

Primer Informe de Aseguramiento de Proyectos de Infraestructura Pública en Costa Rica

© Iniciativa de Transparencia en Infraestructura (CoST Costa Rica)

Página web: www.costcostarica.org

Correo electrónico: costarica@infrastructuretransparency.org

Grupo Multisectorial CoST Costa Rica:

Sector Público:

- Ministerio de Hacienda
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica

Sector Privado:

- Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado
- Fedecámaras

Sociedad Civil:

- Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
- Consumidores de Costa Rica
- Asociación Costa Rica Íntegra

Observadores Permanentes:

- Contraloría General de la República
- Defensoría de los Habitantes
- Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales

Equipo encargado del Informe de Aseguramiento:

Ing. Wendy Sequeira Rojas, MSc.

Coordinadora Unidad de Auditoría Técnica, LanammeUCR

Ing. José David Rodríguez Morera

Auditor Técnico, Unidad de Auditoría Técnica, LanammeUCR

Ing. Pablo Abarca Cascante

Asistente, Unidad de Auditoría Técnica, LanammeUCR

Daniela Segura Segura

Asistente, Unidad de Auditoría Técnica, LanammeUCR



Esta publicación puede ser utilizada como referencia siempre y cuando se cite la fuente.

Su contenido es de responsabilidad exclusiva de Transparencia en Infraestructura (CoST Costa Rica).

Resultado del Primer Informe de Aseguramiento de Proyectos de Infraestructura en Costa Rica

El presente documento es propiedad de la Iniciativa CoST Costa Rica.
Se permite la utilización de la información contenida en esta publicación
como referencia para otras producciones o investigaciones documentales,
siempre y cuando se cite.



Iniciativa de
Transparencia
en Infraestructura

Programa CoST Costa Rica
Iniciativa de Transparencia en Infraestructura

- <http://www.costcostarica.org/>
- costarica@infrastructuretransparency.org
- <https://www.facebook.com/CoSTTransparency>
- <https://twitter.com/CoSTTransparency>

1. Informe Primer Informe de Aseguramiento de Proyectos de Infraestructura Pública- CoST Costa Rica	2. Copia No. 1
3. Organización y dirección Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales Universidad de Costa Rica, Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, San Pedro de Montes de Oca, Costa Rica Tel: (506) 2511-2500 / Fax: (506) 2511-4440	4. Fecha del Informe Noviembre 2019
5. Equipo responsable Ing. Wendy Sequeira Rojas, MSc. Ing. José David Rodríguez Morera Asistente: Ing. Pablo Abarca Cascante Asistente: Daniela Segura Segura	
6. Resumen <p>Este documento consiste en el Primer Informe de Aseguramiento de la Iniciativa de Transparencia en la Infraestructura (CoST) en Costa Rica, el cual tiene como fin promover la transparencia en los proyectos de infraestructura pública mediante la divulgación de información clave en las distintas etapas de los proyectos. La metodología implica la búsqueda de 66 indicadores del Estándar de Datos sobre Infraestructura de CoST, para monitorear la divulgación de información clave sobre proyectos de infraestructura pública, sea esta divulgada de forma PROACTIVA o REACTIVA. La primera forma de divulgación es la que se encuentra de manera pública en plataformas digitales u otros medios y la segunda es la obtenida mediante solicitud a las instituciones. Además, se analizan temas de interés potencial, como los montos de ejecución de obra, plazos del proceso de adquisición y construcción, así como variaciones contractuales por proyecto, todos relacionados a los indicadores provenientes del Estándar de Datos sobre Infraestructura de CoST.</p> <p>Dentro de los principales hallazgos se evidenció una tendencia decreciente en la divulgación de la información proactiva conforme se avanza en las etapas de los proyectos, con una baja divulgación proactiva de las adendas, las modificaciones del contrato y órdenes de servicio, así como los reajustes en los precios del contrato. La divulgación proactiva de los proyectos analizados fue en promedio de un 51% de los indicadores del Estándar de Datos sobre Infraestructura de CoST.</p> <p>También se notó que los proyectos analizados presentan un plazo cercano a los 2 años promedio entre la decisión de aprobación del proyecto y la firma del contrato. Hay casos que el tiempo transcurrido fue de 9 años (la carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada - La Abundancia). El tiempo en promedio desde la firma del contrato hasta el inicio de las obras es de 4 meses. En la ampliación de la Ruta Nacional N°32 la duración entre la firma y el inicio de obras fue de 3 años y medio por el tiempo que duró su aprobación en la Asamblea Legislativa.</p> <p>Los proyectos que requieren mayor atención son la carretera a San Carlos sección Sifón-Ciudad Quesada (La Abundancia) y el proyecto Geotérmico Las Pailas II. El primero es el más crítico en el desfase del tiempo contractual respecto al avance físico, en el incremento en el costo y en el incremento en el plazo; el segundo es el más crítico en el índice de divulgación por la falta de información disponible de acuerdo con el estándar de divulgación de la iniciativa CoST.</p> <p>Como recomendaciones generales se tienen, homogenizar las fuentes de información para agilizar el proceso de búsqueda y facilitar el acceso de los interesados, diferenciar la divulgación destinada a publicidad y la encargada de proporcionar transparencia, así como publicar la información de todas las etapas de los proyectos y respetar los plazos para la entrega de la información por parte de las instituciones, pues solamente fue cumplido en el 20% de los proyectos analizados.</p>	
7. Palabras clave CoST, Infraestructura, Información, Transparencia, Costa Rica, Datos.	8. Núm. de páginas 50

