intervención de estas

rutas de acuerdo con su limitada capacidad operativa.

#### *6. Atención de las contingencias en la red vial nacional*

El año 2022 se caracterizó por enfrentar situaciones climatológicas adversas producto del fenómeno de la Niña. Esto generó múltiples afectaciones a lo largo de la red vial, lo cual, aunado a la falta de contratos de conservación se tradujo en el cierre de varias vías, por deslizamientos, derrumbes, hundimientos, con todos los inconvenientes para los usuarios de esas vías.

Estas situaciones de emergencia se atendieron por medio de contratos por imprevisibilidad a través del CONAVI y la colaboración de este Viceministerio con maquinaria y personal de la División de Obras Públicas.

### **Sección III**

#### **Estado de la autoevaluación del sistema de control interno (ASCI) al inicio y al final de la gestión.**

Los sistemas de control interno con que cuenta el Despacho obedecen a un engranaje informático institucional con procesos definidos, a su vez, en el Sistema de Información Organizacional (SIOR).

De ahí que, desde el punto de vista de administración de personal, los controles internos que aplicamos para el ingreso y retiro de los funcionarios en el Despacho se realiza mediante una bitácora diaria en la cual cada servidor anota su hora de llegada y salida, con la rúbrica final al concluir la jornada.

Valga aclarar, no obstante, que antes de que se presenten a laborar al Despacho, han debido registrar su huella digital en un sistema de ingreso al plantel central del MOPT que registra la hora de entrada y salida.

Algunos colaboradores están exentos de marca, aunque deben anotarse en la bitácora interna del Despacho.

Dentro de los primeros 5 días hábiles de cada mes, se debe presentar a la Dirección Institucional de Recursos Humanos un informe referente al registro y asistencia de los funcionarios que no están exentos de la marca en los relojes marcadores y llenar un formulario denominado: Informe Mensual de Ubicación Real y Asistencia.

Ahora bien, debido a la pandemia, la mayoría se encuentra en teletrabajo, por lo que, con base en el contrato que firmaron pueden laborar desde sus casas y asistir a reuniones virtuales por medio del uso de plataformas digitales.

Los sistemas informáticos integrados que utiliza el Despacho son los siguientes:

### **1. SIGEVA (SISTEMA GESTIÓN DE VACACIONES).**

Por medio de la Circular DRH-020-2011 del 01 de agosto de 2011, la Dirección de Informática y la Dirección de Recursos Humanos comunican la creación del sistema denominado como SIGEVA, a través del cual se tramitarían las solicitudes de vacaciones de los funcionarios del MOPT.

### **2. SICI (SISTEMA DE CORRESPONDENCIA INSTITUCIONAL)**

El Sistema de correspondencia institucional almacena los documentos digitales que se tramitan por este medio. Una vez confeccionado el documento de interés, lo dirige al remitente en una bandeja de entrada que cada usuario debe revisar periódicamente.

Este sistema ha sido útil para el Despacho desde el punto de vista de control interno porque los oficios que se envían y los que se reciben se archivan digitalmente, facilitando la localización de cualesquiera de ellos en cualquier momento, incluso

cuando el MOPT se encuentra cerrado.

Por otra parte, también ha resultado muy valioso porque permite identificar a cuál funcionario se le ha asignado un tema, rastrear los oficios subsiguientes relacionados con ese funcionario y con ese tema y generar una cadena detallada de todos los documentos que se adicionen

No obstante, algunas dependencias internas del Ministerio no utilizan este sistema. En estos casos, se les remite el documento escrito en papel, y se resguarda una copia en los archivos físicos del Despacho.

En lo que es aplicable, se siguen las disposiciones de la Ley del Sistema Nacional de Archivos Ley N° 7202 y su reglamento N° 40554-C.

Conforme la Resolución del Despacho Ministerial N°DJ-CIR-2017-0005 de las 11:30 horas del 04 de setiembre de 2017 este sistema es de uso obligatorio para Las dependencias de la Institución. Sin embargo, el Viceministerio de Transporte Marítimo es el único despacho de la Administración Superior que lo utiliza, reforzando, con ello, el sistema de control interno al aplicar la digitalización y disminuir el riesgo de pérdida de documentos.

### **3. SAEM (SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN DE EQUIPO Y MAQUINARIA)**

La Dirección de Control de maquinaria y equipo de la División de Obras Públicas, es la unidad encargada de la reparación y mantenimiento del equipo automotor del que dispone el MOPT.

El Despacho cuenta con tres vehículos, cuya reparación se efectúa a través del SAEM. De este modo, los formularios y documentos que se deben presentar para optimizar un carro se han oficializado y son de conocimiento público por medio del SIOR.

La última oficialización formal que se registra en el SIOR es el Oficio PI-2016-539 del 22 de junio del 2016 con base en el cual el Lic. Víctor Zúñiga Porras, Director a.i. de Planificación Institucional le informa al Ing. Nelson Brown Garita, Subdirector de Control de Maquinaria y Equipo, la aprobación de una serie de documentos y formularios que permiten efectuar la función diaria de esa dependencia en el mantenimiento de vehículos oficiales.

Evidentemente el Despacho recurre a todos estos formularios y documentos oficiales cuando de dar mantenimiento y reparación a nuestros carros se trata.

El Despacho cuenta con una persona administrativa en la función de Contralor de vehículos, que se encarga de la utilización del sistema, así como de la administración de las unidades.

#### ***4. SINAEP (SISTEMA INTEGRADO DE ADQUISICIONES Y EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA)***

Al respecto, los sistemas de compras públicas centralizados permiten mejores precios, menores costos de transacción en términos de tiempo y gestión, así como mayor estandarización de los procesos y mayor eficiencia dentro de la administración, entre otras características.

Con el SINAEP se pueden tramitar las compras públicas que, finalmente, se consolidan en el SICOP.

El SINAEP no solo permite el registro de las compras, sino que, en la parte de ejecución presupuestaria, habilita el trámite de viáticos y otros rubros a cargo del presupuesto asignado al Despacho.

## **5. CITEC (CONTROL INTERNO DE TARJETAS ELECTRÓNICAS DE COMBUSTIBLE).**

El Control Interno de Tarjetas Electrónicas de Combustibles es un sistema de larga data, cuya última modificación se realizó en 2012, al implementar algunas mejoras en los módulos existentes y nuevas opciones que ayudarían a la gestión del control de gasto de combustibles en toda la flotilla vehicular del MOPT.

El Despacho emplea este sistema para controlar y consignar el consumo de gasolina de cada uno de los tres vehículos y uso de las tarjetas por parte de los dos choferes.

## **6. SIRH (SISTEMA INTEGRADO DE RECURSOS HUMANOS).**

A partir del año 2020, la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos, instauró el sistema SIRH (Sistema Integrado de Recursos Humanos) en el cual se automatiza el ingreso de las horas extra que los funcionarios trabajan fuera de la jornada ordinaria, para tener un control eficiente de su pago mensual.

A pesar de que este sistema evidentemente contribuye al control interno del Despacho, no se ha utilizado por dos razones fundamentales:

Los presupuestos públicos asignados se han reducido por lo que el rubro de horas extra también se ha limitado.

Las restricciones que se han experimentado a raíz de la pandemia obligaron a evitar la circulación de los vehículos y de las visitas a diferentes lugares como parte de la rutina del Despacho. En otras palabras, no hubo horas extra que reportar durante la prevalencia de la COVID – 19.

## **7. SEVRI (Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional)**

Con base en los artículos No. 14, 18 y 19 de la Ley General de Control Interno, se contempla la administración del riesgo como parte esencial y necesaria del modelo de gestión pública, de modo que *“Todo ente u órgano deberá contar con un sistema específico de valoración de riesgo institucional por áreas, sectores, actividades o tarea, que, de conformidad con sus particularidades, permita identificar el nivel de riesgo institucional y adoptar los métodos de uso continuo y sistemático, a fin de analizar y administrar el nivel de dicho riesgo”* (Art. 18).

Se definen, además, los responsables directos del establecimiento y el funcionamiento del SEVRI, es decir, los Jerarcas y los titulares subordinados.

Un entendimiento adecuado de la exposición al riesgo permite a una organización reservar los niveles apropiados de contingencia para enfrentarse a los efectos de incertidumbres futuras probables, de forma que los recursos puedan estar listos para utilizarse cuando aparezca una necesidad.

Para el 2020, la Unidad de Planificación Institucional (UPI) efectuó el documento denominado “Informe Sistema Específico de Valoración de Riesgo Institucional (SEVRI) 2020”. Para recopilar la información que le permitiera valorar los datos requeridos, emitió las circulares número PI-CIR-2020-12 del 23 de julio del 2020 y PI-CIR-2020-13 del 03 de setiembre del 2020, mediante las cuales se instruyó para que cada unidad organizativa del Ministerio realizara la valoración del riesgo, en cumplimiento con la normativa emitida por la Contraloría General de la República.

A continuación, se presenta el cuadro en el que se tabularon los datos recopilados en cuanto a valoración del riesgo se refiere para el año 2021 ya que actualmente no se cuenta con nuevos datos.

UBICACIÓN	PRODUCTO	RIESGO RESIDUAL PROMEDIO	DEPENDENCIA	EVENTO	RIESGO RESIDUAL	NÚMERO DE MEDIDAS NUEVAS
Nivel Superior	Orientación Política y Estratégica para el Desarrollo del Transporte Marítimo y Aéreo	Bajo	Despacho del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo	Podría ser que se presenten sanciones al país por parte de los organismos internacionales	Bajo	0
				Sismos		
				Una directriz o normativa dictada por el Gobierno puede ser un factor que afecte las metas u objetivos planteados en la estrategia marítima y aérea		

Como se puede observar, en la autoevaluación del riesgo por control interno, el Despacho se catalogó con riesgo bajo, lo cual indica que los controles aplicados en nuestro Despacho son eficientes.

## Sección IV

### **Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno durante el último año.**

Durante el último año, se trabajó en la implementación de acciones propuestas para mejorar la Autoevaluación del Sistema de Control Interno (ASCI), entre ellas pueden citarse:

- Controles en los registros y asignación de la gestión documental.
- Mejoras en los controles y registros de inventarios de los bienes asignados al Despacho.
- Mejoras en los suministros asignados para la ejecución de las funciones de los colaboradores del Despacho.
- Revisiones periódicas del estado de los vehículos para programar su mantenimiento y reparación con la debida antelación.
- Reforzamiento de los controles de los gastos.

Todas estas acciones dirigidas a mejorar los controles internos en diferentes áreas, se fundamentan en la necesidad de nuevos mecanismos de ajuste, a raíz de la disminución en los presupuestos institucionales, que permitan lograr los objetivos trazados con un mayor grado de eficiencia.

A partir del día 17 de enero de 2023, que se dio el ataque cibernético, donde varios servidores del Ministerio quedaron encriptados, se tomaron las previsiones necesarias a fin de no detener los trámites asignados al Despacho y se ha coordinado llevar un consecutivo de los oficios elaborados por el despacho, registro

de la asignación de documentos a los asesores, registro y control de la correspondencia ingresada y de todos los formularios requeridos por las diferentes instancias de la institución.

## Sección V

### Principales logros alcanzados durante la gestión, de conformidad con la planificación institucional.

- Informe final emitido por consultores internacionales en relación con el análisis de las funciones de la Unidad Asesora y del Comité de Aprobación y Supervisión (CAS) de los programas Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) y Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Alianzas Público-Privadas (PIV-APP).
- Inicio de un proceso de reingeniería del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) y del Programa de Infraestructura Vial y de promoción de Alianzas Público Privadas (PIV-APP), con la finalidad de que funcione como una Oficina de Gestión de Proyectos (PMO por sus siglas en inglés), integrando la Unidad Supervisora (US) con la Unidad Ejecutora del proyecto (UEP).
- Nuevos nombramientos de Personal Clave en la conformación de la Unidad Ejecutora de los Programas PIT y PIV-APP.
- Inicio de un proceso de cesión del contrato de obra del Proyecto Limonal – Barranca.
- Contar con la asesoría de un consultor especializado en reclamos para los proyectos del PIT, del PIT-APP y la ampliación de la Ruta Nacional N° 32.
- Solución del atraso en la construcción de la carretera a San Carlos (R.N.35), a su paso por el Humedal de La Culebra mediante la aprobación de la Ley N° 10338 AUTORIZACIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URGENTES Y DE CONVENIENCIA NACIONAL EN EL HUMEDAL LA CULEBRA Y ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS DE COMPENSACIÓN EQUIVALENTE

- Reducción en los plazos de las gestiones administrativas y financieras, relacionados con los proyectos del PIT y del PIV-APP.
- Inicio de trámites para la contratación de un gestor financiero para el Programa PIV-APP.
- Avance satisfactorio en los procesos de formulación y promoción de más de 100 proyectos del Programa de la Red Vial Cantonal, II etapa (PRVC-II).
- Reducción significativa del rezago de gestiones pendientes y cumplimiento de hitos claves en el desarrollo del Programa de PRVC-II.
- Reactivación mediante la implementación de un Plan de Acción, de los trámites de contratación del Programa PRVC-II suspendidos a raíz de la auditoría promovida por el BID e investigaciones llevadas a cabo por otras entidades administrativas y judiciales por los casos conocidos como "Cochinilla y Diamante".
- Se atendió el 100% de la correspondencia recibida a lo largo del año 2022.
- Atención del 100% de las audiencias solicitadas por Diputados, alcaldes, dirigentes comunales y público en general.
- Con el apoyo de la Secretaría de Planificación Sectorial (SPS), se han llevado a cabo avances significativos para la creación de un visor en la plataforma ArcGis que estará publicado en el portal interno de la página web del MOPT. Mediante esta herramienta informática se puede visualizar el estado del avance de las obras que realizan las diferentes Direcciones de la División de Obras Públicas.
- Inicio de las conversaciones del Gobierno de Costa Rica, a través del

Viceministerio de Infraestructura, con su homólogo en Panamá, para obtener un consenso entre ambos países, que permita la conservación de Puente Binacional de Sixaola.

- Aprobación del Plan de Ejecución para la intervención del Río Colorado sobre la Ruta Nacional N° 415, debido a un Recurso de Amparo que condenó a la Municipalidad de Turrialba y al MOPT a una pronta ejecución de obras para la protección de sus márgenes.
- Aporte de insumos legales y borrador de consulta a la Gerencia de Asuntos Jurídicos del CONAVI, para que la Procuraduría General de la República (PGR) defina la competencia del MOPT y sus Consejos en la construcción de aceras en rutas nacionales conforme a la Ley de Movilidad Peatonal.
- Se realizaron diversas solicitudes ante la Dirección de Edificaciones Nacionales, a fin de llevar a cabo la remodelación de las instalaciones del área asignada al Despacho de Infraestructura, toda vez que los cielos, el sistema eléctrico se encuentran en tal deterioro que ponían en riesgo la seguridad de los bienes y de los funcionarios destacados en este Despacho. Cabe indicar que existe una gran contaminación por las heces y orina de las palomas que anidan en los cielos rasos de todos los edificios del Ministerio. La remodelación dará inicio a partir del día primero de febrero de dos mil veintitrés.

## Sección VI

### Acciones y proyectos relevantes ejecutados durante mi gestión

#### **6.1 BID Cantonal**

Desde que la iniciativa del PRVC-I se concretó, el Viceministerio de Infraestructura ha brindado el apoyo requerido. Por lo tanto, su participación se replicó con el Segundo Programa para la Red Vial Cantonal PRVC-II.

Parte de mi equipo de colaboradores se ha encargado de dar seguimiento a trámites que se han gestionado en la Proveduría, el Departamento Financiero, en la Dirección de los Asesoría Jurídica y en el Despacho del Ministro, con el propósito de que se agilicen y se consideren como prioritarios, para así cumplir con los tiempos establecidos en el MANOP para los procesos a lo interno del Ministerio.

