

San José, 6 de octubre del 2021

Al contestar, refiérase al oficio número
DM-2021-5014**Licenciado****Mario Redondo Poveda****Alcalde****Municipalidad de Cartago****URGENTE**

Estimado Señor Alcalde:

Sirva el medio para saludarle, y a la vez brindarle atención a su oficio AM-OF-1481-2021, fechado 23 de setiembre del 2021, trasladado a esta Unidad Asesora, por medio del DM-2021- 5132, por el Despacho del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Méndez Mata, a los efectos de atender su solicitud de brindar un informe que detalle el estado de avance, y las razones que justifican que las obras de “*Construcción de los intercambios entre la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 236 (Taras) y la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 10 (Cartago), incluyendo el mejoramiento de la Ruta Nacional No. 2, sección: Taras - La Lima*” se hayan detenido.

En primera instancia, me permito indicarle que al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Ente Rector del Sector Transporte e Infraestructura, le atañe la administración del Derecho de Vía¹ de la Red Vial Nacional (RVN), según se dispone en la Ley General de Caminos Públicos, No. 5060, como se detalla a continuación:

Artículo 1º.- Para los efectos de la presente ley, los caminos públicos, según su función -con su correspondiente órgano competente de administración- se clasificarán de la siguiente manera:

RED VIAL NACIONAL: Corresponde su administración al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el cual la definirá según los requisitos que al efecto determine el Poder Ejecutivo, por vía de acuerdo. (...) (El resaltado no es del original)

Es así como, por la vocación o destino específico del Derecho de Vía como bien demanial para la construcción de Obras de Infraestructura Vial para la circulación del parque automotor o el tránsito de personas, a cargo del MOPT o alguno de sus Consejos adscritos, y respectivas “Unidades Ejecutoras”, la citada potestad conlleva también la obligación por observar el resguardo y

¹ Área o franja de terreno de naturaleza demanial y que se destina a la construcción de obras viales para la circulación de vehículos o el tránsito de personas o de otras obras relacionadas con la seguridad, el ornato, la nomenclatura vial, el anuncio informativo de servicios, las actividades y los destinos turísticos, así como para la instalación de paradas de vehículos de transporte público o parabuses. Esta área está delimitada a ambos lados por los linderos de las propiedades colindantes

DM-2021-5014

Página 2 de 8

protección del Derecho de Vía, en las circunstancias que se presenten, para lo cual se dispone del artículo 19 de la Ley No. 5060, según se detalla:

“(...) No podrán hacerse construcciones o edificaciones de ningún tipo frente a las carreteras existentes o en proyecto sin la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (...)

(...) el Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá eliminar las construcciones hechas, sin que por tal motivo tenga que reconocer suma alguna por daños y perjuicios.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá quitar, e inclusive decomisar, poniéndolo a la orden de las autoridades competentes, cualquier bien que se encuentre dentro del derecho de vía con el propósito de hacer uso indebido de éste. (...)

(...) Los postes utilizados en la transmisión de fuerza eléctrica y los que soporten hilos telegráficos o telefónicos, no podrán colocarse a una distancia menor de seis metros del centro de los caminos. Los que estuvieren colocados a menor distancia u obstaculicen futuras ampliaciones, deberán ser trasladados en cuenta se produzca requerimiento del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o de las Municipalidades.

Para la colocación de una nueva postería para la trasmisión de fuerza eléctrica o para telégrafos o teléfonos, se debe pedir autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o a la respectiva Municipalidad, según se trate de carreteras o caminos vecinales.

De no cumplirse el requerimiento del Ministerio, este podrá hacer los trabajos que sean necesarios por su cuenta cobrando al responsable el valor de aquéllos más de un 50% como recargo, sin perjuicio de la multa que fuere aplicable. (...) (El resaltado no es del original)

De igual manera en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, No. 9078, se ve claramente reflejada la necesidad de proteger, por parte del MOPT, el Derecho de Vía de la RVN, la cual a texto expreso dispone:

“ARTÍCULO 231.- Protección del derecho de vía

*El MOPT y las municipalidades estarán obligados a proteger el derecho de vía de las rutas, de acuerdo con sus respectivas competencias, **removiendo cualquier obstáculo**, construcciones, rótulos, vallas publicitarias, señales o anuncios instalados ilegalmente y procurará que en las vías terrestres del país no existan barreras arquitectónicas que impidan el libre tránsito de las personas de la tercera edad o de aquellas con limitaciones funcionales”. (El resaltado no es del original)*

Así las cosas, el MOPT, Consejos adscritos y respectivas “Unidades Ejecutoras”, sufren una serie de inconvenientes por la relocalización de los postes utilizados en la transmisión eléctrica y que soporta el cableado de los servicios de telecomunicaciones, para lo cual, por medio de los contratos de obras, dispone que todos los trabajos relacionados con la relocalización de las Redes de Servicios Públicos afectados por las obras contempladas en los proyectos, tales como agua potable, poliducto, alcantarillado sanitario, corriente eléctrica, redes de telecomunicaciones y de fibra óptica, sean ejecutados en coordinación con las Entidades respectivas.

DM-2021-5014

Página 3 de 8

De lo indicado en el párrafo anterior, tenemos que en el caso particular del proyecto de referencia, la Ley No. 9899 denominada “Aprobación del Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-00005 del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana y del Contrato de Préstamo N.º 4864/OC-CR que financia la primera Operación Individual bajo el CCLIP denominada Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones Público-Privadas (PIV-APP)”, del 29 de setiembre del 2020 y publicada en el Alcance No. 256 a La Gaceta No. 239, establece que:

“Artículo 13- Relocalización de servicios públicos

En todos los proyectos financiados con los recursos aprobados en el marco del Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-00005, será responsabilidad de las instituciones prestatarias de servicios públicos competentes realizar la relocalización de los servicios públicos, conforme a sus competencias y zonas de acción.

(...)

El costo de los diseños y las obras de relocalización que se deban realizar de acuerdo con los diseños de la obra de infraestructura del transporte, remitidos por la Unidad Ejecutora del Programa, será notificado por las instituciones responsables de la relocalización de servicio y será asumido por el Organismo Ejecutor, en su defecto, cubiertos con fondos del presupuesto nacional, para lo cual se deberán adoptar las previsiones correspondientes.

*Para los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, por medio de esta ley **se autoriza a todas las instituciones responsables de la reubicación de servicios públicos para que realicen todas las gestiones necesarias para la modificación en los programas de trabajo y reajuste, y la modificación de las partidas presupuestarias de cada institución, luego del traslado de los fondos por parte del Órgano Ejecutor.***

El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente artículo acarreará responsabilidad disciplinaria al funcionario responsable de la institución prestataria del servicio público o del Órgano Ejecutor, por el incumplimiento de deberes acaecido, según el régimen sancionatorio correspondiente” (El resaltado no es del original)

Para estos propósitos, de previo al inicio de las obras se debe coordinar con las Entidades que prestan los Servicios Públicos, siendo, en el caso que nos concierne, la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago (JASEC), la aprobación de los diseños de las obras de relocalización de servicios y los plazos para su ejecución, debiendo contemplarse en el Plan de Trabajo de las obras los plazos que requerirá para estas labores de relocalización.

El aviso a la JASEC del inicio de las obras se realizó por parte de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP) el día 16 abril del 2020, y el envío de los diseños de infraestructura vial el día 23 de abril del 2020, siendo que el Contratista de Obra (CO) debió coordinar la ejecución de las actividades de relocalización con la JASEC, teniendo que, de requerirse información adicional para las relocalizaciones, determinar que lo planteado en los planos o en una parte de estos, no se ajusta a

DM-2021-5014

Página 4 de 8

lo requerido, y que además, exista una propuesta diferente para la ejecución de las obras, la institución prestataria del servicio público procedería a diseñar, incluyendo un análisis costo beneficio, la variación para realizar esta actividad durante la etapa constructiva, tiempo durante el cual el CO coordinaría con JASEC la ejecución de las labores de relocalización de servicios, de forma que se finiquiten en el plazo contemplado en su Plan de Trabajo (PDT).