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.	La iniciativa CoST	9
1.1.	CoST en Costa Rica	9
1.2.	Estudio de Línea Base (Aliarse-Deloitte, 2017)	10
2.	Objetivos del Informe de Aseguramiento	12
2.1.	Objetivo General	12
2.2.	Objetivos específicos	12
3.	Metodología	12
4.	Selección y ubicación de los proyectos	13
4.1.	Resumen individual de los proyectos evaluados	16
4.1.1.	Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°1, Sección: Cañas – Limonal	16
4.1.2.	Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°1, Sección: Limonal – San Gerardo	16
4.1.3.	Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°1, Sección: San Gerardo-Barranca	17
4.1.4.	Construcción de la carretera a San Carlos, Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia)	18
4.1.5.	Construcción del corredor vial Circunvalación Norte, Ruta Nacional N°39	19
4.1.6.	Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°32, Sección: intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí) - Limón	20
4.1.7.	Construcción del Paso a Desnivel en la intersección de las Rutas Nacionales 39 y 215, Rotonda de las Garantías Sociales en Zapote	21
4.1.8	Construcción del nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, Puntarenas	22
4.1.9.	Proyecto geotérmico Las Pailas II	23
4.1.10.	Ampliación y mejoramiento del acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal	23
5.	Evaluación comparativa de los proyectos	24
5.1.	Ánálisis de los índices de divulgación clave de cada proyecto	24
5.2.	Información divulgada en las distintas etapas de los proyectos	28
5.3.	Metodología utilizada para determinar el nivel de atención para los proyectos	36
6.	Resumen de hallazgos a partir de los proyectos analizados	39
7.	Conclusiones y recomendaciones	40
7.1.	Conclusiones	40
7.2.	Recomendaciones	41
8.	Fuentes de consulta	42
9.	Anexos	43
9.1.	Resumen de los indicadores	43
9.2.	Fragmentación de las fuentes de información proactiva para los proyectos	47

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Descripción de las etapas de la metodología para el presente Informe de Aseguramiento.	12
Figura 2. Ubicación de los proyectos evaluados.	15
Figura 3. Ruta Nacional 1, Sección Cañas – Limonal.	16
Figura 4. Carretera Interamericana Norte Tramo Limonal-San Gerardo.	17
Figura 5. Carretera Interamericana Norte Tramo San Gerardo-Barranca.	18
Figura 6. Carretera a San Carlos, sección Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia).	19
Figura 7. Carretera a San Carlos, sección Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia).	19
Figura 8. Viaducto en el proyecto de Circunvalación Norte.	20
Figura 9. Ruta Nacional N°32, Sección: intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí) - Limón.	21
Figura 10. Diseño del paso a desnivel de la Rotonda de las Garantías Sociales.	22
Figura 11. Diseño del nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, Puntarenas.	22
Figura 12. Instalaciones de la Planta Geotérmica Las Pailas II.	23
Figura 13. Tanque de almacenamiento El Coco.	23
Figura 14. Índice de divulgación de información clave del proyecto (ICP). Corte: agosto 2019.	25
Figura 15. Índice de divulgación de información clave del proyecto (ICP) según entidad de adquisiciones.	26
Figura 16. Índice de divulgación de información clave del proyecto (ICP) según procedencia de fondos.	26
Figura 17. Índice de divulgación de la información proactiva, reactiva y no divulgada según las fases del proyecto.	27
Figura 18. Plazos de respuesta a solicitudes de información por proyecto.	28
Figura 19. Tiempo que tardan los procesos de contratación de la ejecución de la obra (meses).	29
Figura 20. Plazos desde la firma del contrato hasta el inicio de las obras (meses).	30
Figura 21. Número de ofertas recibidas en cada proyecto.	31
Figura 22. Plazos contractuales de ejecución de obra, según contrato original y modificaciones (meses).	33
Figura 23. Apelaciones interpuestas luego de conocer el resultado del concurso licitatorio de ejecución de obra.	34
Figura 24. Cantidad de variaciones realizadas al contrato de ejecución de obra.	35