También hemos logrado acertados contactos con funcionarios de instituciones externas, a propósito de contribuir, igualmente, con la celeridad de gestiones. Tal es el caso del Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC) y del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAIE) en los Decretos de Conveniencia Nacional; así como del Departamento de Leyes y Decretos de la Presidencia de la República para su publicación. El espectro de acción se amplía a otro tipo de permisos o requerimientos ante otras empresas de servicios públicos según la naturaleza del proyecto, o a dar respuesta a consultas planteadas por parte de las Municipalidades y la comunidad en general cuando se produzcan dudas en proyectos que se estén ejecutando o se vayan a ejecutar dentro del programa.

Período de junio a diciembre de 2022.

En junio de 2022, el PRVC-II terminó de acatar las recomendaciones expuestas por una Auditoría Especial que ordenó el BID, como consecuencia de los casos de corrupción denominados como Cochinilla y Diamante, aunado a las investigaciones

administrativas del MOPT y judiciales del Organismo de Investigación Judicial. El impacto de esta situación fue tal que el PRVC-II permaneció paralizado durante un año. Para su reactivación fue necesario que la UEC - Unidad Ejecutora y de Coordinación del PRVC-II en acompañamiento de la Consultoría de la GIZ, solicitaran al BID una ampliación en el plazo de vigencia del Programa. Sin embargo, el BID puso como condición que para marzo de 2023 se tuvieran comprometidos al menos un 75% de los recursos del préstamo. En otras palabras, la suma de los montos definidos para los contratos firmados a ejecutar, sería equivalentes al 75% de los 144 millones de dólares del préstamo otorgado por el BID.

En vista de lo indicado en el párrafo anterior y de que fui nombrado Director del PRVC-II en setiembre de 2022, se programaron una serie de reuniones semanales o quincenales para definir una ruta de trabajo que permitiera reactivar las labores del PRVC-II, con el propósito de lograr el objetivo de tener a marzo de 2023, el 75% -o más- de los recursos comprometidos del programa. También se completó la conformación del equipo de atención a interesados (stakeholders) y se instruyó a los funcionarios de ese equipo apoyar al PRVC-II, si fuera necesario, en la revisión y análisis de documentos como carteles de licitación, factibilidades, etc., que lleva el área Vial de la UEC del Programa.

El programa consta de tres componentes:

<b>Componente I</b>	<b>\$4 500 000,00</b>
<b>Componente II</b>	<b>\$138 236 000,00</b>
<b>Componente III</b>	<b>\$1 300 000,00</b>
<b>Contrapartida MOPT</b>	<b>\$8 000 000,00</b>
<b>TOTAL DEL PRÉSTAMO</b>	<b>\$144 036 000,00</b>

**Componente I:** Se trata del área de Coordinación y participación del PRVC-II con las Municipalidades, mediante todo tipo de capacitaciones, desarrollo de capacidades,

Planes Quinquenales, Georreferenciación de la red vial cantonal, Manuales y cursos de movilidad sostenible, sistema automatizado de gestión de activos viales, conformación de microempresas comunitarias de mantenimiento vial por estándares.

**Componente II:** Se trata de la contratación y ejecución de obras viales, básicamente rehabilitación de caminos y construcción de estructuras como puentes y alcantarillas de cuadro. También están incluidos en este componente, 20 proyectos de mantenimiento de caminos por estándares que se ejecutan a través de las microempresas comunitarias, con montos desglosados como se muestra en la siguiente tabla:

COMPONENTE II	
Rehabilitación de caminos	\$111 000 000,00
Construcción de Estructuras	\$19 236 000,00
Mantenimiento por Estándares	\$8 000 000,00
<b>TOTAL DEL PRÉSTAMO</b>	<b>\$138 236 000,00</b>

**Componente III:** Se trata de todo lo que involucra el manejo de la parte administrativa y financiera del programa.

A continuación, se presenta un cuadro que refleja los movimientos de junio a diciembre de 2022, en la contratación y ejecución de obras viales (Componente II), que reflejan la reactivación del programa:

<b>Etapas</b>	<b>Proyectos MAYO-22</b>	<b>Monto estimado</b>	<b>Proyectos DICIEMBRE-22</b>	<b>Monto estimado</b>
<b>Identificación y Prefactibilidad</b>	12	\$5 145 163,68	3	\$805 365,24
<b>Factibilidad</b>	64	\$32 780 600,81	34	\$16 557 110,04
<b>Licitación, análisis y adjudicación</b>	45	\$33 841 993,11	69	\$48 293 107,08
<b>Ejecución</b>	14	\$10 844 134,80	19	\$10 588 122,97
<b>Suspensión</b>	0	\$0,00	2	\$2 011 345,67
<b>Finalizados y recibidos</b>	45	\$34 657 996,99	51	\$39 886 166,61
<b>TOTALES</b>	<b>180</b>	<b>\$117 269 889,39</b>	<b>178</b>	<b>\$116 141 217,61</b>

Con base en el recuadro anterior, se puede observar el avance de los proyectos a enero de 2023. La meta es que para marzo de 2023 los 69 proyectos que están en etapa de licitación, análisis y adjudicación, cuenten con los contratos firmados (montos comprometidos), para cumplir con la meta propuesta por el BID de tener comprometido a esa fecha por lo menos el 75% del monto del préstamo y ser candidatos a que se otorgue la ampliación de plazo, ya que va a ser necesario para concluir según las proyecciones, considerando el año que el programa estuvo prácticamente paralizado.

## ***6.2 Programas de Infraestructura de Transporte (PIT) y de Infraestructura Vial y Promoción de las Asociaciones Público-Privadas (PIV-APP)***

Desde mi ingreso al Viceministerio de Infraestructura, fue muy importante para mí el desarrollo de los Programas de Infraestructura de Transporte (PIT) y de

Infraestructura Vial y Promoción de las Asociaciones Público-Privadas (PIV-APP), no sólo por su impacto en la economía nacional y en la calidad de vida de las personas beneficiada, sino porque el financiamiento está garantizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Inicialmente detecté algunas falencias en la ejecución de los proyectos, producto de un engranaje institucional que, desde mi perspectiva, no era el óptimo. Así por ejemplo en ambos Programas la estructura organizacional presentaba deficiencia en los procesos de facturación, órdenes de modificación y de servicio, exoneraciones, trámites de renovación de contratos, resolución de reclamos y planteamiento de controversias, entre otras, todo ello producto de una estructura muy compleja en la que la Unidad Ejecutora de los Programas realizaba las labores encomendadas y la Unidad Asesora las revisaba, en un modelo organizacional tipo espejo. Luego la Unidad Asesora recomendaba al Comité de Aprobación y Supervisión (CAS) la aprobación final de cada una de las gestiones de estos Programas, hecha la aprobación se trasladaba a la Unidad Asesora para que esta se la comunicara a la Unidad Ejecutora y posteriormente, esta hiciera la gestión y comunicación pertinentes.

Es claro que, al analizar los flujos de proceso con mis asesores, visualizamos muchas áreas de mejora. Este modelo está plasmado en el *Reglamento de Operación del Comité de Aprobación y Supervisión para la Ejecución de los Programas de Infraestructura de Transporte (PIT) y de Infraestructura Vial y Promoción de las Asociaciones Público-Privadas (PIV-APP)*, aprobado mediante Decreto Ejecutivo N° 42734 del 23 de noviembre del 2020 y en los Manuales de Operación del PIT y del PIV-APP (MANOP), documento que establece la estructura organizacional y los flujos de proceso a seguir en cada uno de los proyectos de estos programas. Cabe indicar que ambos programas y su base operativa documental se fundamentan en las Leyes N° 9283 y N° 9968, con las cuales se aprobaron los convenios del PIT y del PIV-APP.

Por otra parte, en cuanto a la valoración individual de los proyectos que conforman los dos Programas, pudimos detectar también fallas en los controles de parte de la Administración; fallas que hábilmente han sido aprovechadas por los contratistas para beneficio propio, atribuyendo los atrasos ocurridos en las obras a una gestión administrativa deficiente, cuando en realidad las demoras eran producto del desinterés de ellos mismos, su mal uso de los recursos o su insuficiente capital de trabajo.

Evidentemente las repercusiones han sido contraproducentes para el Estado por el cobro de montos elevados de dinero como indemnizaciones por costos indirectos y en ocasiones hasta el reconocimiento de una parte de los costos directos de algunas actividades contractuales. Para contrarrestar estos efectos negativos es fundamental disponer de controles estrictos que impidan el provecho inapropiado de los contratistas, amén de una revisión a conciencia de los procesos.

La administración de los Programas está a cargo de la empresa pública española *INECO*, que funge como la Unidad Ejecutora del Programa (UEP). Su gestión se ha enfocado en el gerenciamiento de las principales áreas del programa: coordinación del programa, gestión de proyectos, proveeduría, control financiero, control de avance de obras y asesoría legal. No obstante, en este período se trabajaron puntos de mejora en las funciones que estaba realizando la UEP, entre las cuales se solicitaron: la mejora en el control de tiempos y costos de cada uno de los proyectos, mejora en la atención y defensa de los reclamos de los contratistas; así como reforzar la representación del Ministerio en los proyectos mediante consultores y funcionarios del área de la ingeniería civil. Por su parte, aunque *INECO* ha realizado una buena labor, ésta se ha centrado básicamente en cumplir los requerimientos del BID con respecto a los Programas. Sin embargo, aún falta por mejorar la parte de gestión, control y monitoreo en los proyectos, así como aclarar las responsabilidades que cada una de las partes tiene para la toma de decisiones.

Para ello se sugiere reforzar las estructuras de la UEP, preferiblemente con

consultores externos contratados por el MOPT y, desde luego, revisar los flujos de proceso de las distintas gestiones, a fin de proponer y oficializar alguna simplificación.

Durante mi gestión procedí, en primera instancia, a realizar un diagnóstico de la situación. Así, en el mes de octubre se contrató a través del BID a un grupo de consultores internacionales, quienes revisaron el funcionamiento de los Programas y de los proyectos y emitieron un informe en el cual recomendaron una reforma sustancial de los Programas, con la intención de fusionar la Unidad Asesora y la Unidad Ejecutora de cada Programa y ponerla a funcionar como una oficina de Gerencia de proyectos (PMO).

Otra área de mejora, tanto a nivel de programas como de proyectos, se encuentra en las herramientas tecnológicas, las cuales son inadecuadas para el manejo de proyectos viales de alta complejidad. En este sentido se recomienda implementar software de última generación como Primavera, aunque mientras se logra su implementación, se podría afinar y detallar los Programas, de tal manera que las actividades que se desarrollen en cada frente de trabajo, se desglosen en función de los renglones de pago contractuales. Esto permitirá interrelacionar los tiempos y costos y llevar controles más precisos.

El control de tiempos también es una debilidad, ya señalada en proyectos anteriores por la Contraloría General de la República, por lo que es imperativo que los funcionarios relacionados directa o indirectamente con el control de proyectos cuenten con estas licencias informáticas para el debido control de avance de obra. Se exhorta a las instancias institucionales para que doten de estas herramientas informáticas, básicas para control de costos y de avance de obra, a los funcionarios que de manera directa o indirecta tengan alguna relación con los controles de tiempos y costos. Vale indicar que la Contraloría General de la República ha señalado que el control de tiempos se convierte en un aspecto relevante, una vez que se inicien los trámites de facturas por reajustes de precios.

Para el control documental pueden emplearse programas como el ACONEX, que permitan una mayor versatilidad en el manejo de la documentación.

En cuanto a la Unidad Asesora, se mejoró el control documental, permitiendo un mejor seguimiento de las gestiones realizadas, y la atención oportuna a las solicitudes de información de los ciudadanos y de los entes de fiscalización. Además, se logró reforzar el equipo de trabajo con dos funcionarios para el manejo documental y apoyo a la Dirección y Subdirección. Ahora bien, aún es necesario reforzar con más personal el área de ingeniería, el área de apoyo legal y abrir un área de administración de contratos para ambos programas, en este último caso para guiar a los gerentes y responsables de proyecto en las labores cotidianas.

Mi recomendación es iniciar, lo antes posible, los procesos administrativos necesarios para atender las recomendaciones de este grupo de consultores internacionales. En este sentido, se deben establecer las modificaciones a la normativa reglamentaria y a los diferentes manuales según lo que establece las políticas del BID, los convenios de préstamo y la normativa nacional. Esto implica una reforma sustancial al Decreto Ejecutivo N° 42734 y a los MANOP de cada Programa, aunado a una reingeniería en la UA y en la UEP de manera que pasen a integrarse como una Oficina de Gerencia de Proyectos (PMO por sus siglas en inglés) que, junto con las supervisoras, conformen una PMO a nivel de cada proyecto. La PMO de cada programa deberá reforzar las áreas descritas con anterioridad, mejorando y tecnificando los controles de costos, de tiempos y de control documental, además de implementar una sección de administración de contratos para tener un mejor manejo y control de los contratos de obra, de supervisión y de los consultores independientes.

Para avanzar en estas materias, a través del BID se contactó a una empresa consultora internacional que presentó una oferta de servicios. Se recomienda establecer las bases para esta contratación y proceder en lo correspondiente.

Es oportuno indicar que muchos atrasos en los pagos se debieron a que la gestoría financiera del programa PIV-APP estaba a cargo de las dependencias competentes del mismo MOPT. En consecuencia, los tiempos para completar la gestión de pago de facturas a los proveedores estaban superando los 30 días hábiles, con el agravante de que factores externos como los ataques cibernéticos a los sistemas del Ministerio de Hacienda, originaron mayores atrasos.

A manera de comparación, en el PIT la gestoría financiera se da por medio de un fideicomiso con el banco Scotiabank y el plazo máximo de pago es de diez días hábiles. Si ocurrieran retrasos en el pago, la Administración sería altamente vulnerable ante la posibilidad de reclamos, por lo que se iniciaron gestiones para contratar un gestor financiero para este último Programa.

Debo acotar como un logro importante adicional, la renovación del convenio entre Costa Rica y el BID para el PIT, el cual venció a finales de noviembre del año 2022 y fue renovado por un período adicional de dos años, como una concesión excepcional de parte del BID. Esto se hizo con la finalidad de que se pudiera avanzar en la ejecución del Proyecto Barranca – Limonal y se permitiera la conclusión del Proyecto Cañas - Limonal, de la Terminal de Transbordadores de Paquera, así como el finiquito del Proyecto Playa Naranja - Paquera.

En cuanto al desarrollo de los proyectos, se tiene:

#### **6.2.1. Proyecto Playa Naranja - Paquera.**

Este proyecto pertenece al Programa de Infraestructura del Transporte (PIT). Consta de aproximadamente 20 km de carretera de dos carriles, uno por sentido, en un terreno sinuoso. Se ubica en la Ruta Nacional N°160, en el extremo sur de la Península de Nicoya.

El Proyecto se ejecutó por parte de la empresa de nacionalidad española AZVI como Contratista de Obras (CO) y se finalizó en abril de 2021, con un costo acumulado, hasta el momento, de USD \$31,646,853. Su recepción definitiva se realizó en agosto de 2022.

Desde el punto de vista de ejecución quedó pendiente la corrección del Índice de Regularidad Internacional (IRI), situación que todavía se encuentra en proceso y ha sido motivo de intensas y prolongadas discusiones con el CO. Queda pendiente completar algunos tramos que de acuerdo a lo indicado por la supervisora y por el Ingeniero FIDIC, deben someterse a correcciones que el CO se niega a ejecutar, junto a la nueva medición del IRI a fin de determinar resultados finales y las acciones a tomar, entre las cuales están el rebajo por calidad según lo que establece el contrato.

El proyecto presenta cinco reclamos a nivel de la Mesa de Transacción Amigable, una vez superados los dictámenes de la Comisión de Resolución de Controversias (CRC). Vale indicar que el CO se ha demorado más de 15 meses en atender debidamente las correcciones, cosa que habría podido realizar en un máximo de 45 días si se lo hubiera propuesto desde un inicio, lo que indica su poca disposición a colaborar con la finalización del Proyecto y más bien ha incrementado la cantidad y el alcance de sus reclamos, la mayor parte de éstos infundados, impidiendo llegar a un finiquito contractual.