Es así como se tiene que, por medio de la Dirección de Operaciones, la JASEC en fecha 6 de agosto de 2020 indicó que procedería a presentar los diseños respectivos en las obras eléctricas que así se consideren necesario lo antes posible, para su oportuna revisión, y acuerdo de partes, dejando en claro que JASEC no podrá realizar el debido trámite o presentación de los planos que queden como finales ajustados de este proceso ante los entes respectivos.

En razón de lo anterior, los trabajos relacionados con la reubicación de las Redes de Servicios Públicos afectados por las obras contempladas en el proyecto, a saber, energía eléctrica, telecomunicaciones y fibra óptica, se iniciaron, con la coordinación directa del CO con la JASEC, siendo que, durante la gestión de los diseños de las obras de reubicación de servicios, **JASEC informó al CO que detectó elementos que no eran de recibo, y los diseños no podían ser aprobados, además de manifestar en fecha 19 de enero de 2021 que su Asesoría Legal había denotado un posible conflicto de intereses, ya que JASEC estaría rediseñando la obra en planos, para posteriormente dar aceptación de esta, en su revisión final**, siendo al final juez y parte en el tema, razón por la cual solicitó gestionar lo respectivo de manera diferente, no sin antes indicarle que se contaba con su ayuda para realizar reuniones con su personal técnico.

Como consecuencia de lo anterior, **este Organismo Ejecutor (OE), en aras de avanzar con el proceso de ajuste de diseño que no fuese entregado por la JASEC, y con el afán de colaborar con la JASEC, ante sus limitaciones** para trasladar este diseño a un documento de Autocad, o similar, y por no contar con las condiciones para dar trámite y presentación de los planos finales ante los entes respectivos, **procedió a colaborarle, a través de la Unidad Supervisora (US) del Proyecto, con un Especialista para la elaboración de los ajustes a los diseños originales de la red eléctrica del proyecto.**

Con lo hasta acá descrito, me he permitido destacarle que los atrasos que hemos experimentado en la gestión las labores de relocalización de la red eléctrica en el proyecto de *“Construcción de los intercambios entre la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 236 (Taras) y la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 10 (Cartago), incluyendo el mejoramiento de la Ruta Nacional No. 2, sección: Taras - La Lima”*, efectivamente han representado a la fecha que el porcentaje de avance no sea el que se había proyectado por el CO en su PDT, siendo que **al día de hoy tenemos los principales hitos:**

DM-2021-5014

Página 5 de 8

1. Entrega Diseño Versión Final elaborada por la US a JASEC, 21 de junio 2021.
2. Aprobación Diseño Versión Final elaborada por la US por parte de JASEC, 24 de junio 2021.
3. Comunicación US a CO del Diseño Definitivo Red Eléctrica "Tramo central" aprobado por JASEC, 25 de junio de 2021.
4. Comunicación US a CO del Diseño Definitivo Red Eléctrica "Tramo central" aprobado por JASEC, 5 de julio de 2021.
5. Visado del Diseño Definitivo Red Eléctrica "Tramo central" del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA), 6 de agosto del 2021
6. Comunicación US al CO del Diseño Definitivo Red Eléctrica "Tramo central" aprobado por JASEC y visado por el CFIA, 6 de agosto de 2021.
7. Comunicación US a JASEC del Diseño Definitivo Red Eléctrica "Tramo central" visado por el CFIA, 7 de agosto de 2021.
8. Firma del CO de la Orden de Servicio No. 2 "Traslado Provisional de la red eléctrica" (OS-2), 19 de agosto de 2021
9. Comunicación al CO de la OS-2 firmada por todas las partes, 3 de setiembre de 2021.

Con la aprobación obtenida de parte de JASEC y la OS-2, se pretende realizar un traslado temporal de postes del tendido eléctrico en las inmediaciones del paso elevado de la Avenida 23, teniendo que se han concordado los costos con el CO, teniendo además en trámite, la formalización de un Convenio de Cooperación entre el MOPT y la JASEC, para el préstamo de postes de concreto, el cual el pasado 20 de septiembre de 2021 la Gerencia General de JASEC remitió con cambios y observaciones, contando con el aval técnico y legal de la Junta Administrativa.