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Resumen de los proyectos incluidos en el Primer Informe de Aseguramiento.	14
Cuadro 2. Montos de la ejecución de la obra, definido en el contrato inicial y las modificaciones (millones de dólares).	32
Cuadro 3. Comparación del tiempo contractual transcurrido y avance físico ejecutado.	34
Cuadro 4. Pesos de las variables analizadas para estimar el nivel de atención por proyecto.	36
Cuadro 5. Escala de calificación por colores del nivel de atención requerida.	36
Cuadro 6. Ejemplo de cálculo del método utilizando como referencia el proyecto de Ampliación de la Ruta Nacional N° 1, en la sección Cañas – Limonal.	37
Cuadro 7. Resultado de la evaluación del proyecto.	38
Cuadro 8. Estimación del nivel de atención para los proyectos.	38
Cuadro 9. Porcentaje encontrado por indicador y su descripción.	43
Cuadro 10. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Carretera Interamericana Norte, sección Cañas - Limonal.	47
Cuadro 11. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Carretera Interamericana Norte, sección Limonal - San Gerardo.	47
Cuadro 12. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Carretera Interamericana Norte, sección San Gerardo - Barranca.	47
Cuadro 13. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia).	48
Cuadro 14. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Carretera Circunvalación Norte, Ruta Nacional No. 39.	48
Cuadro 15. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Ruta Nacional N°32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4 - Limón.	48
Cuadro 16. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto del Paso a Desnivel en la Rotonda de las Garantías Sociales.	49
Cuadro 17. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto del Nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, Puntarenas.	49
Cuadro 18. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto del Proyecto geotérmico Las Pailas II.	49
Cuadro 19. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto del Acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal.	49

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AyA	Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados
BCIE	Banco Centroamericano de Integración Económica
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CCSS	Caja Costarricense de Seguro Social
CFIA	Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica
CGR	Contraloría General de la República
CompraRED	Sistema de Compras Gubernamentales
CONAVI	Consejo Nacional de Vialidad
CoST	Iniciativa de Transparencia en la Infraestructura
CR	Costa Rica
EXIMBANK	Banco de Importaciones y Exportaciones
GMS	Grupo Multi Sectorial
ICE	Instituto Costarricense de Electricidad
JICA	Agencia de Cooperación Internacional del Japón
LanammeUCR	Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica
MH	Ministerio de Hacienda
MICITT	Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones
MIDEPLAN	Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
RN	Ruta Nacional
SCI	Sistema de Control Interno
SCIJ	Sistema Costarricense de Información Jurídica
SIAC	Sistema Integrado de la Actividad Contractual
SICOP	Sistema Integrado de Compras Públicas
SIGEPRO	Sistema de Gestión de Proyectos
UCCAEP	Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones de Sector Empresarial Privado

1. La iniciativa CoST

La Iniciativa de Transparencia en Infraestructura (CoST, por sus siglas en inglés), tiene presencia en cuatro continentes y trabaja con gobiernos, industrias y comunidades locales, con el fin de mejorar la inversión de infraestructura pública mediante la transparencia y la rendición de cuentas en las distintas etapas de los proyectos de infraestructura pública.

La Iniciativa CoST implica múltiples beneficios a partir de la transparencia y rendición de cuentas debido a que mejora el ambiente de negocios y la confianza en que los procesos de contratación se realizan en un ambiente abierto y competitivo, fortalece la reputación nacional y la clasificación de crédito para infraestructura y desarrollo a nivel internacional, así como la inversión extranjera directa, mejora el desempeño del sector construcción e incrementa la participación ciudadana en la toma de decisiones.

La metodología CoST se fundamenta en el acompañamiento y monitoreo por medio de la divulgación de los proyectos de obra pública durante sus cuatro fases principales: identificación y preparación del proyecto, adjudicación y contratación, ejecución y finalización.

A nivel internacional, CoST ha definido tres características fundamentales para cumplir con el estándar global de los objetivos del programa:



Divulgación:

El proceso requiere que las entidades responsables de los procesos de adquisición en el país publiquen cierta información sobre los proyectos de infraestructura, lo que se denomina divulgación proactiva. Por otro lado, se debe dar acceso a otra información relevante por solicitud de los interesados, esta forma parte de la divulgación reactiva.