#### **6.2.2. Proyecto de la Terminal de Transbordadores de Paquera.**

Las obras de este proyecto consisten en la construcción de una nueva terminal para la recepción del ferri entre Puntarenas y Paquera con un sitio de atraque para el ferri y para algunas otras naves especialmente de emergencia. Cuenta con espacio de estacionamiento temporal de vehículos y un área de ingreso, maniobras y salida de autobuses. Está siendo ejecutado por la empresa española Constructora Pirenaica (COPIISA) y la supervisión está a cargo de la empresa local Camacho y Mora S.A. El

costo de las obras está previsto en USD 5 millones. El avance a la fecha es satisfactorio (80%) y su finalización está prevista para el mes de abril del presente año.

Los diseños originales, elaborados por la empresa IDOM, fueron optimizados por la Supervisora y con este proceso se pudo generar un ahorro que finalmente se materializó en la ejecución de mayor cantidad de obra. Con esa optimización se mejoró la distribución de las áreas de estacionamiento y el flujo de vehículos de transporte público y su interacción con los peatones y vehículos particulares dentro de la nueva terminal.

### **6.2.3. Proyecto de Ampliación de la Ruta Nacional N° 1, sección Cañas - Limonal.**

Este es un proyecto de ampliación de la ruta original de dos carriles, uno por sentido, a cuatro carriles, dos por sentido. Tiene una longitud de 21 km con una superficie de ruedo de concreto hidráulico. El contratista de obra es la empresa AZVI. Al inicio de mi gestión, el porcentaje de avance era del 85%, en estos momentos llega al 95%. La supervisión está a cargo de la empresa española CEMOSA, aunque se realiza íntegramente con personal local.

El avance ha sido lento por la negativa del CO de continuar avanzando según su propio programa de trabajo, a pesar de que desde que se iniciaron las obras se le depositó un anticipo del 20 % del monto del contrato, se le giraron pagos por acopio de materiales y a la fecha se mantiene pendiente la devolución de un monto de USD 6 millones por el anticipo inicial. El número de reclamos es de 8, los cuales suman un monto cercano a los USD 14 millones. Los reclamos se encuentran en estudio y discusión para valorar si se descartan o aceptan parcial o totalmente.

Por el grado de avance, el CO ha señalado que está interesado en hacer entrega de las obras, cosa que está condicionada a la apertura del tronco principal, a la

finalización de las obras en cada uno de los intercambios, a la colocación de la totalidad del señalamiento vertical y horizontal, a la finalización de los pasos peatonales y a la colocación y rectificación de los taludes, así como la corrección de algunos acabados y detalles constructivos, como el acabado de los muros de concreto en los pasos deprimidos y la corrección de algunos otros defectos en acabados.

Una de las principales dificultades con el CO a lo largo de estos meses, es su negativa a colocar una adecuada señalización provisional en total cumplimiento con la normativa aplicable en cuanto a señalización provisional en las etapas de construcción y mantenimiento de carreteras. Se le ha hecho ver de muchas formas este incumplimiento y se le solicitó al anterior ingeniero (FIDIC) y al actual, la apertura de los procesos sancionatorios por este grave incumplimiento, lo cual no se ha terminado de llevar a cabo adecuadamente. Esto por cuanto el riesgo de un accidente con posibles fatalidades es inminente.

Otra deficiencia encontrada en este período es la gestión del anterior Ingeniero FIDIC, quien tuvo importantes atrasos en la preparación de respuestas a varios reclamos y oficios gestionados por el CO lo cual, a su vez, generó que estos reclamos se incrementaran en número y alcance. Su pobre gestión derivó en importantes atrasos, sobrecostos y otros inconvenientes al Contratante, lo que le dio al CO la oportunidad para presentar nuevos reclamos y ampliar el alcance de los ya existentes.

En este período se solicitó a la UEP y a la supervisión, una lista de las faltas para abrir expediente al CO y valorar la imposición de posibles sanciones por incumplimientos contractuales. Además, ante la oleada de reclamos de parte de AZVI, se buscó la asesoría de un especialista en presentación y seguimiento de reclamos. Queda pendiente todo el proceso administrativo para concretar la contratación. Se recomienda que la asesoría sea complementada con el consejo legal de un especialista con experiencia en contratos FIDIC.

#### **6.2.4. Proyecto Ampliación de la Ruta Nacional N° 1 sección. Barranca – Limonal.**

Este es un proyecto de aproximadamente 50 km de longitud entre las localidades de Limonal y la intersección de la ruta Nacional 1 con la Ruta Nacional 23 en Barranca, a lo que hay que añadir un tramo de 3 km en La Angostura de Puntarenas. El proyecto está siendo desarrollado por la empresa Constructora Hernán Solís. Inició en agosto de 2020 y a la fecha su avance físico es de apenas un 15%. La supervisión está siendo llevada a cabo por dos empresas las cuales actúan en diferentes tramos del proyecto: la empresa local CACISA que cuenta con especialistas nacionales y extranjeros en el denominado tramo 2 entre Limonal y San Gerardo y la empresa española PEYCO que actúa entre Barranca y San Gerardo con consultores nacionales y extranjeros. El tramo de La Angostura es supervisado por CACISA.

Como particularidad, se tiene que los diseños originales de esta ruta, elaborados por la consultora española Ginprosa y aprobados en su oportunidad por la Administración, adolecen de múltiples defectos e imprecisiones y además suponen la adquisición de numerosos terrenos lo cual habría retrasado, aún más, el desarrollo de las obras. Por esta razón, en forma conjunta con el CO, la Unidad Ejecutora se dio a la tarea de rediseñar la sección transversal de esta vía, de forma tal que se pudieran obviar múltiples expropiaciones. Lamentablemente el proceso de aprobación de estas modificaciones ha sido en extremo lento lo cual ha repercutido en reclamos en tiempo y costos indirectos por parte del Contratista de Obras, lo que le ha valido para justificar muchos de sus atrasos.

Desde que se dio la Orden de Inicio, el desarrollo del proyecto ha sido muy desordenado y las facturaciones mensuales han oscilado entre USD 100.000,00 y USD 2.000.000,00. Debe indicarse que, en promedio, la facturación mensual debió ser del orden de USD 6.500.000,00 para cumplir con los plazos contractuales. También se debe señalar que el avance es en extremo lento y si bien el CO lo atribuye a los supuestos incumplimientos y atrasos en pagos de facturas, trámite de

exoneraciones y en los trámites de las órdenes de modificación que le den sustento legal a las optimizaciones y a las Ingenierías de Valor, es más que evidente por sus bajos rendimientos, que no dispone de suficiente capital de trabajo para llevar a cabo la ejecución de estas obras. En este proyecto se giró un anticipo al contratista del 20 % del monto del contrato, contra una garantía bancaria que lo respaldara en su totalidad. El CO depositó este dinero en un fideicomiso y según su versión, está impedido de hacer uso de estos recursos hasta que las obras registren un avance del 30 %, por lo que luego de más de 24 meses aún no lo ha podido utilizar por cuanto no ha logrado llegar a ese porcentaje de avance.

Cabe indicar que estas reclamaciones también han conducido al pago de costosas indemnizaciones por reconocimiento de costos indirectos y estos atrasos a su vez han generado sobrecostos en la supervisión, que el Estado ha debido asumir.

Por otra parte, el descontento de las comunidades, de la prensa, diputados y de las mismas autoridades de Gobierno por normalizar el ritmo de avance de las obras ha sido cada vez mayor.

La opción que se eligió y que ha podido negociarse para enmendar esto, fue la cesión del contrato mediante la cual el CO negocia con un tercero la venta o traspaso del proyecto, manteniendo intactas las condiciones contractuales vigentes. Esta opción es permitida en los contratos FIDIC, en la normativa nacional y por las políticas del BID, institución que incluso tiene normalizado un formulario para estos efectos dentro del contrato vigente. Esta opción cumple a cabalidad con las expectativas planteadas por esta Administración y es la más expedita, mantiene los costos ofertados y genera menos afectaciones a los usuarios de esta vía.

Así las cosas, a finales del mes de octubre se inicia un proceso de negociación para preparar el proyecto para una eventual cesión y permitir la participación de al menos cinco grupos empresariales que han estado interesados en asumir el proyecto, negociación que finalmente le corresponde concretar al CO.

Este proceso pasó por varias etapas, la primera ordenar administrativamente el proyecto de tal forma que las cantidades de obra remanentes, luego de aprobadas las dos órdenes de modificación pendientes permitieran la construcción del proyecto de acuerdo a los requisitos y condiciones establecidas. Se logró reducir el número de optimizaciones pendientes de aprobación a solo 2, una ingeniería de valor para la construcción de puentes y pasos a desnivel y otra optimización para la construcción de la carretera.

A fin de no entorpecer cualquier posible negociación en proceso, no me referiré en este informe a detallar cuáles son los grupos interesados en fungir como cesionarios ni a sus condiciones.

De parte de la Administración, se ha revisado el estricto cumplimiento de los requisitos y condiciones contractuales, para garantizar la admisibilidad de la oferta seleccionada, y responder las consultas a los interesados. Se indicó que su oferta final deberá indicar y justificar, con un cronograma, el plazo y hacerle ver a todos los interesados que, para finales de noviembre de 2024, se deberá tener un avance físico mayor al 80%, con la finalidad de facilitar la renovación del Convenio de Préstamo con el BID.

Debo dejar claro que el papel de la Administración en este proceso se ha limitado a verificar la admisibilidad del sesionaste, y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el contrato y de la normativa aplicable, para todas las partes, a fin de blindar el proceso de no objeción de parte del BID.

#### **6.2.5. Proyecto Taras – La Lima.**

Este proyecto se desarrolla a través del Programa de Infraestructura Vial y de Promoción de Alianzas Público - Privadas, PIV-APP. Consiste en tres intercambios y un tramo de carretera a 6 carriles entre Taras y la Lima, a la entrada a la ciudad de Cartago, junto con una ciclovía, aceras y una calle marginal a ambos lados de la vía.

El contratista de Obras es la empresa local Constructora Hernán Solís SRL y la supervisión está a cargo del consorcio Applus – Ingelog, empresas españolas con consultores extranjeros. Al contrario de los otros proyectos, el Director de la Supervisora no funge como Ingeniero FIDIC, recayendo esta responsabilidad en un consultor local, el Ing. Gerardo Acosta Herrera.

El proyecto inició en diciembre de 2020, y a la fecha registra un avance del 18%. La situación originada por el lento avance del Contratista de Obras, es muy similar a la del Proyecto Barranca – Limonal en la que el contrato de construcción está a cargo de la misma empresa, y es evidente que la falta de capacidad financiera del CO ha sido el principal obstáculo para el cumplimiento de su Programa de Trabajo. Sin embargo, por lo entabado del proceso administrativo, agravado por el hecho de que el gestor financiero del programa PIT - APP es el MOPT, se han presentado atrasos en diferentes trámites administrativos y financieros, de lo cual se ha valido el CO para reclamar más plazo y el pago adicional de costos indirectos.

Particular preocupación se da en el trámite de pago de las facturas de obra, donde el CO incluso invocó la sub-cláusula 16.2 de rescisión unilateral del contrato por parte del contratista para forzar a la negociación de un acuerdo para evitar retenciones y multas por atrasos. De ahí la necesidad de poner a un tercero como gestor financiero para evitar más reclamos y sobrecostos por atrasos en estos pagos. Esto se estaría solventando en tanto se dé seguimiento a la contratación de un gestor financiero.

Al igual que en el proyecto Barranca – Limonal, la Administración se abocó a ordenar administrativamente el proyecto, en especial en lo que se refiere a órdenes de modificación y a dar seguimiento cercano a las gestiones administrativas y financieras, con la intención de reducir los tiempos de resolución para ajustarlos a los plazos contractuales. Posterior a ello, la intención es negociar un acuerdo, a partir del cual se establezcan compromisos para ambas partes, el contratista para acelerar el proceso constructivo y el contratante para dar suficiente celeridad a los trámites, en especial los pagos de facturas y las órdenes de modificación.

En caso de que el CO no pueda cumplir con los plazos de este acuerdo, la alternativa de una cesión del contrato es la más viable para asegurar una rápida conclusión de las obras, ahora bien, en este último caso, el CO ha manifestado no estar dispuesto a negociar la cesión de su contrato. De ser así, lo procedente en caso de incumplimiento sería invocar la subcláusula 15. 2 de rescisión unilateral del contrato por parte del contratante. En todo caso, debe valorarse que habrá un plazo de entre 15 y 30 meses en los cuales las obras estarían paralizadas, mientras se promueve y adjudica un nuevo concurso y se firma otro contrato con el nuevo adjudicatario.

Con base en todo lo anterior, mi recomendación es la de continuar con el actual contratista, siempre y cuando se concrete la cesión del contrato de Barranca- Limonal y el CO no se comprometa con la construcción de un nuevo proyecto que comprometa su capacidad financiera, de tal manera que pueda concentrarse en la finalización de las obras.

En temas técnico - administrativos, se tomó la decisión de no construir la rampa que conduce el tránsito entre Cartago y San Antonio del Tejar del Guarco ya que, de acuerdo con lo manifestado por el diseñador, la empresa española IDOM, desde un punto de vista funcional la entrada en servicio de esta estructura para mantener el nivel de servicio "C", sería necesaria hasta el año 2041. En su lugar, siguiendo las recomendaciones de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito se propuso una ampliación de los carriles de llegada a las rotondas y el análisis llevado a cabo para verificar la funcionalidad de esta opción, muestra que nuestra propuesta presenta un mejor comportamiento funcional que la rampa.

Este cambio representa un ahorro de USD 5 millones, lo que permitiría financiar algunas obras que surgieron como imprevistas, tales como la nueva iluminación del proyecto debida a un cambio solicitado por JASEC, una alcantarilla ubicada en las cercanías de la Avenida 23 y la nueva estructura de pavimentos, necesaria para aprovechar la estructura de pavimento existente y no tener que construir una nueva

estructura en una vía con un TPDA de más de 45.000 vehículos diarios y con muy pocas vías alternas.

Es importante aclarar que los diseños originales de este proyecto presentaron muchas deficiencias que fueron corregidas sobre la marcha, tanto por el Contratista como por la Supervisión y el Ingeniero. Esto motivó la necesidad de oficializar los cambios mediante órdenes de modificación, situación que fue aprovechada por el CO para paralizar obras, justificar una ralentización de los trabajos y solicitar de manera gratuita ampliaciones de plazo que le sirvieran como escudo para encubrir sus propias dificultades financieras y de paso, financiar sus costos indirectos.

Actualmente, el proyecto está para finalizar en diciembre del 2023, no obstante, con el ritmo de trabajo que mantiene actualmente el contratista no se vislumbra el cumplimiento de esta fecha, y las proyecciones no prevén su finalización en un plazo razonable.

#### **6.2.6. Proyecto Alto Sucre – Ron - Ron – La Abundancia.**

Este es un proyecto que se contrató bajo la modalidad de diseño y construcción. Consta de dos tramos de carretera, el primero sobre la Ruta Nacional N° 700 entre Alto Sucre y Ron-Ron el cual debe ser objeto de un mejoramiento y un tramo de la Ruta Nacional N° 35 que deberá ser habilitado para permitir la circulación vehicular. La orden de inicio se giró al Contratista el pasado 03 de enero de 2023, por un monto de aproximadamente USD 12 Millones. El Contratista de Obra es la Constructora Santa Fe. El inicio de este proyecto tuvo algunos contratiempos ya que la empresa mejor posicionada en el concurso para la Supervisión presentaba algunos cuestionamientos por faltas a la ética. Si bien se pudo determinar que esta empresa no estaba inhabilitada ni en su país, ni por el BID, era prácticamente un hecho que si se le adjudicaba a este grupo se podrían presentar apelaciones que retrasarían su contratación y por ende el inicio del proyecto.