Sobre la citada reubicación, no se omite mencionar que algunos de los materiales que formarán parte de la nueva infraestructura de la Red Eléctrica no se producen en el país, razón por la cual deberán ser importados, la fabricación de los postes autoportantes o auto soportados se produce de manera lenta, lo cual obliga a una programación de su producción de manera coordinada, factores que ineludiblemente aumentarán el tiempo para concretar el traslado de la red.

A pesar de la diligencia en la respuesta y la ejecución de medidas correctivas, según los procedimientos contractuales, la incidencia en el avance de los trabajos de la obra es real, siendo que sus efectos y consecuencias se están evaluando entre todos los actores, a saber OE, UEP, US y CO, a quién la US ha solicitado la actualización del PDT, teniendo que en el tanto se siga evaluando el avance del proyecto con un PDT que no contempla los inconvenientes en el traslado de la Red Eléctrica, se estará midiendo con un instrumento que no corresponde a la realidad contractual, además de requerirle presentar un Plan de Contingencia que permita recuperar el atraso actual, o en su defecto, realizar una reprogramación del PDT tomando en consideración la situación real del proyecto, para lo cual se entiende que ésta está contemplando, y valorando, la vialidad, o no, de implementar la propuesta de Ingeniería de Valor para el intercambio de Taras, la concreción de la

DM-2021-5014

Página 6 de 8

reubicación temporal de la Red Eléctrica en el Tramo Central autorizado por la JASEC, variables que pueden generar reducciones importantes de tiempo y recursos; por lo que, si bien es cierto a la fecha el CO no ha atendido lo solicitado, los demás actores debemos insistir en su atención.

Adicional a lo hasta acá descrito, este Organismo Ejecutor (OE) se ha visto en la imperiosa necesidad de efectuar los ajustes, y medidas correctivas, necesarios en el Mecanismo de Ejecución del Programa de Infraestructura Vial y Promoción de las Asociaciones Público-Privadas (PIV-APP), para poder gestionar técnica y financieramente el proyecto de referencia por medio de la Unidad Ejecutora del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) y las plataformas financieras del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Ministerio de Hacienda (Hacienda), respectivamente, lo cual ha requerido de **gestiones ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para contar con su No Objeción, las cuales cuentan con los principales hitos:**

1. Solicitud de No Objeción a la Variación No. 2 al Contrato de Gestión Administrativa, Técnica, Legal y Ambiental del PIT, 25 de febrero 2020.
2. No Objeción a la Variación No. 2 al Contrato de Gestión Administrativa, Técnica, Legal y Ambiental del PIT, 1° de abril 2020.
3. Visto Bueno de Legalidad a la Variación No. 2 al Contrato de Gestión Administrativa, Técnica, Legal y Ambiental del PIT, 18 de junio 2020
4. Aprobación Ley N° 9899 que aprueba el Convenio de Cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión del PIV-APP, 10 de setiembre 2020.
5. Firma del Contrato de Obra Mayor PIT-99-LPI-O-2019, 14 de setiembre junio 2020.
6. Visto Bueno Legalidad del Contrato de Obra Mayor PIT-99-LPI-O-2019, 28 de setiembre junio 2020.
7. No Objeción a la Versión No. 1 del Manual de Operaciones (MANOP), 26 de noviembre 2020.
8. Solicitud de No Objeción a los Términos de Referencia (TDR's) de la Selección Directa de la Gestión Administrativa, Técnica, Legal y Ambiental, 15 de enero 2021.
9. No Objeción a los TDR's de la Selección Directa de la Gestión Administrativa, Técnica, Legal y Ambiental, 29 de enero 2021.
10. No Objeción a la Selección Directa de la Gestión Administrativa, Técnica, Legal y Ambiental, 26 de mayo 2021.
11. Firma del Contrato de Gestión Administrativa, Técnica, Legal y Ambiental, 26 junio 2021.
12. Visto Bueno Legalidad del Contrato de Gestión Administrativa, Técnica, Legal y Ambiental, 22 julio 2021.
13. Orden de Inicio Gestión Administrativa, Técnica, Legal y Ambiental, 30 de julio 2021.
14. Solicitud de No Objeción a los TDR's de la Selección Directa del Gestor Financiero, 13 de noviembre 2020.
15. No Objeción a los Términos de Referencia TDR's de la Selección Directa del Gestión Financiera, 10 de diciembre 2020.