Aseguramiento:

A través de una revisión independiente de los datos divulgados por las entidades responsables de los proyectos de construcción de obras públicas, CoST recopila y reproduce los datos en un lenguaje sencillo e identifica los principales temas de preocupación. Esto permite que los grupos interesados, ciudadanos e instituciones públicas, se encuentren informados para que puedan exigir cuentas a los tomadores de decisiones.



Trabajo Multi-Sectorial:

Cada país perteneciente a la iniciativa CoST debe establecer un Grupo Multisectorial (GMS) por miembros del sector público, sector privado y organizaciones de sociedad civil. Esto permite que se cree una instancia colectiva de control y fiscalización del programa, a congregar con imparcialidad y objetividad las visiones de diferentes grupos en materia de la inversión pública en proyectos de infraestructura.

1.1. CoST en Costa Rica

Costa Rica es país miembro de la organización internacional CoST desde el 30 de junio del 2016, fecha en la que el Estado de Costa Rica fue aceptado como miembro de dicho programa. No obstante, con la promulgación del Decreto Ejecutivo N° 40380-MP-H-MOPT-MIDEPLAN titulado “*Implementación de la Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción*” en marzo de 2017, se inició la ejecución de esta iniciativa “con el objetivo de ser un mecanismo permanente de transparencia y rendición de cuentas en la infraestructura pública costarricense mediante un trabajo en conjunto con la Administración Pública, la sociedad civil y el sector privado productivo” (MOPT-MIDEPLAN, 2017).

Como indica el mismo Decreto Ejecutivo, mediante CoST se busca “fortalecer la transparencia, cuyo concepto involucra el acceso a la información, la participación ciudadana y la rendición de cuentas durante todos los ciclos de vida de los proyectos de infraestructura y obra pública, así como el adecuado manejo de los fondos públicos destinados a financiar dichas obras, mediante la divulgación de información básica relativa a la gestión del proyecto”.

Para el caso de Costa Rica, el Grupo Multisectorial (GMS) está conformado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) y el Ministerio de Hacienda como representantes del sector público; la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado (UCCAEP) y la Federación de Cámaras representan el sector privado; por su parte, la organización de sociedad civil Costa Rica Íntegra, la Asociación de Consumidores y el Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos (CFIA) son quienes representan al sector de sociedad civil.

Adicionalmente, la Contraloría General de la República (CGR), la Defensoría de los Habitantes y el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR) fungen como observadores permanentes del GMS, con derecho a voz, pero sin voto en este grupo. Esta participación de los observadores en el GMS no sustituye, modifica o imposibilita las facultades de fiscalización propias de cada una de estas instituciones.

1.2. Estudio de Línea Base (Aliarse-Deloitte, 2017)

En febrero del 2017, se publicó el estudio de línea base que consistió en un informe que muestra el panorama actual sobre la normativa, los actores y los principales proyectos de obra pública respecto a la revelación de información, con el fin de adecuar la iniciativa CoST al contexto local costarricense. Lo que se buscaba con el estudio era realizar un diagnóstico general para “tener el punto de partida para la implementación posterior de las medidas necesarias para cerrar las brechas que pudieran existir en el desarrollo de la transparencia en tales proyectos (de infraestructura)” (Aliarse-Deloitte, 2017).

De acuerdo con los resultados del Estudio de Línea Base, las fuentes de financiamiento de los proyectos de obra pública provienen principalmente de ingresos vía impuestos o por la obtención de créditos externos. Además, se identificó que en el 2015 de los 21 proyectos aprobados donde el Gobierno Central ocupa el rol de deudor o garante, el 44% eran de infraestructura vial, el 24,6% de infraestructura energética, el 14% educación, el 11,6% ambiente y el 6,3% de otros.

Por su parte, dicho estudio indica la distribución de la inversión de fondos públicos en proyectos de infraestructura según el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018. En esta distribución el 53% es del sector Transportes, el 16,4% de Desarrollo Humano, Agropecuario, Turismo y Cultura, el 13% de Vivienda y Asentamientos Humanos, el 8,9% de Educación, el 5,7% para Seguridad Ciudadana y el 3% para Ambiente.

Tal como señaló el Estudio de Línea Base, en Costa Rica es posible identificar cinco instancias cuyo objetivo es la fiscalización y auditoría de los proyectos de infraestructura pública en sus distintas etapas como la contratación, la ejecución contractual y la gestión de las instituciones encargadas de los proyectos. Estas instancias son la Contraloría General de la República (CGR), la Defensoría de los Habitantes, la Procuraduría General de la República, el Sistema de Control Interno (SCI) con el que deben contar todas las entidades sujetas a la fiscalización de la CGR y el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica (LanammeUCR).