Esto hizo que se valoraran otras opciones y por tratarse de una obra menor y por el hecho de que la Unidad Asesora (MOPT), con mucha facilidad podría contratar un equipo técnico formado por consultores individuales con suficiente conocimiento y experiencia para completar esta labor, se desistió de la contratación de una empresa supervisora para evitar atrasos y proceder de inmediato a emitir la orden de inicio para el proceso de diseño y construcción.

Como este proyecto forma parte del Programa PIV-APP, se procedió a realizar una modificación contractual para poder realizar pagos de manera indistinta desde cualquiera de los dos programas, ya fuera el PIV – APP o el PIT.

El proyecto se encuentra en su fase inicial de diseño, con un plazo de entrega de 1 año.

#### **6.2.7. Proyecto de construcción de la Punta Sur de la Carretera a San Carlos y la habilitación del tramo central.**

Este proyecto se encuentra en su fase de preinversión. Consta de un tramo al extremo sur de la Ruta Nacional 35 que deberá ser construido y ya cuenta incluso con los planos constructivos, además de la habilitación del denominado tramo central, que fue construido parcialmente primero por la empresa taiwanesa RSEA y a continuación por la empresa nacional Constructora Sánchez Carvajal S.A. que permaneció en el proyecto hasta el año 2018.

Este proyecto tiene múltiples problemas de orden geológico y geotécnico, relacionados con deslizamientos activos y derrumbes que deben ser analizados a profundidad. Además, en los últimos años, un tramo no pudo iniciar obra mientras se definía la metodología de intervención de una pequeña laguna de menos de una hectárea de superficie, que fue catalogada por el Sistema Nacional de Áreas de Conservación, SINAC, como un humedal al que denominó como el *Humedal del Paso de la Culebra*. El atraso en la construcción superó los nueve años, ya que en 2015

se promulgó un Decreto Ejecutivo que permitía la intervención en los humedales para construir obra pública, siempre y cuando se implementaran medidas compensatorias en beneficio del acuífero.

Este Decreto fue impugnado mediante una acción de inconstitucionalidad que demoró más de 5 años en resolverse y como consecuencia de esta sentencia de la Sala Constitucional, fue necesario que la Asamblea Legislativa aprobara una Ley específica para permitir su intervención. Esto se dio en diciembre de 2022. Para su entrada en vigencia, esta ley solo requiere ser sancionada por el Poder Ejecutivo y publicada en La Gaceta.

De forma muy preliminar, se estima que este proyecto tendrá un costo aproximado de USD 320 millones, de los cuales hay plena disposición del BID para financiar USD 200 millones, quedando pendiente una contrapartida estatal por USD 120 Millones. En este punto debe considerarse como parte de la ecuación, la disposición del equipo económico del Gobierno y las posibilidades reales del país para asumir esta deuda sin sobrepasar los topes de endeudamiento recomendados o establecidos para el país, a fin de mantener sus finanzas sanas.

El estudio de factibilidad está a cargo de la empresa consultora española IDOM, la cual debería entregar su informe a finales del presente mes de enero de 2023 sin embargo, debe definirse el mecanismo de ejecución del proyecto y el origen de la contrapartida estatal. Junto con el informe final, se deberá entregar un anteproyecto del tramo central que sirva como base para la elaboración de los diseños finales.

Para la ejecución de este proyecto se tienen dos opciones: financiar la contrapartida con fondos del presupuesto nacional o del CONAVI, lo cual es poco probable ya que no se cuenta con este disponible o dar el corredor de esta ruta en concesión de obra pública con servicio público, la cual sería la opción más probable y en cuyo caso el Estado estaría traspasando la responsabilidad por la obtención del financiamiento de esta contrapartida a un concesionario.

Sobra indicar que la decisión final está en manos de los altos mandos del poder Ejecutivo, ahora bien, desde una perspectiva técnica, la opción más viable es la de concesionar el tramo. En esta vía los riesgos geotécnicos son elevados, por lo que se recomienda presupuestar una partida no inferior al 10% del costo de la obra para salir al paso con los imprevistos. Además, es menester considerar que el monto indicado es preliminar y un presupuesto final con una mejor aproximación en cuanto a costos, se podrá tener hasta contar con una lista de cantidades revisada y actualizada.

#### **6.2.8. Mejoramiento de la Ruta Nacional 23, sección Barranca – Caldera.**

Este es un tramo de aproximadamente 10 km que se inicia en el puente sobre el Estero de Mata de Limón y finaliza en la intersección con la Ruta Nacional 1. Presenta un intercambio importante que deberá ser ajustado o reconstruido en la intersección con la Ruta Nacional 17.

En estos momentos se encuentra en proceso la elaboración de un estudio de factibilidad y una propuesta de anteproyecto, adjudicados a la empresa IDOM.

A su paso por la zona portuaria de Caldera y en el resto de su área costera, este proyecto presenta algunas particularidades que deben ser abordadas en estos estudios, entre las cuales se tienen:

- El paso por la orilla del estero de Mata de Limón que, por ser un humedal, es un área silvestre protegida. Debe resolverse este punto de manera que se permita la construcción de la carretera.
- Por su cercanía a la línea costera, este último tramo se caracteriza por constantes inundaciones, producto de la crecida de las mareas. Esto se debe analizar y mitigar adecuadamente.

- La subida del nivel medio del mar producto del calentamiento global por el deshielo en los cascos polares.
- La necesidad de construir espigones y otras estructuras similares en el área costera, para alejar las aguas del mar del derecho de vía.
- La necesidad de subir el nivel de la rasante para evitar que el agua del mar inunde la carretera.
- La protección de ambos bordes de la carretera contra la erosión ocasionada por el aumento de nivel de las aguas tanto hacia el estero como hacia la costa.

Además de los anteriores factores deben considerarse:

- El creciente número de puestos de comida apostados en el derecho de vía a lo largo de la carretera, algunos de los cuales cuentan incluso con patentes y permisos municipales (Municipalidad de Esparza).
- Debe estudiarse, a nivel legal, la interacción del derecho de vía de la carretera, con la zona marítimo terrestre.
- La necesidad de dotar al Puerto de Caldera de un área de estacionamiento para los camiones graneleros que, en ocasiones, por falta de espacio en las instalaciones portuarias y en la radial de acceso al Puerto, se estacionan a la orilla de la Ruta Nacional 23 a la espera de su turno para ingresar a la instalación portuaria, con todas las consecuencias negativas que de ello se derivan.

En cuanto a la modalidad de ejecución de este proyecto se tienen dos opciones:

- Que sea incorporado a la concesión de la Ruta Nacional 27, lo cual generaría un incremento en las tarifas, con todas sus implicaciones.

- Que sea financiado con empréstitos de la banca de desarrollo internacional con una pequeña contrapartida nacional.

En lo personal mi recomendación, por tratarse de un tramo de solo 10 km, es que esta obra se ejecute mediante un préstamo, ya que la opción de incorporar este tramo a la concesión de la ruta 27 podría resultar socialmente inconveniente por sus repercusiones en las tarifas.

La construcción de este tramo junto a la finalización de las obras en el corredor Barranca- Liberia y la ampliación de la carretera por la concesión de la Ruta 27, generaría un corredor vial de 4 carriles entre San José y Liberia, mejorando sustancialmente los tiempos de viaje y reduciendo la accidentabilidad.

#### **6.2.9. Corredor vial de la Ruta Nacional N° 1, sección San José - San Ramón.**

Mediante la Ley N° 9292, Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales, mediante Fideicomiso, del 14 de abril de 2015, se aprobó el mecanismo que autoriza al MOPT y al CONAVI a suscribir un fideicomiso para la construcción y administración del corredor vial San José- San Ramón. Posteriormente se suscribió este fideicomiso de administración de obra pública con servicio público, con el Banco de Costa Rica (BCR).

Este corredor se inicia en La Sabana y finaliza en la intersección de la Ruta Nacional N° 1 con la Radial de ingreso a la ciudad de San Ramón. De acuerdo con la citada Ley, al tronco central del proyecto se le deben adicionar las radiales de Río Segundo, El Coyol, Sarchí y la intersección con la carretera hacia Heredia. El costo total de este proyecto, según lo estimó la Unidad Asesora del Proyecto, UAP (Fideicomiso Ruta 1), ronda los USD 770 millones.

Por su costo, de realizarse íntegramente por medio de un fideicomiso de obra pública

bajo un esquema BOT (en inglés, Build - Operate - Transfer), la tarifa a aplicar sería socialmente inaceptable, lo que dio lugar al planteamiento de las obras impostergables (OBIS), una inversión que, a manera de aporte debería realizar el Estado con una doble finalidad:

- Que el monto de las tarifas sea socialmente aceptable.
- Que los niveles de servicio en algunos puntos concretos de la vía puedan alcanzar niveles aceptables y se puedan resolver o mitigar desde ahora, algunos embotellamientos muy puntuales.

El fideicomiso fue constituido entre el Banco de Costa Rica (BCR) como fiduciario y el MOPT y el CONAVI, como fideicomitentes y a mi llegada, el BCR tenía consolidada la Unidad Administradora del Programa (UAP) con la finalidad de proceder a su administración y el CONAVI había creado una Unidad Ejecutora con esta finalidad (UESR). Para ese momento ya estaban planteadas cuáles obras se realizarían mediante las OBIS y cuáles se llevarían a cabo mediante el fideicomiso (Proyecto integral). Además, ya se había ejecutado el primer lote de las OBIS.

A través de la Ley 9968, que aprobó el Convenio PIV-APP, se permitió al Estado disponer de fondos del BID para la ejecución de algunas de las OBIS, por lo que de previo a mi llegada ya se había planteado la ejecución de algunas obras correspondientes al lote 3 -Radial Coyol- y al lote 4 -Intercambios y puentes varios- con fondos del BID.

La forma en que se desarrollaron las OBIS, refleja la ausencia de un diseño conceptual, que pudo haber sido preliminar, y la falta de integración de las obras en el corredor vial. Esto por cuanto los puentes construidos en el lote 1 de las OBIS fueron más angostos que lo planteado dentro de la sección típica del tronco principal de la carretera, lo que, en alguna medida incrementa el riesgo de accidentes. Por otro lado, se evidenciaron serias falencias en el diseño y construcción de la

intersección hacia Heredia en donde por un error en el diseño del alcantarillado, detectado desde un inicio por la UESR y no atendido oportunamente por la UAP, se debe invertir una suma superior a los USD 4 millones para corregirlo. Además, había fuertes cuestionamientos y diferencias técnicas entre la UESR y la UAP respecto al anteproyecto y al estudio de factibilidad elaborado por la consultora IDOM para el tramo central y para las OBIS.

Por otra parte, el costo de mantener la UAP comparado con los resultados de su gestión y el tiempo invertido para obtener resultados, mostraban un claro desbalance, pues tenía una estructura muy pesada para el monto y la cantidad de obras que manejaba, lo cual no es sostenible económicamente. Además, ha habido muchos atrasos en la estructuración del fideicomiso de cara a obtener los fondos para ejecutar el proyecto integral.

En cuanto a los proyectos, a mi llegada se había planteado la ejecución mediante diseño y construcción del Intercambio El Coyol, a través del programa PIV-APP, sin embargo, había dudas en cuanto a las posibilidades de financiar este proyecto, por falta de fondos disponibles en el Programa (PIV-APP) y ante la imposibilidad del Estado de aportar contrapartidas para finalizar el proyecto.

Se habló entonces de ejecutar parte de las obras del lote 4, siempre bajo el Programa PIV-APP, ahora bien, falta por definir, una priorización por parte del Poder Ejecutivo de cuáles obras se podría intervenir con el Programa PIT APP y cuáles se intervendrían utilizando otros mecanismos como la contratación con fondos del presupuesto del CONAVI, tal como se ejecutaron las obras de lote 1 o con empréstitos con otros bancos de desarrollo.

A lo largo de esta Administración, las autoridades superiores del Poder Ejecutivo han negociado con el BCR un proceso de reducción en el alcance del fideicomiso, por considerarlo una opción de muy alto costo para el país y por la ausencia de resultados

positivos en la consecución de sus fines por lo que, finalmente, definieron una hoja de ruta para el finiquito que se concretará una vez que se concluyan las obras o estudios a cargo de la UAP, que en estos momentos se encuentren en proceso de ejecución.

En cuanto a la forma de ejecutar el proyecto, mi recomendación es la de completar el diseño conceptual (geométrico) de todas las obras del corredor, tal como lo solicitó la Contraloría General de la República al Fideicomiso, y ampliar el estudio de factibilidad que realizó la empresa IDOM de modo que se optimice la solución técnica y se determine el mejor modelo para la ejecución de estas obras, ya sea una concesión, fideicomiso, otro esquema APP, un financiamiento bancario o alguna combinación de estos sistemas. Con base en esto, se deberá establecer el planteamiento a seguir para su ejecución. Esto, naturalmente, incluye la definición de las OBIS a ejecutar para que el proyecto sea socialmente rentable y una calendarización de los hitos del proyecto desde la contratación de los estudios complementarios hasta el inicio del proceso administrativo para su construcción.

### ***6.3 Proyecto de ampliación de la Ruta Nacional N° 32, sección Río Frío - Limón.***

Al iniciar labores, el Ministro del MOPT y Presidente del Consejo de Administración del CONAVI, Dr. Luis Amador Jiménez, me comisionó para realizar una valoración del CONAVI con un particular énfasis en el Proyecto de ampliación de la Ruta Nacional N° 32. Este proyecto está siendo ejecutado mediante un contrato de diseño y construcción, por un monto cercano a los USD 500 millones, por la empresa *China Harbour Engineering Company* (CHEC), con financiamiento del Banco de Importación y Exportación de China (EXIMBANK), según se indica en la Ley N° 9293, *Aprueba financiamiento al proyecto rehabilitación y extensión de la ruta nacional N° 32 sección cruce ruta 4-Limón.*

A partir de este momento y hasta el mes de octubre de 2022, realicé algunas visitas

al proyecto con el propósito de conocer, de primera mano, el personal y la estructura de su Unidad Ejecutora, el estado de este proyecto, controles, su grado de avance, balances financieros y a sus principales actores. A tal efecto, sostuve reuniones con el Contratista, con representantes de la Unidad Supervisora (US) y con los principales miembros de la Unidad Ejecutora (UE). Como resultado de estas gestiones, se detectaron fallas en los controles de tiempo de parte de la UE y del contratista, y serias diferencias entre la US y el Contratista de Obra, relacionadas con tardanzas excesivas en los diferentes trámites, en el planteamiento y resolución de diversos reclamos y en temas de calidad de las obras.

Resultó notorio que existían serias dificultades para lograr un entendimiento entre los distintos actores por la falta de resolución y la extrema duración de los trámites, el estancamiento de los reclamos y las disconformidades entre las partes, por lo que las negociaciones se encontraban en un punto muerto y esto podría poner en riesgo el avance y la ejecución misma de este proyecto. Ante esta situación, se inició una mesa de trabajo coordinada por miembros de mi Despacho e integrada por representantes del Contratista, de la UE y de la US y más adelante, de la Dirección Ejecutiva del CONAVI, con la finalidad de abrir una canal de comunicación permanente entre las partes. En vista de que las diferencias en el lenguaje constituyen un obstáculo para lograr un buen entendimiento, se contrató un equipo de intérpretes que a su vez colaboraron con la toma de notas y la elaboración de las minutas.

En el seno de esta mesa de trabajo, se discutieron uno a uno los reclamos y se aclararon algunos malos entendidos entre las partes. Más adelante, se discutió la forma de plantear los reclamos ya que los representantes de CHEC carecían de un método efectivo para hacerlo y para dar seguimiento a estos trámites.

En cuanto al avance de las obras, se alcanza aproximadamente un 65% y el principal escollo, las expropiaciones, es un tema en el que se ha avanzado considerablemente por lo que no debería constituirse en excusa para generar atrasos mayores. Sin

embargo, debo señalar que, por indicaciones superiores, el seguimiento al proceso de expropiaciones quedó en manos del Despacho del Ministro.