DM-2021-5014

Página 7 de 8

16. Desistimiento de la Selección Directa del Gestión Financiera 28 de enero,
17. Solicitud de No Objeción a la Gestión Financiera por medio del MOPT, 17 de mayo 2021.
18. No Objeción a la modificación del Mecanismo de Ejecución del Programa PIV-APP, considerando que la Gestión Financiera por medio del MOPT, 2 de junio 2021.
19. No Objeción a la Versión No. 2 del MANOP, 2 de junio 2021.
20. No Objeción del OE a la Variación No. 1 al Contrato de Obra Mayor PIT-99-LPI-O-2019, 17 de agosto 2021.
21. Solicitud de No Objeción a la Variación No. 1 al Contrato de Obra Mayor PIT-99-LPI-O-2019, 19 de agosto 2021.

De lo detallado en los anteriores acápites, se desea destacar que **la gestión de la Contratación y Administración del proyecto de “Construcción de los intercambios entre la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 236 (Taras) y la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 10 (Cartago), incluyendo el mejoramiento de la Ruta Nacional No. 2, sección: Taras - La Lima”, se inició, en estricto apego a las cláusulas y el marco normativo establecido, con la fuente de financiamiento de los Contratos de Préstamo N.º 3071/OC-CR y N.º 3072/CH-CR**, suscritos entre el Gobierno de la República y el BID, esto como una oportunidad de avanzar con el desarrollo de las obras de forma eficiente, eficaz y económica, en el tanto se contaba con los recursos específicos del Contrato de Préstamo N.º 4864/OC-CR, logrando así destinar recursos y presupuesto los primeros meses de ejecución de las obras por medio del PIT.

Una vez ha sido **operativizado el Contrato de Préstamo N.º 4864/OC-CR, y ante la incógnita de poder contar, por parte del BID, con el reembolso de los montos hasta la fecha destinados por el PIT al proyecto**, el OE procedió a destinar los recursos y presupuesto aprobados por ley al proyecto, lo cual, como se mostró en el detalle de hitos, ha requerido de la inversión de varios meses de trabajo, lo cual en definitiva reafirma que la decisión adoptaba de adelantar la gestión de la Contratación y Administración del proyecto con fondos PIT fue acertada.

Ha sido en el particular de la Gestión Financiera por medio de nuestro ministerio, que luego de reuniones, sesiones de trabajo y capacitaciones, sostenidas con personal del Programa Presupuestario 327, la Dirección Financiera, la Proveeduría Institucional, el Programa de la Red Vial Cantonal MOPT/BID, se han efectuado los ajustes requeridos por los sistemas informáticos para la Ejecución Financiera y Presupuestaria del PIV-APP, siendo que, en las últimas semanas, se ha determinado la urgencia de efectuar los últimos ajustes.

Es así como, **el OE, basado en las coordinaciones realizadas con los actores señalados líneas atrás, estima que durante esta semana se solventarán las dificultades administrativas acaecidas, las cuales han incidido en el desarrollo normal del proyecto de “Construcción de los intercambios entre la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 236 (Taras) y la intersección de las Rutas**

DM-2021-5014

Página 8 de 8

Nacionales No. 2 y No. 10 (Cartago), incluyendo el mejoramiento de la Ruta Nacional No. 2, sección: Taras - La Lima".

Esperando haber atendido de forma satisfactoria lo requerido, me despido

Ing. Tomas Figueroa Malavassi

Director

Unidad Asesora

Comité de Administración y Supervisión – PIT y PIV-APP

Cd: Señor Carlos Alvarado Quesada, Presidente de la República
Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes
Diputada Laura Guido Pérez, Asamblea Legislativa
Diputada Paola Alexandra Valladares Rosado, Asamblea Legislativa
Diputada Xiomara Priscila Rodríguez Hernández, Asamblea Legislativa
Diputada Silvia Patricia Villegas Álvarez, Asamblea Legislativa
Diputado Mario Eduardo Castillo Méndez, Asamblea Legislativa
Diputado Luis Fernando Chacón Monge, Asamblea Legislativa
Diputado Pablo Heriberto Abarca Mora, Asamblea Legislativa
Archivo/Copiador