El Estudio de Línea Base documentó iniciativas para promover la transparencia, la rendición de cuentas y la lucha contra la corrupción. En este sentido se enumeraron las siguientes:

1. Sistema de Compras Públicas (SICOP): Mediante Decreto Ejecutivo N° 38830-H-MICITT se establece el SICOP como plataforma tecnológica de uso obligatorio de toda la Administración Central para tramitar procedimientos de adquisiciones, además esto fue reforzado a través de la reforma al artículo 40 de la Ley de Contratación Administrativa N° 7494, como el artículo 148 del Reglamento a la Ley de Contratación

Administrativa, Decreto Ejecutivo N° 33411, el uso del “Sistema digital unificado de compras públicas” resulta obligatorio para todo el sector público, luego de la reforma operada con la Ley N° 9395 y la Directriz Presidencial 025-H

2. La debida utilización implica el ahorro desde la reducción de precio de ofertas entre un 2% y 5%, y el mejoramiento entre el 40% y el 60% de los recursos materiales y tiempos empleados en las gestiones.
3. Red Interinstitucional de Transparencia: Promovida por la Defensoría de los Habitantes desde el año 2004, cuyo objetivo es facilitar a los ciudadanos el acceso a la información relacionada con la gestión de los recursos públicos a través de internet. Como, por ejemplo, presupuesto, ingresos, gastos, inversiones, planillas, procedimientos de compras públicas y sus contrataciones, proveedores, planes operativos, informes y auditorías.
4. Gobierno Abierto: Están trabajando en la promulgación de un Decreto Ejecutivo para garantizar a los ciudadanos el acceso a la información de todas las instituciones del Estado de manera transparente.
5. Proyecto de Ley de Acceso a la información Pública: Compromiso por parte del Gobierno de la República para fomentar la cultura de transparencia.
6. Conformación del Directorio Informativo del perfil de las instituciones públicas: Plataforma interactiva donde se brinde información de las instituciones públicas y los mecanismos más eficientes para la realización de trámites.
7. Sistema electrónico “Conozca en qué se gasta su dinero”: Herramienta puesta en marcha por la Contraloría General de la República (CGR) para acceder a presupuestos, resultados y metas alcanzadas por el sector público anualmente.
8. Encuesta Nacional de Percepción sobre la Transparencia 2016: La CGR llevó a cabo la encuesta que abarca la percepción de transparencia en todas las etapas del procedimiento de contratación y contiene respuestas por parte de los interesados por sectores.
9. El sistema de transparencia en gestión de compras públicas de la Municipalidad de Mora: Primer gobierno local en implementar un sistema de transparencia en Gestión de Obra Pública.

Dentro de las principales conclusiones del *Estudio de Línea Base* se tiene que la falta de integridad de la información en las tres fases de la contratación pública dificulta tener una visión general del proyecto. Además, existe confusión entre la publicidad y la transparencia ya que los ciudadanos no tienen conocimiento detallado acerca de sus derechos de acceso a la información.

Finalmente, entre las principales recomendaciones del estudio de línea base están:

- ✓ Generar un trabajo sólido y bien gestionado a través del grupo multisectorial en un equilibrio entre sociedad civil, el sector privado y el sector público, con el fin de enfrentar de manera coordinada el cierre de brechas existentes entre los parámetros CoST y la realidad nacional.
- ✓ Realizar un plan de trabajo que pretenda eliminar las barreras prácticas que dificultan o impiden el acceso a los expedientes actuales por parte de los ciudadanos como horarios restrictivos y ocultamiento de expedientes.
- ✓ Establecer mecanismos desde el Grupo Multisectorial que permitan alianzas, trabajos en conjunto, toma de decisión y seguimiento con grupos interesados en el mejoramiento de la transparencia.
- ✓ Inventariar los aspectos positivos de las iniciativas de transparencia existentes para no duplicar los esfuerzos.
- ✓ Analizar las iniciativas de reforma legal o reglamentaria para abordar los temas recomendados por CoST y que no se encuentran incorporados actualmente.
- ✓ Impulsar herramientas tecnológicas de acceso a la información que sean amigables y universales donde se tome en cuenta la información recomendada por CoST, se debe partir en la revisión de sistemas como SICOP y SIAC (Sistema Integrado de la Actividad Contractual de la CGR).

2. Objetivos del Informe de Aseguramiento

2.1. Objetivo General

Promover la transparencia mediante la divulgación y rendición de cuentas por parte de las instituciones involucradas para salvaguardar la inversión pública y procurar la eficacia, eficiencia y calidad de los proyectos de infraestructura pública.