Por ahora, esta obra proyecta su finalización hacia finales del año 2024 y si se hace la programación de obras de manera conjunta entre el CO y el contratante, no deberían generarse mayores inconvenientes.

A finales del mes de octubre, me encomendaron otras funciones, por lo que la Dirección Ejecutiva del CONAVI se hizo cargo del seguimiento a este proyecto.

#### **6.4 Atención de interesados**

##### **6.4.1. Inicio de acciones para implantar un sistema de alerta temprana por derrumbes, con la finalidad de establecer cierres preventivos.**

Luego de la emergencia ocurrida el 17 de septiembre de 2022, en la Ruta Nacional Nº 1, sector del Alto de Cambronero, en la cual un deslizamiento de tierra y otros materiales coincidió con el paso de un autobús, lanzándolo a un precipicio y causando la muerte de nueve pasajeros, se iniciaron conversaciones con funcionarios de la Comisión Nacional de Emergencias, el Departamento de Emergencias y Desastres de la División de Obras Públicas del MOPT, el CONAVI, el Instituto Meteorológico Nacional (IMN) y la Policía de Tránsito, con la finalidad de crear un sistema de alerta temprana, que permita los cierres preventivos en los casos en los que las precipitaciones, ya sea por su duración o por su intensidad, alcancen niveles que aumenten el riesgo de derrumbes, deslizamientos y hundimientos en las principales rutas nacionales.

Tras un estudio meticuloso, se identificaron 13 secciones de riesgo en distintas rutas nacionales en todo el país, de acuerdo al recuento histórico que a tal efecto llevan el CONAVI y el Departamento de Emergencias y Desastres. Por su parte, al Instituto Meteorológico Nacional le correspondió la tarea de señalar las estaciones

meteorológicas automáticas más cercanas a estas secciones que manejen la información requerida en tiempo real -intensidad y monto diario de precipitaciones-.

En el CONAVI, el IMN y Emergencias y Desastres se está llevando a cabo la tarea de determinar, con base en los registros de derrumbes y cierres en las vías, los montos diarios e intensidades de las lluvias asociados a fin de establecer los disparadores de las alertas tempranas preventivas. Estas alertas le llegarían a la Policía de Tránsito, a fin de que proceda en forma inmediata con los cierres preventivos y se informaría paralelamente al MOPT y al CONAVI, para que, superada la contingencia, autoricen la reapertura de la vía según un protocolo de actuación que también deberá elaborarse.

#### **6.4.2. Reapertura de la Ruta Nacional N°417, que da acceso al cráter del Volcán Turrialba.**

A mi llegada al Viceministerio, la Ruta Nacional N° 417 se encontraba cerrada por los propietarios de una finca que reclaman una sección de la carretera como suya y desde el mes de marzo de 2022, procedieron a colocar cadenas, piedras de gran tamaño y otros obstáculos, para impedir el paso de vehículos. Esta carretera conecta la Ruta Nacional N°219 (acceso al Volcán Irazú) con la entrada al área de Parque Nacional Volcán Turrialba y es la vía de acceso al cráter del Volcán Turrialba que se encuentra en mejor estado. De acuerdo con el Registro Vial que guarda la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, la Ruta tiene cuatro secciones de control, una de las cuales fue bloqueada por estas personas.

El Parque Nacional Volcán Turrialba fue creado mediante el artículo 6 de la Ley N° 1917 del 30 de julio de 1955, publicada en La Gaceta 175 del 09 de agosto de ese mismo año. Estipula que su perímetro está delimitado por la proyección de un radio de 2 km alrededor del cráter activo, lo cual da un total de 1256 hectáreas. A pesar de ello, el SINAC no ha formalizado el pago de ninguna indemnización, ni cuenta con los recursos para eso.

Como antecedente se tiene que en el año 2000 estas mismas personas bloquearon el paso por esta vía que, en ese entonces, era de administración cantonal, para intentar apropiarse de este camino que, por su naturaleza, se había catalogado como de uso público y que para ese momento tenía unos 50 años de estar habilitado, según se rescata de documentación obtenida de la Municipalidad de Turrialba. Esta Municipalidad procedió a interponer una denuncia penal, abriendo un proceso judicial a raíz del cual negoció la adquisición del Derecho de Vía con los representantes de la empresa MONTELOP S.A., propietaria de la finca. El acuerdo fue aprobado en ese momento por el Concejo Municipal.

En el año 2009, este camino pasa a ser parte de la Red Vial Nacional, según un acuerdo entre la Municipalidad y del Consejo de Administración del CONAVI.

Veinte años después, vuelven con la misma estrategia, a lo cual sumaron una demanda por la vía contencioso administrativa contra el Estado, tendiente a cobrar el monto que según ellos se les adeuda por la expropiación el camino. Como medida cautelar solicitaron que el paso por esta ruta se mantuviera cerrado y se impidiera a las autoridades proceder con su reapertura, lo cual les fue rechazado en su oportunidad, por lo que el MOPT y sus funcionarios, están legalmente facultados para mantener abierto el camino. A pesar de ello, MONTELOP en una oportunidad demandó penalmente al Director del Departamento de Inspección Vial y Demoliciones, acusación que fue desestimada.

Más adelante, a mediados de agosto de 2022 el MOPT y la Procuraduría General de la República, presentaron pruebas contundentes que certifican la naturaleza pública de este camino, prueba que le fue aceptada y el Tribunal rechazó toda la prueba aportada por el finquero, por lo que solo falta esperar la sentencia que casi con toda seguridad le dará la razón al Estado.

Internamente, en el MOPT, el proceso ha estado a cargo del Departamento de Inspección Vial y Demoliciones de la División de Obras Públicas, y han participado activamente la Secretaría de Planificación Sectorial certificando la ruta como parte de la Red Vial Nacional, la Dirección de Asesoría Jurídica, la Policía de Tránsito, la Dirección Regional de Obras Públicas Cartago y este Despacho. La recomendación dentro de este grupo de trabajo, avalada por la PGR, es entablar una demanda por la vía penal contra los representantes legales de la sociedad anónima propietaria de la finca y, en lo personal, contra las personas que han ordenado y participado en los cierres. Valga indicar que desde el año 2019 a la fecha estos finqueros han cerrado el camino en múltiples ocasiones y, en cada caso, el Departamento de Inspección Vial y Demoliciones ha procedido a abrirlo nuevamente, dejando debidamente documentado cada evento. Adicionalmente, la fuerza pública y la Municipalidad de Turrialba llevan su propio registro documental por lo que la prueba es abundante.

Por otra parte, la Municipalidad de Turrialba, el SINAC, el ICT, la Fuerza Pública de Turrialba, los diputados de la Provincia de Cartago y la Cámara de Turismo de Turrialba, se han interesado y han intentado, sin éxito, evitar los cierres de esta vía. Más adelante, en el mes de septiembre durante una convocatoria realizada por la Comisión Legislativa Especial para la provincia de Cartago, se les informó a los señores diputados que el MOPT iba a interponer una denuncia ante el Ministerio Público, en contra de los responsables de estos cierres y que se iba a llevar el caso hasta las últimas consecuencias.

A inicios del mes de diciembre de 2022, se procedió a reabrir la vía, en un acto en el que participaron el Ministro del MOPT, el Ministro de Turismo, el Alcalde de Turrialba, representantes de Casa Presidencial, de la PGR, del Departamento de Inspección Vial y Demoliciones, De la Dirección Regional Cartago de Obras Públicas y de la fuerza Pública. Se entabló una conversación directa entre las autoridades del MOPT y del ICT con el representante de los finqueros, a fin de abrir un canal de comunicación, evitar más cierres y devolver la paz a esta zona de gran potencial turístico.

Mi recomendación es que, si estos señores insisten con más cierres, que se eleve la causa al Ministerio Público y se le dé el debido seguimiento hasta las últimas consecuencias. Se le solicita al Departamento de Inspección Vial y Demoliciones, a la Dirección de Asesoría Jurídica del MOPT, a la Dirección Regional de Obras Públicas de Cartago y a la Policía de Tránsito, estar atentos para actuar de manera celeridad en caso de ser requerido, y así evitar accidentes y/o incidentes.

#### **6.4.3 Construcción de un paso provisional en la Ruta Nacional N°228, Corralillo de Cartago**

Debido a las afectaciones que se presentaron posteriores al deslizamiento del camino en la ruta nacional N°228, en Corralillo de Cartago, fue necesario suscribir un acuerdo que permitiera al MOPT, mediante la División de Obras Públicas, realizar la construcción de un paso provisional dentro de un terreno privado, que permitiera el paso de los usuarios, principalmente los que utilizan el transporte público (autobús), mientras el CONAVI logra implementar una solución definitiva al daño ocasionado por el deslizamiento sobre la vía.

Gracias al esfuerzo y compromiso de todos los involucrados en el proceso y a la buena disposición del propietario del terreno aledaño, se logró construir un tramo de camino que servirá para el paso seguro de los usuarios.

En el proceso se presentaron algunos inconvenientes entre ellos la disponibilidad de materiales, equipos y recursos por parte del Ministerio para ejecutar de manera fluida las obras programadas, sin embargo, se mantuvo un seguimiento y coordinación hasta alcanzar el objetivo. Por otra parte, está pendiente realizar el cerramiento (cercado) de la propiedad, a fin de garantizar la seguridad del propietario y su familia.

El equipo de trabajo continúa con las coordinaciones y seguimientos a fin de habilitar el paso lo antes posible y garantizar la seguridad de los usuarios que transiten por la zona.

#### **6.4.4 Mesas de trabajo**

##### **6.4.4.1 Mesa de trabajo Proyectos de Playa del Coco**

Mediante el Oficio con consecutivo DM-2022-4473 de fecha 22 de setiembre de 2022, el señor Ministro instruye a varios funcionarios, entre ellos al Viceministro de Infraestructura, Integrar una mesa de trabajo para coordinar y gestionar los siguientes proyectos:

- Boulevard Ruta 151 el Coco, Solución Integral Pluvial y Congestionamiento
- Ruta de Acceso alterna (Sector Sur)
- Muelle y Marina el Coco

Acatando la petición Ministerial, mis Asesores coordinaron con el Asesor del Despacho del Ministro, José David Rodríguez Morera, una serie de reuniones virtuales con los interesados, representantes de La Municipalidad de Carrillo y de la Asociación de Desarrollo Integral ADICOCO, además del Director de Obras Fluviales, de la División de Obras Públicas y de la División Marítimo Portuaria.

Como resultado de las primeras reuniones, conforme el análisis de los tres proyectos avanzaba, se incrementaron los asistentes, con representantes de la Secretaria de Planificación Sectorial, Ingeniería de Tránsito, Departamento de Inspección Vial y Demoliciones. Lamentablemente el representante de la Municipalidad de Carrillo apenas se presentó una vez en el período que abarca desde octubre hasta diciembre de 2022.

Como un resumen de temas tratados desde octubre hasta la última mesa de trabajo el 08 de diciembre de 2022, se tienen los siguientes:

#### **6.4.4.2 El proyecto del Muelle y la Marina el Coco**

La División Marítimo Portuaria deja claro desde la primera reunión, que estos proyectos se van desarrollando sin problema, cumpliendo con los cronogramas hechos, sin que existan inconvenientes con los permisos. Manifiestan su buena disposición en atender cualquier duda o inquietud.

#### **6.4.4.3 Ruta de Acceso alterna (Sector Sur)**

Según los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial, la Municipalidad de Carrillo presentó una solicitud de estudio de una propuesta de ruta alterna. La sugerencia es que un tramo de la Ruta Nacional N°151, se cambie a ruta cantonal para que forme parte del Boulevard que proyectan construir la Municipalidad y la ADICOCO.

Es así como desde la primera reunión se le solicitaron a la Municipalidad una serie de requisitos que debe cumplir para que la Secretaría de Planificación Sectorial pueda analizar y considerar la propuesta de cambio de ruta nacional a cantonal.

Especial mención merece la necesidad de contar con un estudio o diseño funcional aprobado por la Dirección de Ingeniería de Tránsito. En la única reunión virtual a la que se presentó el Ingeniero Municipal, señaló que sí existe un estudio funcional, y que ya lo habían enviado a la Secretaría de Planificación sectorial, pero en el MOPT nunca se recibió dicho estudio, ni por parte de Planificación, ni por parte de Ingeniería de Tránsito.

Por eso se acordó que el Ingeniero Municipal debía presentar primero el diseño funcional de la propuesta a Ingeniería de Tránsito de la Zona para revisión y aprobación. No obstante, en la última mesa de trabajo realizada, el representante municipal estuvo ausente, por lo que se desconoce si ya existe algún avance con el estudio funcional, el cual sigue siendo responsabilidad de la Municipalidad de Carrillo

para presentarlo a la DGIT del MOPT y luego a la Secretaría de Planificación Sectorial para un aval integral de la propuesta.

#### **6.4.4.4 Boulevard Ruta Nacional N° 151 el Coco, Solución Integral Pluvial y Congestionamiento**

Este tema fue tratado en una gira y reuniones adicionales antes de que se conformara la referida mesa de trabajo. Esas reuniones fueron coordinadas por ADICOCO y la Municipalidad, con la participación del MOPT, de la División de Obras Públicas y de la Dirección de Obras Fluviales. Se sumaron los Ingenieros del CONAVI, Regional y de Zona. Informaron que se estudió la problemática actual de inundaciones que presenta el Coco, enfatizando que para una solución integral se requieren los estudios hidrológicos e hidráulicos que sirvan de base para el diseño pluvial. Tal información de los ingenieros del CONAVI devino en un acuerdo de la mesa de trabajo: la Dirección de Obras Fluviales realizaría una gira de inspección al sitio para poder definir los términos de referencia requeridos para contratar los servicios de hidrología necesarios. ADICOCO indicó que, aparentemente, hay empresarios dispuestos a proveer el financiamiento. En la última sesión del 08 de diciembre de 2022, se informó que la Dirección de Obras Fluviales realizó la gira y envió a la Municipalidad los Términos de Referencia pertinentes.

Por otra parte, por iniciativa de los representantes de ADICOCO se convocó a un representante del Departamento de Inspección Vial y Demoliciones, debido a que existen en ambas márgenes a lo largo de la ruta N°151, una gran cantidad de vallas publicitarias que desordenan y obstaculizan la visibilidad, amén de que incrementan el congestionamiento de la vía. Se presume, incluso, que no poseen los permisos correspondientes. Como parte de los acuerdos, Inspección Vial y Demoliciones programaría el retiro de aquellas vallas que no cuenten con los requerimientos legales a lo largo de dicha ruta.

Finalmente, se concluyó que, sin la participación regular de los representantes de la Municipalidad, actores principales en estos proyectos, sería muy difícil avanzar y así se le dejó muy claro a ADICOCO. Consecuentemente, ADICOCO asumió la responsabilidad de informar a los restantes miembros de la mesa el momento en que se debería convocar a una siguiente sesión, con el compromiso de la Municipalidad de participar y cumplir con las acciones necesarias para avanzar adecuadamente en el proyecto.

### ***6.5 Consulta de la PGR sobre obligación del MOPT y sus consejos de construir y mantener aceras en las rutas nacionales***

Con la Ley Movilidad Peatonal N° 9976, publicada en el Alcance N° 79 a la Gaceta N° 78 del 23 de abril de 2021, se transfiere la competencia de construir las aceras en rutas nacionales al Ministerio de Obras Públicas y Transportes tal y como sigue:

*"ARTÍCULO 1- Objeto. La presente ley tiene como objeto establecer las bases del marco jurídico para regular la infraestructura peatonal, de conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, que prioriza la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, como competencia de las corporaciones municipales y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos.*

*ARTÍCULO 2- Fines. Son fines de esta ley:*

*a) Garantizar el derecho a una movilidad inclusiva, de forma integral en todos los entornos físicos, atendiendo el principio de igualdad.*

*b) Atribuir, como competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos, la construcción y el mantenimiento de las aceras y todos sus componentes en la red vial nacional. (...)*

*ARTÍCULO 6- En el trazado o diseño del trayecto de toda obra nueva o de mejoramiento de la red vial se deberá incorporar la infraestructura que garantice la movilidad peatonal segura e inclusiva. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) deberá incorporar el trazado y diseño del trayecto peatonal en la ejecución de todos sus proyectos. En el caso de las corporaciones municipales se podrá definir la infraestructura peatonal vía reglamento municipal. A falta de reglamentos municipales e institucionales se adoptará la normativa técnica que apruebe el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU). (...)"*

Esta transferencia ha originado una gran cantidad de recursos de amparo, en los cuales se ha ordenado a las diferentes Municipalidades y al MOPT coordinar las acciones pertinentes para resolver los inconvenientes de los recurrentes.

Para tener un panorama general del fondo de esta situación fáctica y legal, veremos el antecedente a la Ley Movilidad Peatonal.

#### **6.5.1 Criterio prevalente en cuanto a construcción de aceras, previo a la Ley Movilidad Peatonal.**

El criterio prevalente en la jurisprudencia de la Sala Constitucional y de la Procuraduría, anterior a la Ley Movilidad Peatonal N° 9976, era que las aceras en rutas nacionales o cantonales debían construirlas los dueños de la propiedad, o, en su defecto la Municipalidad.

En el Dictamen C-088-2019 del 03 de marzo de 2019, la Procuraduría General de la República fue contundente al afirmar que:

**"SOBRE LA OBLIGACIÓN DE CONSTRUIR ACERAS EN LAS VÍAS NACIONALES Y CANTONALES. RESPONSABILIDAD MUNICIPAL: (...)**

De seguido, importa advertir que del numeral 84 del Código Municipal – antiguo

artículo 75 antes de la promulgación de la Ley N° 9542 "Ley de Fortalecimiento de la Policía Municipal" del 23 de abril del 2018-, se infiere que las municipalidades tienen la obligación general de velar por la construcción y mantenimiento de todas las aceras de su cantón pues dicha norma establece que es un deber del respectivo ayuntamiento realizar las acciones necesarias para que los munícipes que tienen propiedades en su cantón, cumplan con su deber de construir y dar mantenimiento a las aceras frente a sus propiedades independientemente de si la vía pública correspondiente es nacional o local. Por supuesto, debe acotarse que, tratándose de las vías públicas nacionales, las municipalidades tienen la obligación de coordinar con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Ver dictámenes C-257-2004 de 1 de setiembre de 2004, C-243-2009 de 3 de setiembre de 2009, C-239-2016 de 8 de noviembre de 2016 y C-241-2016 de 8 de noviembre de 2016)

#### ***6.5.2 Transferencia de competencias al MOPT con la Ley Movilidad Peatonal***

Con la Ley N° 9976, Movilidad Peatonal, el panorama legal existente hasta entonces, según el cual, las Municipalidades tenían la competencia de construcción de las aceras en rutas nacionales y cantonales, cuando el propietario del bien inmueble no las hacía, ha cambiado y se le atribuye actualmente al MOPT y sus Consejos.

Sin embargo, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), tiene una posición al respecto, que expone en el Oficio N° GAJ-1412-2640, y que reza lo siguiente:

#### *Conclusiones:*

A modo de conclusión, es criterio de esta Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos lo siguiente:

“a) Que la competencia del CONAVI, y la inversión de sus recursos, está limitada por su ley de creación, solo a la construcción y conservación de las carreteras, calles de travesía y puentes de la red Vial Nacional. En ese sentido, la “Ley de Movilidad peatonal” N° 9976 no reformó la “ley de creación del

CONAVI" N° 7798, por lo que, las competencias de este Consejo se mantienen igual hasta al día de hoy. Por lo que, a criterio de esta Gerencia, el CONAVI no puede –al día de hoy- asumir la construcción y la conservación de las aceras, puesto que la competencia que le otorga su ley de creación no le autoriza a hacerlo”.

Los argumentos del CONAVI para considerar que no ha habido cambio alguno en el rol que desempeñan en cuanto a su objeto, nos lleva a pensar, en los efectos jurídicos que esta ley posee, si se trata de una reforma expresa o tácita y sus implicaciones.

En el dictamen C-173-2012 de 09 de julio de 2012, la Procuraduría General explica la importancia de que, al momento de promulgar una norma que afecta o pueda afectar a otras anteriores, se indique con precisión cuáles son esas leyes que afectará y de qué manera, en forma tal que no deje lugar a dudas sobre cuál es el alcance de la voluntad del legislador en la nueva disposición escrita:

*“Ciertamente, la técnica legislativa advierte sobre la conveniencia de que, en el momento de promulgar una nueva Ley, el Legislador incorpore dentro del instrumento una disposición que señale expresamente las normas que quedan derogadas. Indudablemente, respetar esta técnica legislativa fortalecería la función de la Asamblea Legislativa en la configuración del ordenamiento vigente y proveería satisfactoriamente a la seguridad jurídica. Al respecto, conviene transcribir lo señalado por CARBONELL: “Lo correcto es que el legislador elabore unas tablas de derogación en donde se señalen, todo lo exhaustivamente que se pueda, las normas que quedan derogadas. Para facilitar tal labor se puede hacer uso de los avances informáticos y en concreto del tratamiento automatizado de textos legales, que permite la depuración del ordenamiento al detectar normas incompatibles con otras expedidas con posterioridad (y que tengan la misma o menor jerarquía que las últimas), aminorando lo que se ha llamado la “contaminación legislativa”. (Los subrayados no son del original).*

En sede judicial, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, mediante sentencia No. 928-F-S1-2010 de 05 de agosto de 2010, se pronuncia con amplitud sobre el tema de las derogaciones tácitas y sus consecuencias, en los siguientes términos:

*V.-Sobre la Derogación Expresa y Tácita. El primer punto que debe ser analizado es la vigencia de la Ley no. 148. Si bien no es un aspecto sobre el cual existe debate entre las partes, cierto es que el Tribunal afirma que "no se puede entender que existe continuidad del régimen; sino uno nuevo". Por ello, es menester referirse, en términos generales, al instituto de la derogación, la cual consiste en la supresión de la vigencia de una norma. En caso de que esta sea de rango legal, la Constitución Política, en el párrafo final del artículo 129, dispone que "la ley no queda abrogada ni derogada, sino por otra posterior; y contra su observancia no puede alegarse desuso ni costumbre o práctica en contrario." Dicha redacción es similar a la contenida en el numeral 8 del Código Civil, el cual, siguiendo el modelo del Código de Napoleón, establece: "Las leyes sólo se derogan por otras posteriores y contra su observancia no puede alegarse desuso ni costumbre o práctica en contrario. La derogatoria tendrá el alcance que expresamente se disponga y se extenderá también a todo aquello que, en la ley nueva, sobre la misma materia, sea incompatible con la anterior." Como se puede observar, los postulados generales de ambas son similares, aunque el Código Civil realiza un desarrollo más detallado. En todo caso, a partir de estos preceptos es dable establecer que la forma paradigmática de derogación es la expresa, es decir, cuando el legislador emite una norma cuyo contenido y objeto es eliminar la vigencia de una anterior. Empero, este no siempre es el caso, ya que la emisión de leyes por parte del órgano legislativo sobre materias ya reguladas genera lo que en doctrina se conoce como derogación tácita, la cual se da en dos supuestos. El primero, cuando un cuerpo normativo abarca, en forma integral, la misma materia que es desarrollada por otro anterior. El segundo escenario, se presenta cuando dos normas, de igual jerarquía, regulan el mismo presupuesto de hecho, pero resultan incompatibles.*

Surge, en consecuencia, una antinomia entre ambas proposiciones, la cual se debe resolver bajo el aforismo: "ley posterior deroga ley anterior". Ahora bien, en ambos casos, es importante notar que, en el fondo, no se puede afirmar que existe una derogación en sentido estricto, o lo que es lo mismo, que se asimila al efecto derogador consustancial a la expresa. Debe aclararse que, en estos casos, el detectar la antinomia, y en última instancia darle solución, les corresponde a los operadores jurídicos a través de la interpretación. Por ello, la incompatibilidad pendería del sentido que se les asignen a ambas proposiciones normativas por quien debe aplicarlas. Así, se genera un ámbito de incerteza en cuanto a la vigencia de la norma, contrario al principio constitucional de seguridad jurídica y publicidad de la ley. Por otro lado, debe considerarse que, según el numeral 121 de la Carta Magna, corresponde a la Asamblea Legislativa dictar las leyes –y su correlato, la modificación o supresión de estas-. Siendo que en principio esta declaratoria correspondería al juez, o a los órganos administrativos encargados de aplicar el Derecho, de afirmarse que la derogatoria tácita tiene efectos derogatorios, similares a la expresa, podría quebrantarse el principio de división de funciones. La actividad jurisdiccional, por mandato constitucional, implica la interpretación y aplicación del Derecho, no su creación. Adicionalmente, resulta aplicable el principio de paralelismo de las formas, a partir del cual, si la Asamblea Legislativa le confiere vigencia a una norma, es esta quien debe suprimirla. Finalmente, cabe destacar que el precepto 129 de la Carta Magna no se refiere a la derogación tácita, como sí lo hace el 8 del Código Civil. En este sentido, esta norma del Código Civil debe ser interpretada de forma que sea conforme al Derecho de la Constitución. Así, en línea con lo anterior, y partiendo del principio de coherencia del ordenamiento jurídico, lo procedente es considerar que, en caso de incompatibilidad entre dos normas, la antinomia se resolverá en favor de la posterior, y respetando siempre el criterio de jerarquía. No obstante, la primera no perderá su vigencia, sino que, por el contrario, se da una suspensión de sus efectos o inaplicabilidad al caso concreto. Esto, además, resulta acorde con el hecho de que las resoluciones jurisdiccionales –con excepción de las emitidas por la Sala Constitucional según

*el numeral 13 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional- son vinculantes, únicamente, para las partes del proceso, respecto de las cuales genera cosa juzgada. Cabe destacar que ya esta Sala se ha pronunciado, en iguales términos a los acá indicados, sobre el tema de la derogación tácita, para lo cual se puede consultar el voto 396-F-S1-2010 de las 11 horas 115 minutos del 18 de marzo de 2010."*

Con fundamento en la legislación y doctrina desarrollada en el párrafo precedente, en relación con las competencias hasta ahora ejecutadas por las Municipalidades, pareciera que opera una reforma expresa, ya que incluso se modifican algunos artículos y se suprime por ley la función de construcción de aceras en rutas nacionales para los gobiernos locales.

No obstante, en cuanto al MOPT y los Consejos concierne, no se modifica ninguna ley, a pesar de que se están atribuyendo competencias nuevas.

El cuestionamiento encuentra razón en que, con la transferencia de competencias de la Ley Movilidad peatonal, **estamos ante competencias nuevas, que no han formado parte del actuar del MOPT y sus Consejos, por lo que nos preguntamos si debió operar una reforma expresa.**

La Ley N° 3155, Ley de Creación del MOPT, es diáfana en cuanto a su objeto, tal y como sigue:

“Artículo 2º.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene por objeto:  
Sin perjuicio de las potestades del Consejo Nacional de Vialidad, planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional. Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras de dicha red existentes o en proyecto. Regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos. Ejercer la fiscalización y la rectoría técnica en materia de infraestructura vial, en virtud de lo cual debe asesorar y coordinar,

con los gobiernos locales, sobre las regulaciones técnicas y logísticas indispensables que atañen a la adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, considerada por separado y en integración con la red vial nacional”.

Acorde con la naturaleza que justifica la creación del MOPT, la Reforma Organizativa y Funcional del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Decreto N° 27917, al referirse a la División de Obras Públicas dispone que:

#### *“CAPITULO V*

##### *Del área de obras públicas*

Artículo 15.-Funciones de obras públicas. Sin perjuicio de las potestades del Consejo Nacional de Vialidad, corresponde a la División de Obras Públicas la construcción, mantenimiento y mejoramiento de las carreteras de la red vial nacional. Le corresponde, asimismo, regular y controlar los derechos de vía de las carreteras de dicha red existentes o en proyecto; planificar y ejecutar las obras fluviales y demás funciones que se establecen en el presente Decreto.

En lo que atañe a la Red Vial Cantonal, compete a la citada División ejercer la fiscalización y la rectoría técnica en materia de infraestructura vial, en virtud de lo cual debe asesorar y coordinar con los gobiernos locales, sobre las regulaciones técnicas y logísticas indispensables que atañen a la adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, considerada por separado y en integración con la red vial nacional; todo conforme lo establecido en el Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, Decreto Ejecutivo N° 40137-MOPT y demás normativa concordante.

(Así reformado por el artículo 1° del decreto ejecutivo N° 40687 del 14 de setiembre del 2017)”

En síntesis, la competencia del MOPT en cuanto a la red vial nacional, **se circunscribe a la construcción, mantenimiento y mejoramiento de las carreteras que la conforman.**

Retomando el artículo 2 de la Ley N° 9976 tenemos que:

*ARTÍCULO 2- Fines. Son fines de esta ley:*

*a) (...)*

*b) Atribuir, como competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos, la construcción y el mantenimiento de las aceras y todos sus componentes en la red vial nacional. (...)*

Tras este enunciado que transfiere la competencia de construcción de las aceras al MOPT, los artículos 1, 3, 6, 9, 11, 15 y 17 conforman un total de ocho artículos relacionados con esa transferencia, pero son tan pocos que generan algunas dudas como ¿Cuál va a ser la fuente de financiamiento?, ¿cómo va a operar esa transferencia en la práctica?, ¿podría el MOPT hacer que los propietarios hagan sus aceras en rutas nacionales y luego cobrarlas tal y como lo pueden hacer los gobiernos locales en las rutas cantonales? ¿podría recoger algún tributo como lo hace la Municipalidad y de qué manera lo recaudaría? ¿Qué pasa si una persona adinerada construye una casa y no hace su acera, pero luego se le obliga al MOPT por un amparo a hacerla por estar en ruta nacional? ¿Cómo hacer que los Consejos incorporen y asimilen en sus leyes constitutivas estas nuevas competencias?, ¿por reglamento o sería necesario reformar la Ley Movilidad Peatonal para proporcionar los mecanismos de ejecución?

En este sentido, bien podríamos preguntarnos si no es necesario una reforma a la Ley N° 3155 por tratarse de una atribución nueva, de una competencia ajena al MOPT, que de una u otra manera debe ser incorporada en todo el engranaje legal del ordenamiento que regula su actuación de manera transversal.

Todas estas interrogantes se plantearon al Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) con el propósito de que se formulara una consulta formal a la Procuraduría General

de la República para determinar los alcances de la Ley Movilidad Peatonal y tratar de obtener respuesta a todas estas interrogantes.

De parte del Viceministerio se proporcionaron los insumos legales necesarios y el borrador de la consulta a la Procuraduría. Hubo una coincidencia total de criterios entre el Gerente de Asuntos Jurídicos del CONAVI y la Asesora Legal de este Viceministerio, lo cual consideramos un gran logro para facilitar el trámite de consulta en esa Gerencia y su presentación ante la Procuraduría.

#### **6.6. Recursos de Amparo y Trámite de Gestiones**

Como parte del abordaje de los asuntos legales presentados al Viceministerio, se atendieron 16 Recursos de Amparo y alrededor de 50 gestiones, algunas relacionadas con peticiones de Diputados y Síndicos.

#### **6.7. Atención a Alcaldes y diputados**

Por instrucción del señor Ministro, se dio seguimiento a las consultas, solicitudes de audiencia, giras de inspección y demás gestiones presentadas por las personas usuarias de los servicios que tiene a cargo el Ministerio, principalmente en cuanto a temas de infraestructura, pese a que se colaboró de igual manera con la atención y correspondientes gestiones de los documentos y notas recibidas que pertenecen a otras áreas del Ministerio, entre las personas interesadas, se logró dar respuesta y seguimiento a las solicitudes de señoras y señores diputados, señoras y señores alcaldes, asociaciones de desarrollo, instituciones de gobierno y público en general.