2.2. Objetivos específicos

- ✓ Evaluar la accesibilidad y la disponibilidad de la información sobre los proyectos de infraestructura pública analizados los cuales fueron definidos por el Grupo Multisectorial.
- ✓ Analizar la información obtenida, expresarla e interpretarla en lenguaje sencillo e identificar temas de interés potencial en las distintas fases de los proyectos en estudio.
- ✓ Evaluar comparativamente las similitudes y diferencias entre los proyectos asegurados mediante el análisis gráfico de los resultados para identificar los indicadores menos divulgados por el Estándar de Datos sobre Infraestructura de CoST.
- ✓ Brindar recomendaciones que permitan una mayor transparencia, confianza y rendición de cuentas en todas las fases de los proyectos desde la preparación, contratación, ejecución hasta la finalización.

3. Metodología

Un informe de aseguramiento consiste en la revisión independiente de la información divulgada sobre proyectos de infraestructura pública. En el caso de Costa Rica, este informe constituye el primer Informe de Aseguramiento de la iniciativa CoST y evalúa la accesibilidad y la disponibilidad de la información sobre los proyectos de infraestructura pública analizados, los cuales fueron definidos por el Grupo Multisectorial.

Con base en el Estándar de Datos sobre Infraestructura de CoST (lista de indicadores recomendados), se procede a la búsqueda de la información. Esta se define como PROACTIVA cuando puede ser obtenida sin mediar solicitud, puesto que ha sido divulgada previamente por las instituciones encargadas de las informaciones de los proyectos. Por otro lado, se define información REACTIVA a la información entregada por las instituciones luego de una solicitud formal.

Sobre la metodología aplicada, es posible definir tres etapas principales (ver Figura 1):



Figura 1. Descripción de las etapas de la metodología para el presente Informe de Aseguramiento. Fuente: LanammeUCR.



Etapa I. Medición del cumplimiento del Estándar de Datos Sobre Infraestructura definido por CoST.

En esta etapa se realizó la verificación detallada de la información divulgada en plataformas web como el Sistema de Compras Públicas (SICOP), los sitios web oficiales de las instituciones responsables de los proyectos, Casa Presidencial de la República de Costa Rica, Dirección de Crédito Público del Ministerio de Hacienda; y MapalInversiones y Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN. Esta es la información *proactiva* que va completando la lista de indicadores recomendados por el Estándar de Datos de divulgación de CoST, para cada proyecto.

Posteriormente, se solicitó a las instituciones la información faltante de los indicadores del Estándar de Datos de CoST para completar la lista de información. La información entregada a solicitud conforma la información *reactiva* para cada proyecto analizado. Por último, se procede a identificar los indicadores faltantes (no divulgados, ni proactiva ni reactivamente).



Etapa II. Revisión documental para identificar temas de interés potencial.

Se analiza toda la información obtenida para identificar temas de interés potencial en el proceso de contratación, en los montos de ejecución de obra, plazos del proceso de adquisición y construcción, así como variaciones en los proyectos. Asimismo, se realiza visitas a los proyectos para los que no se tenía información de campo.



Etapa III. Análisis de los resultados.

Se realiza una evaluación comparativa para establecer similitudes y diferencias entre los proyectos asegurados (proyectos analizados bajo la metodología CoST) mediante el análisis gráfico de los resultados y se identifican los indicadores del Estándar de Datos Sobre Infraestructura definido por CoST menos divulgados. Por una parte, se determinan los índices de divulgación global por proyecto y por institución encargada, de acuerdo con la información proactiva y reactiva conseguidas. Por otro lado, se realizan otros análisis como el plazo del proceso de adquisiciones, número de participantes, montos y plazos de ejecución de obra, entre otros. Finalmente, se formulan las conclusiones y recomendaciones del estudio.

4. Selección y ubicación de los proyectos

La selección de los proyectos fue realizada por el Grupo Multisectorial de CoST Costa Rica, quienes consideraron obras que se encontraran en distintas etapas. Asimismo, que tuvieran una incidencia importante en el desarrollo del país, con costos económicos elevados, con fondos de distintas entidades financieras y a cargo de diferentes instituciones públicas. En el caso del Equipo Asegurador autor de este estudio, éste no participó de la selección de proyectos pues su calidad en el GMS es de observador. Lo mismo sucedió con los demás observadores del GMS (CGR y DH).

A continuación, en el Cuadro 1, se muestran los proyectos en estudio, los kilómetros de construcción en los casos que aplique, la entidad financiera a cargo, la institución encargada, el costo estimado en colones y dólares, así como el estado actual en la que se encuentran.