Como parte de estos seguimientos, y con la colaboración del equipo de trabajo del viceministerio a mi cargo, se han atendido/gestionado en su totalidad los documentos y oficios, las reuniones programadas de manera presencial y virtual, así mismo se atendieron todas las giras de inspección a solicitud y en compañía de diputados, alcaldes, y demás personas interesadas, la atención de estas reuniones y documentos abarcó el territorio nacional de Costa Rica y comprenden lo asignado

desde mi nombramiento como Viceministro de Infraestructura hasta el 16 de enero de 2023.

Para la atención de estas y otras asignaciones, se requirió de la conformación del equipo de trabajo, así como la inclusión de funcionarios adicionales a los que colaboraban en el viceministerio antes de mi llegada como encargado, estas acciones y los ajustes realizados para la atención y el manejo de la información, permitieron cumplir con las metas planteadas y contar con la totalidad de la correspondencia y solicitudes atendidas por parte del despacho de infraestructura, mejorando así el servicio brindado a los diferentes interesados durante mi gestión. En el Anexo N°2, se detalla la conformación del equipo de trabajo definido y los flujogramas establecidos para optimizar la atención.

## **6.8 Atención particular a temas ambientales**

### **6.8.1 Nueva carretera a San Carlos, Sección: Sifón-Abundancia, caso "Humedal La Culebra":**

El proyecto de la Nueva Carretera a San Carlos ha contado con algunos inconvenientes que han impedido su avance y finalización, uno de ellos es el paso de la carretera por un cuerpo de agua denominado como "Humedal La Culebra", el Viceministerio de Infraestructura dio el seguimiento y se unió a los esfuerzos para lograr concluir este importante proyecto vial. En el año 2016 se firmó el Decreto Ejecutivo No. 39838-MINAE mediante el cual se "*Faculta al Sistema Nacional de Áreas de Conservación para autorizar la intervención de ecosistemas de humedal en virtud de proyectos de reparación, mantenimiento, construcción o ampliación de infraestructura pública estatal, previamente declaradas de Conveniencia Nacional*", esto en primera instancia permitiría continuar con los trabajos. Sin embargo, el decreto fue impugnado mediante una acción de inconstitucionalidad en el mismo año.

Posterior a la realización de la audiencia, la Sala Constitucional, por medio de la sentencia N° 2021-017783, declaró sin lugar la acción de inconstitucionalidad planteada en el 2016 al decreto ejecutivo No. 39838- MINAE que permite, de forma excepcional y condicionada al cumplimiento de estrictos requisitos, la intervención controlada de ecosistemas de humedal para la realización de obras de infraestructura pública, siempre y cuando aquellos ecosistemas de humedal no hayan sido declarados Patrimonio Natural del Estado, no estén incluidos en áreas silvestres protegidas y que no estén incluidos en como humedales Ramsar. Se está a la espera del voto completo de la Sala.

En razón de lo anterior, El 09 de diciembre de 2021, se presentó ante la Asamblea Legislativa el Expediente N° 22.839 *“Autorización de Obras de Infraestructura Urgentes y de Conveniencia Nacional en el Humedal la “Culebra” y Establecimiento de Medidas de Compensación Equivalente”*. Lo anterior, como una medida alterna a la resolución dada por la Sala Constitucional. Finalmente, este proyecto de ley fue dictaminado en el mes de setiembre de 2022 en la Comisión de Ambiente y aprobado en el segundo debate el 21 de diciembre de mismo año, lo que permite continuar con el proyecto.

#### **6.8.2 Tajo Montano: atención a ordenes sanitarias.**

Desde el año 2016, el Tajo Montano propiedad del MOPT, había recibido órdenes sanitarias por parte del Ministerio de Salud ya que el sitio se encontraba siendo utilizado como un basurero clandestino, algunas personas invadieron el terreno y construyeron allí sus viviendas; a pesar de los esfuerzos realizados por la institución para atender las solicitudes del Ministerio de Salud esto no había podido concretarse.

Desde mayo de 2020, se creó un grupo de trabajo en el MOPT, con el apoyo del personal a cargo del componente ambiental de la UNOPS, para tratar de habilitar la propiedad conocida como Tajo Montano como sitio de escombrera para la Unidad Funcional V, del proyecto de Circunvalación Norte, para ello se elaboró un plan

remedial, que consistió en desalojar la invasión, remover la basura que se había depositado en el sitio, realizar un adecuado manejo de las aguas pluviales con la construcción de cunetas y construir un cerramiento perimetral.

Finalmente, en el año 2022 se promovió la contratación para realizar el cerramiento de la propiedad, dando inicio en el tercer trimestre del 2022, con esto se da cumplimiento total de lo señalado por el Ministerio de Salud y se deberá informar a dicha institución sobre el acatamiento a las ordenes sanitarias y la aplicación del plan remedial para que se lleve a cabo el levantamiento de las mismas. Una vez que se haya realizado el cierre técnico de la escombrera de la Unidad Funcional V, del proyecto de Circunvalación Norte que se ubica en este terreno, el MOPT podrá disponer de la propiedad para su uso.

### **6.8.3 Otras gestiones**

Se trabajó mediante una mesa de trabajo interinstitucional de especialistas ambientales del MOPT, CONAVI, SINAC y Dirección de Agua, para consensuar el reglamento de la ley 9789 denominada "*Eficiencia en la construcción, el mantenimiento y el mejoramiento de la red vial cantonal y nacional*". Este documento se encuentra en su revisión final por parte de las instituciones adscritas al MINAE. Con la aplicación de esta ley y su reglamento, se podrán llevar a cabo de una forma más expedita la corta de árboles en el derecho de vía, así como la construcción de obras menores o alcantarillas en cauces de dominio público. Asimismo, permitirá el trabajo preventivo (limpieza) en los causes de los ríos por parte de la Dirección de Obras Fluviales, labores que no se ha podido llevar a cabo desde el 2019 por vacíos legales.

Mediante una mesa de trabajo de los especialistas ambientales del MOPT y CONAVI se revisó la Reforma al Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental N°31849 MINAE-MOPT-MAG-MEIC y subsecuente, denominado: "*Reglamento general sobre los procedimientos de evaluación de impacto ambiental*", una vez subsanadas las

consultas planteadas a la SETENA, se recomendó al Ministro proceder con la firma de esta reforma.

Se brindó apoyo a la Unidad Ejecutora del Programa de la Red Vial Cantonal MOPT-BID II, en la elaboración de la certificación para la no presentación del Protocolo de Inspección Arqueológica Rápida, para el proyecto denominado "*Construcción del puente sobre el río Numancia C. 7-02-145 de (Ent. C. 103) Astúa – hasta: (Ent. C. 633) Anaban*" en el cantón de Pococí, provincia de Limón. Asimismo, se fungió como enlace entre el MOPT y el MINAE para tratar de avanzar de forma expedita en la revisión y firma de los Decretos de Conveniencia Nacional de los proyectos que requieren la corta de árboles.

Se realizó el acercamiento con la Presidencia Ejecutiva de JAPDEVA para apoyar en la obtención de la viabilidad ambiental del proyecto denominado: "Programa de mantenimiento y canalización de ríos y canales artificiales ubicados en zonas de producción y comunidades de la provincia de Limón. Para esto, se deberá realizar una certificación para la no presentación del Protocolo de Inspección Arqueológica Rápida

Se llevó a cabo una reunión interinstitucional entre los Viceministros de Ambiente y el Viceministro de Infraestructura, esto con el objetivo de agilizar algunos trámites ambientales que se requieren para la ejecución de los proyectos que desarrolla el MOPT, en este sentido se acordó conformar una comisión interinstitucional liderada por un asesor de cada uno de los despachos para priorizar proyectos y gestiones según sea requerido.

### **6.9 Elaboración del visor de proyectos de la División de Obras Públicas**

En aras de facilitar la divulgación de las labores y el estado y avance de los proyectos, que ejecutan las diferentes Direcciones de la División de Obras Públicas, en agosto de 2022 se realiza una investigación a lo interno del Ministerio, para verificar si existe

alguna aplicación tipo WORKFORCE que permita compartir información por medio de una plataforma virtual, donde se pueda consultar información actualizada acerca de las obras o labores que están ejecutando o programando las diferentes Direcciones de la División de Obras Públicas. Inicialmente se consulta a la Dirección de Informática, donde indican que existen en el MOPT algunas Licencias de ArcGis que utiliza la Secretaría de Planificación Sectorial (SPS).

Posteriormente se consulta y realiza varias reuniones entre agosto y setiembre de 2022 entre personal del Viceministerio de Infraestructura y de la SPS, responsables del manejo de las licencias de ArcGis, según las cuales se toma la decisión de iniciar un proceso de creación de un visor con información relevante de las direcciones de la División de Obras Públicas que pueda actualizarse regularmente.

Según lo anterior, se han realizado diversas reuniones de preparación entre personal de la SPS, la Dirección de Planeamiento y Programación de Obras Públicas, para revisar qué información de las Direcciones Regionales sería relevante compartir y de la manera más conveniente de visualizarlo. Posteriormente este Viceministerio, generó otras reuniones con participación de funcionarios de la UEC del PRVC-II, de las direcciones de Puentes, Ingeniería, Edificaciones y Obras Fluviales, con el objetivo de que se vayan sumando al propósito de tener información de dominio público, que pueda subirse a un visor donde se pueda mostrar las obras y/o labores que realiza Obras Públicas del MOPT.

Los Directores en su mayoría se muestran anuentes y les parece valioso para mostrar lo que ejecutan y piensan que en cierta medida podría ayudar a mejorar la imagen de la División, se acordó en hacer una segunda reunión a principios de febrero de 2023, donde cada director traiga ideas de que información consideran valiosa publicar en el visor, para iniciar el mismo proceso que se comenzó en octubre de 2022 entre la SPS y la Dirección de Planeamiento y Programación.

## Sección VII

### Administración de los recursos financieros asignados

En este apartado es importante indicar que el Despacho a mi cargo, pertenece a la Administración Superior del MOPT y se financia con fondos provenientes del Presupuesto Nacional de la República. El detalle se encuentra en la Programa Presupuestario 209-326. Dentro del esquema organizacional del MOPT, la dependencia a cargo del manejo financiero y de la distribución y asignación de recursos de la Administración Superior es la Unidad Ejecutora del Programa 326, la cual está adscrita al Despacho del señor Ministro. Esta Unidad es la encargada de coordinar y ejecutar el presupuesto y de distribuir y asignar contenido económico a las diferentes partidas y subpartidas de cada uno de los Despachos que conforman este Programa.

El 10 de junio de 2022, la Unidad Ejecutora del Programa 326, a través del oficio con consecutivo DM-UE-326-2022-1055, remitió al Viceministerio de Infraestructura un cuadro con los disponibles presupuestarios con los que esta dependencia contaba para el ejercicio económico 2022 los la asignación de una partida para su ejecución por la suma de ₡ 5.668.729 y se distribuyó de la siguiente manera:

Presupuesto 2022					
Viceministerio de Infraestructura					
Subpartida	Descripción	Aprobado	Acumulado	Ejecutado	Saldo
0.02.01	Tiempo extraordinario	₡2,400,000.00	₡2,400,000.00	₡1,059,864.00	₡1,340,136
1.05.01	Transporte dentro del país	₡300,000.00	₡300,000.00	₡43,535.00	₡256,465
1.05.02	Viáticos dentro del país	₡2,400,000.00	₡2,307,000.00	₡78,000.00	₡2,229,000
1.08.05	Mantenimiento y reparación de vehículos	₡1,900,000.00	₡1,900,000.00	₡56,872.00	₡1,843,128

La ejecución del citado presupuesto se desglosa de la siguiente manera:

**Tiempo Extraordinario: ₡ 4,293,235.00.**

Presupuesto 2022					
Viceministerio de Infraestructura					
Subpartida	Descripción	Aprobado	Acumulado	Ejecutado	Saldo
0.02.01	Tiempo extraordinario	₡2,400,000.00	₡2,400,000.00	₡1,059,864.00	₡1,340,136
1.05.01	Transporte dentro del país	₡300,000.00	₡300,000.00	₡43,535.00	₡256,465
1.05.02	Viáticos dentro del país	₡2,400,000.00	₡2,307,000.00	₡78,000.00	₡2,229,000
1.08.05	Mantenimiento y reparación de vehículos	₡1,900,000.00	₡1,900,000.00	₡56,872.00	₡1,843,128

Presupuesto 2023					
Viceministerio de Infraestructura					
Subpartida		Descripción		Presupuesto asignado	
2023	Monto Asignado	₡ 2,700,000.00	Meses de extras	Cantidad Pagado	Monto actualizado
			Diciembre 2022	** Pendiente de rebajar del monto asignado.	

**Viáticos: ₡ 2,928,600.00**

2022	OCASIONAL	ANTICIPO	LIQUIDACIÓN
Reserva	3117	3118	3119
Asignado	₡ 1,010,400.00	₡959,100.00	₡959,100.00
Total, de junio a diciembre	₡ 556,400.00	₡ 127,000.00	₡ 127,000.00
	₡454,000.00	₡832,100.00	₡832,100.00

### Mantenimiento y reparación de vehículos: \$3,421.93

Durante mi gestión se realizaron mantenimientos y reparaciones a los vehículos asignados a este Despacho.

2022	Descripción	Sub-total
	reparaciones y mantenimiento	\$ 1,708.13
		\$ 478.80
		\$ 360.36
		\$ 874.64
	<b>Total del año</b>	<b>\$ 3,421.93</b>

### Compra de bebidas y alimentos, ¢581.218.68

2022	Caja chica	¢ 182,096.23	Los presupuestos de caja chica no son planificadas por el Despacho, son un fondo para compra rápida con la que cuenta la unidad Ejecutora 326.
	Bebidas y alimentos	¢ 399,122.45	
		<b>Total</b>	<b>¢ 581,218.68</b>

### Presupuesto 2023

Mediante oficio DM-2023-0038, de fecha 11 de enero de 2023, suscrito por el señor Ministro, me informa del presupuesto asignado a este Despacho para la ejecución del período fiscal 2023. El cual hasta el momento no se ha ejecutado, quedando pendiente de rebajar de la subpartida de Tiempo Extraordinario el tiempo laborado

extraordinariamente por los funcionarios de este Despacho en el mes de diciembre de 2022 y una liquidación por gastos de viaje de la subpartida de Viáticos dentro del país, los que no se han podido tramitar debido a las limitaciones ocasionados por el ataque cibernético a los sistemas institucionales.

Presupuesto 2023		
Viceministerio de Infraestructura		
Subpartida	Descripción	Presupuesto asignado
0.02.01	Tiempo extraordinario	¢ 2,700,000.00
1.05.01	Transporte dentro del país	¢ 500,00
1.05.02	Viáticos dentro del país	¢ 2,400,000.00
1.08.05	Mantenimiento y reparación de vehículos	¢ 1,500,000.00
2.02.03	Alimentos y bebidas	¢ 150,000.00
2.04.02	Repuestos y Accesorios	¢ 460,000.00

## **Sección VIII**

### **Cumplimiento de disposiciones giradas por la Contraloría General de la República.**

Como Viceministerio de Infraestructura colaboramos con las dependencias que hayan recibido informes y requerimientos de la Contraloría General de la República (CGR), no obstante, el Viceministerio no ha estado sujeto a ninguna disposición por parte de la CGR.

## **Sección IX**

### **Cumplimiento de recomendaciones formuladas por la Auditoría Interna.**

Como Viceministerio de Infraestructura colaboramos con las diferentes dependencias del MOPT en los requerimientos de la Auditoría Interna. Sin embargo, el Viceministerio no ha estado sujeto a ninguna disposición por parte de la Auditoría Interna.

Durante mi función como Coordinador de la Unidad Asesora del PIT y del BID Cantonal, se recibieron varias recomendaciones y solicitudes de información, las que fueron atendidas en su totalidad por ambas Unidades.

Como Viceministerio se recibieron los oficios DAG-Adv.-2022-1758, referente a la prohibición de acumular más de un período de vacaciones, y sobre la obligación de programar de forma anual las vacaciones de los subalternos, la cual fue atendida por el oficio DVI-2022-961.

Y la DAG-Adv.- 2022.2571 del 13 de diciembre de 2022, referente a la prohibición de acumular más de un periodo de vacaciones, y sobre la obligación de programar de forma anual las vacaciones de los subalternos y fue atendida por el oficio DVI-2023-12 del 12 de enero de 2023, con la programación del disfrute de vacaciones de los funcionarios de este Despacho que contaban con dos o más periodos de vacaciones acumuladas.

## **ANEXO N°1 FINAL AL INFORME DE GESTIÓN:**

### **Detalle de activos asignados y devueltos a la administración.**

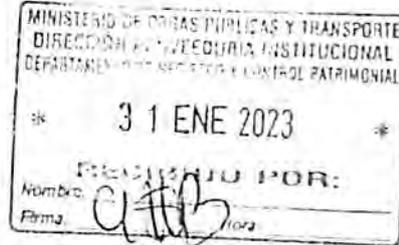
Cuando ingresé al Ministerio de Obras Públicas y Transportes el día 01 de junio de 2022, en el cargo de Viceministro de Infraestructura, se me asignaron algunos bienes patrimoniales (mobiliario y equipos de cómputo y oficina) para uso en el desempeño de mis labores.

Al finalizar mi gestión, estos equipos están quedando a nombre y bajo la custodia de la Licda. Marlene Zúñiga Bustamante, tal y como consta en el oficio DVI-2023-61 de fecha 30 de enero de 2023, en el que se informa al Departamento de Registro y Control Patrimonial del traspaso provisional de estos activos a la funcionaria Zúñiga Bustamante. En el anexo final del presente informe, se muestra una copia de los formularios DVI-P-001 (3 formularios con el listado de bienes).

30 de enero de 2023

DVI-2023-61

Máster  
Yenory Sáenz Bolaños, Jefa  
Departamento de Registro y Control Patrimonial  
Dirección de Proveduría Institucional



Estimada Señora:

Reciba un cordial saludo. Mediante la presente y de conformidad con la normativa vigente, procedo a remitir los formularios DVI-P-001 de traspaso de bienes asignados al señor Viceministro de Infraestructura, Ing. Alejandro Guillén Guardia, debidamente sellados y firmados.

Agradecemos la atención a la presente.

Atentamente,

  
Licda. Marlen Zúñiga Bustamante  
Directora Despacho

Cco: Bachiller Katherine Loaiza Mora, Jefa Departamento de Registro y Control Patrimonial.

Anexos: Boletas DVI-P-001 (3)

Mzb

NÚMERO: DVI-P-001

FECHA: 31 / 01 / 2023

Señores: Registro y Control Patrimonial.

Yo, Marlene Zúñiga Bustamante

Cédula No. 1-677-667

En calidad de

Director o Delegado de: Viceministerio de Infraestructura

, autorizo el traspaso de los bienes que se detallan a continuación:  
(De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo No. 40797-H, Reglamento para el Registro y Control de Bienes de la Administración Central y Reforma al artículo 144 del Decreto Ejecutivo No. 32988 Reglamento a la Ley de Administración Financiera de la República Presupuestos Públicos del 31 de enero de 2006).

DESCRIPCIÓN DEL BIEN	MARCA	SERIE	NO. PATRIMONIO	ESTADO
Pantalla TV	TLC		209038805	Bueno
Mesa corriente de computo	S/M		342017	Bueno
Mesa de conferencia	S/M		209030158	Bueno
Silla de Conferencia	S/M		209029590	Bueno
Silla de Conferencia	S/M		209029591	Bueno
Silla de Conferencia	S/M		209029592	Bueno
Silla de Conferencia	S/M		209029593	Bueno

Firma del director o delegado:

*Marlene Zúñiga*

SELLO

Bien(es) Entregado(s) por:

Observaciones

Nombre: Guillén Guardia Alejandro

(1er apellido, 2do apellido, nombre)

N° de Cédula:

1-420-588

Sello

Firma:

*Guillén Guardia*

Bien(es) Recibido(s) por:

Jefe Inmediato de quien recibe el Bien:

Nombre: Zúñiga Bustamante Marlene

(1er apellido, 2do apellido, nombre)

N° de Cédula:

1-677-667

Sello

Firma:

*Marlene Zúñiga*

Nombre: Guillén Guardia Alejandro

(1er apellido, 2do apellido, nombre)

N° de Cédula:

1-420-588

Sello

Firma:

*Guillén Guardia*

Dependencia que recibe el Bien:

División: Admin Superior

Dirección: Vice. Infraestructura

Dependencia:

Programa Ejecutor: 326

N° Dependencia:

Ubicación física del Bien:

Provincia: San José

Cantón: Central

Distrito: Central

NÚMERO: DVI-P-001

FECHA: 31 / 01 / 2023

Señores: Registro y Control Patrimonial.

Yo, Marlene Zúñiga Bustamante Cédula No. 1-677-667 En calidad de Director o Delegado de: Viceministerio de Infraestructura, autorizo el traspaso de los bienes que se detallan a continuación: (De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo No. 40797-H, Reglamento para el Registro y Control de Bienes de la Administración Central y Reforma al artículo 144 del Decreto Ejecutivo No 32988 Reglamento a la Ley de Administración Financiera de la República Presupuestos Públicos del 31 de enero de 2006).

DESCRIPCIÓN DEL BIEN	MARCA	SERIE	NO. PATRIMONIO	ESTADO
Perchero	S/M		343249	Bueno
Pizarra	S/M		209000408	Bueno
Silla de Madera	S/M		342008	Bueno
Silla de Madera	S/M		342015	Bueno
Escritorio	S/M		342016	Bueno
Silla giratoria	S/M		443721	Bueno
Mesa Centro	S/M		343288	Bueno

Firma del director o delegado:

*Marlene Zúñiga*

SELLO

Bien(es) Entregado(s) por:

Observaciones

Nombre: Guillén Guardia Alejandro  
(1er apellido, 2do apellido, nombre)

N° de Cédula: 1-420-588

Firma:

Sello

Bien(es) Recibido(s) por:

Jefe Inmediato de quien recibe el Bien:

Nombre: Zúñiga Bustamante Marlene  
(1er apellido, 2do apellido, nombre)

N° de Cédula: 1-677-667

Firma:

Nombre: Guillén Guardia Alejandro  
(1er apellido, 2do apellido, nombre)

N° de Cédula: 1-420-588

Firma:

Sello

Dependencia que recibe el Bien:

División: Admin Superior

Dirección: Vice. Infraestructura

Dependencia: \_\_\_\_\_

Programa Ejecutor: 326

N° Dependencia: \_\_\_\_\_

Ubicación física del Bien:

Provincia: San José

Cantón: Central

Distrito: Central

NÚMERO: DVI-P-001

FECHA: 31 / 01 / 2023

Señores: Registro y Control Patrimonial.

Yo, Marlene Zúñiga Bustamante

Cédula No. 1-677-667

En calidad de

Director o Delegado de: Viceministerio de Infraestructura

, autorizo el traspaso de los bienes que se detallan a continuación:  
(De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo No. 40797-H, Reglamento para el Registro y Control de Bienes de la Administración Central y Reforma al artículo 144 del Decreto Ejecutivo No 32988 Reglamento a la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos del 31 de enero de 2006).

DESCRIPCIÓN DEL BIEN	MARCA	SERIE	NO. PATRIMONIO	ESTADO
Mesa de Noche	S/M		2570851	Bueno
Teléfono Inalámbrico	Panasonic		209017946	Bueno
Impresora	Lexmark		209012010	Bueno
Sofa	S/M		2570947	Bueno
Teléfono Celular	Apple	Iphon 11	2600650	Bueno
UL				

Firma del director o delegado:

*Marlene Zúñiga Bustamante*

SELLO

Bien(es) Entregado(s) por:

Observaciones

Nombre: Guillén Guardia Alejandro

(1er apellido, 2do apellido, nombre)

N° de Cédula:

1-420-588

Sello

Firma:

*Guillén Guardia Alejandro*

Bien(es) Recibido(s) por:

Jefe Inmediato de quien recibe el Bien:

Nombre: Zúñiga Bustamante Marlene

(1er apellido, 2do apellido, nombre)

N° de Cédula:

1-677-667

Sello

Firma:

*Marlene Zúñiga Bustamante*

Nombre: Guillén Guardia Alejandro

(1er apellido, 2do apellido, nombre)

N° de Cédula:

1-420-588

Sello

Firma:

*Guillén Guardia Alejandro*

Dependencia que recibe el Bien:

División: Admin Superior

Dirección: Vice. Infraestructura

Dependencia: \_\_\_\_\_

Programa Ejecutor: 326

N° Dependencia: \_\_\_\_\_

Ubicación física del Bien:

Provincia: San José

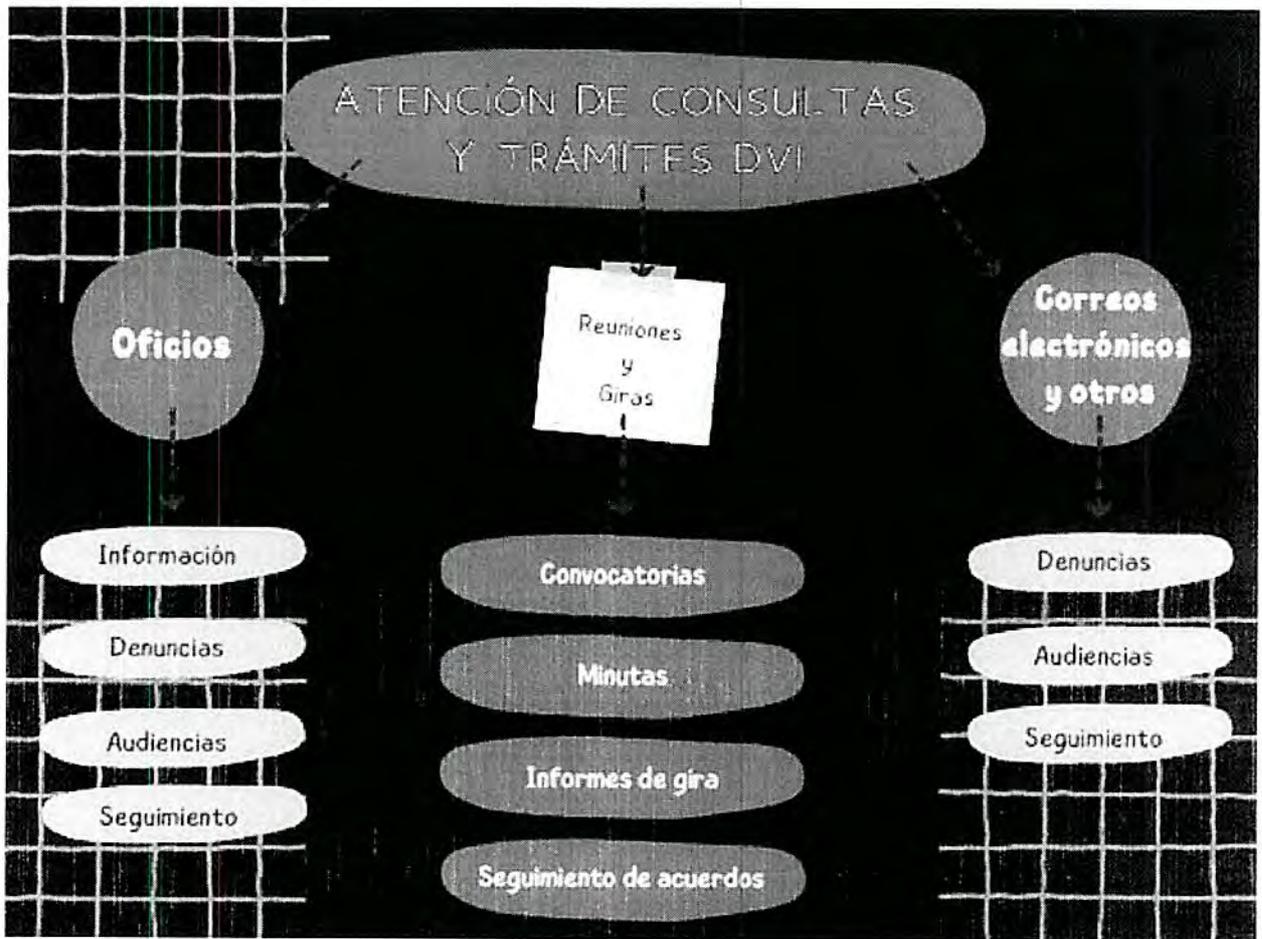
Cantón: Central

Distrito: Central

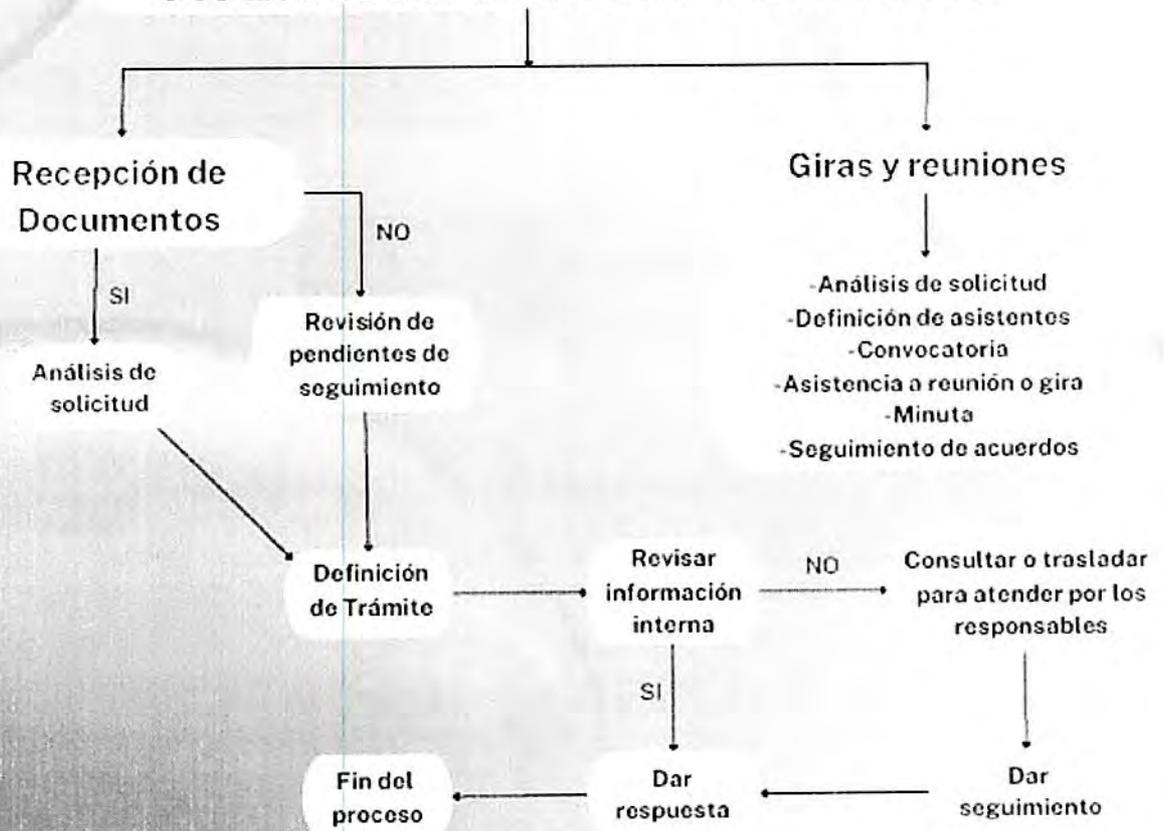


**Anexo N°2**  
***Atención de consultas y trámites Viceministerio de  
Infraestructura***





# ATENCIÓN A STAKEHOLDERS









# Departamento de Asesores DVI-MOPT