Cuadro 1. Resumen de los proyectos incluidos en el Primer Informe de Aseguramiento.

Entidad	Nombre del proyecto	Cantidad de km	Entidad financiera	Costo estimado del contrato en dólares USD	Costo estimado en colones *	Estado al momento de la evaluación (Corte agosto 2019)
MOPT	Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°1, Sección Cañas-Limonal	20,1	BID	\$89.896.049	₡52.109.143.763	En etapa constructiva
MOPT	Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°1, Sección Limonal-San Gerardo	23,8	BID	\$115.041.679	₡66.685.059.794	En etapa de adjudicación
MOPT	Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°1, Sección San Gerardo-Barranca	25,2	BID	\$126.278.197	₡73.198.419.806	En etapa de adjudicación
CONAVI	Construcción de la carretera a San Carlos, Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia)	29,7	Export-Import Bank of Taiwan	\$61.049.657	₡35.388.044.246	Suspendido
CONAVI	Construcción del corredor vial Circunvalación Norte, Ruta Nacional N°39	5,4	BCIE	\$141.139.828	₡81.813.112.443	En etapa constructiva
CONAVI	Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°32, Sección intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí) - Limón	107,2	EXIMBANK of China	\$465.593.384	₡269.885.860.969	En etapa constructiva
CONAVI	Construcción del Paso a Desnivel en la intersección de las rutas nacionales 39 y 215, Rotonda de Zapote	0,9	BCIE	\$17.625.113	₡10.216.573.216	En etapa constructiva
CCSS	Construcción del Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, Puntarenas	N.A	BCIE	\$225.000.000	₡130.423.500.000	En etapa de adjudicación
ICE	Proyecto geotérmico Las Pailas II	N.A	Agencia de Cooperación Internacional de Japón y del Contrato de Financiamiento para el Proyecto Geotérmico Las Pailas II con el Banco Europeo de Inversiones	\$270.000.000	₡156.508.200.000	Finalizado
AyA	Ampliación y mejoramiento del acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal	3,5	Recursos propios (AYA)	\$ 1.342.497	₡ 767.451.630 **	Finalizado

Notas:

- * El tipo de cambio en colones se estableció con el Banco Central de Costa Rica a la fecha del 16 de setiembre de 2019, USD\$ 1= 579,66 colones.
- ** El costo en colones del proyecto acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal es del contrato por lo que el monto en dólares se establece con el tipo de cambio a la fecha del contrato, es decir, el 25 de enero del 2018, USD\$ 1= 571,66 colones.

Cabe aclarar que el proyecto ampliación y mejoramiento del acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal está constituido por tres licitaciones 2017LA-00043-PRI, 2017LA-00044-PRI y 2017LA-00057-PRI. Sin embargo, para este estudio se consideró solo la licitación de mayor costo económico que es la 2017LA-00057-PRI.

En la Figura 2 se muestra la ubicación geográfica de los proyectos evaluados en el Mapa de Costa Rica.



Figura 2. Ubicación de los proyectos evaluados. Fuente: LanammeUCR.

4.1. Resumen individual de los proyectos evaluados

4.1.1. Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°1, Sección: Cañas – Limonal

Esta obra es parte de la Ruta Nacional N°1 Interamericana Norte, se ubica en la provincia de Guanacaste, entre la comunidad de Imas en el cantón de Cañas y la intersección con la Ruta Nacional N°18 en la comunidad de Limonal de Abangares. Corresponde al primero de tres tramos que comunican el cantón de Cañas con el distrito de Barranca en el cantón de Puntarenas. Este proyecto consiste en la rehabilitación y construcción de una carretera a cuatro carriles en pavimento rígido (concreto) con una longitud de 20,1 km. Las obras se iniciaron el 18 de setiembre de 2018 con un plazo contractual de dos años a cargo del consorcio español – costarricense, Azvi – Orosi.

Sin embargo, hubo una modificación en el consorcio encargado debido a que Orosi cedió sus derechos a favor de Azvi a través de una orden de modificación, luego de que el primero enfrentara problemas de incumplimientos con la Administración en otro proyecto vial (construcción de carretera a Monteverde).

En cuanto al desarrollo del proyecto, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha manifestado preocupación al respecto del avance del proyecto. Esta alarma sobre el plazo transcurrido del proyecto y su escaso avance fue generada luego de la fecha de corte del presente estudio. Sin embargo, el equipo asegurador considera este punto de relevancia pues en el proyecto, según el contrato, debería finalizar el 9 de enero de 2021 y al mes de agosto de 2019, el avance físico para el mes de julio de 2019 se reportaba en 5.3%.



Figura 3. Ruta Nacional 1, Sección Cañas – Limonal. Fuente: LanammeUCR.

4.1.2. Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°1, Sección: Limonal – San Gerardo

Este proyecto corresponde al segundo tramo de la rehabilitación y ampliación de la carretera Interamericana Norte (Ruta Nacional N°1) que comunica el cantón de Cañas con el distrito de Barranca en el cantón de Puntarenas. Se ubica en las provincias de Guanacaste y Puntarenas, entre la intersección con la Ruta Nacional N°18 en la comunidad de Limonal de Abangares y la intersección con la Ruta Nacional N°132 en la comunidad de San Gerardo del distrito de Chomes perteneciente al cantón de Puntarenas. El proyecto se extiende a lo largo de 23,8 km, con una estructura de pavimento rígido a cuatro carriles.

NOTA: Durante el mes de julio del 2019, este proyecto fue modificado para realizar una sola contratación junto con la sección San Gerardo-Barranca (descrita en la sección 4.1.3 de este informe) mediante la licitación Pública Internacional N°PIT-115LPI-0-2019: *Contratación de la Ampliación y Rehabilitación de la Ruta Nacional N°1, carretera Interamericana Norte, Sección Barranca-Limonal y la Ampliación de la Ruta Nacional N°17 Sección La Angostura*. En el presente informe, se realiza el análisis de los procesos de preparación del proyecto y contratación llevadas a cabo antes del mes de julio del 2019.

La decisión tomada por el MOPT sobre unir ambas contrataciones que acá son analizadas cuando se encontraban separadas, se dio luego de que la CGR declarara con lugar una serie de apelaciones a las adjudicaciones. Los temas apelados se trataron de requisitos financieros y de experiencia. La CGR también declaró con lugar

apelaciones que fueron presentadas a la segunda ronda de adjudicaciones, lo que implicaba que la oferta que quedaba en tercer lugar en cuanto a monto hubiese sido elegida. Esto, según el MOPT, hubiese encarecido el proyecto. Ante esta situación, el MOPT decidió iniciar un nuevo concurso, pero esta vez incluyendo las dos secciones acá descritas más un proyecto de 3 km en La Angostura, ubicada en la entrada a Puntarenas. A la fecha de emisión de este informe, aún no se ha adjudicado la nueva contratación.



Figura 4. Carretera Interamericana Norte Tramo Limonal-San Gerardo. Fuente: LanammeUCR.

4.1.3. Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°1, Sección: San Gerardo-Barranca

Este proyecto corresponde al último de los tres tramos de la rehabilitación y ampliación de la carretera Interamericana Norte (Ruta Nacional N°1) que comunica el cantón de Cañas con el distrito de Barranca en el cantón de Puntarenas. Se ubica en su totalidad en la provincia de Puntarenas, entre la comunidad de San Gerardo del distrito de Chomes perteneciente al cantón de Puntarenas (intersección con la Ruta Nacional N°132) y la intersección con la Ruta Nacional N°23 a la altura de la comunidad de Barranca, en el distrito del mismo nombre en el cantón de Puntarenas. La extensión del proyecto es de 25,64km con una estructura de pavimento rígido conformado por cuadro carriles (dos por sentido). Durante el periodo de estudio del presente aseguramiento, las obras no han sido adjudicadas.

NOTA: Durante el mes de julio del 2019, este proyecto fue modificado para realizar una sola contratación junto con la sección Limonal-San Gerardo mediante la licitación Pública Internacional N°PIT-115LPI-0-2019: *Contratación de la Ampliación y Rehabilitación de la Ruta Nacional N°1, carretera Interamericana Norte, Sección Barranca-Limonal y la Ampliación de la Ruta Nacional N°17 Sección La Angostura*. En el presente informe, se realiza el análisis de los procesos de preparación del proyecto y contratación llevadas a cabo antes del mes de julio del 2019.



Figura 5. Carretera Interamericana Norte Tramo San Gerardo-Barranca. Fuente: LanammeUCR.

4.1.4. Construcción de la carretera a San Carlos, Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia)

El proyecto se localiza en la provincia de Alajuela, corresponde a la construcción de una sección de la Ruta Nacional N°35, que comunica Sifón del cantón de San Ramón con la comunidad de La Abundancia del cantón de San Carlos, para una longitud total de 29,73 km con una estructura de pavimento flexible conformado por cuatro carriles (dos por sentido). El proyecto inició su etapa constructiva en el 28 de octubre del año 2005 con un alcance menor al anteriormente mencionado. Luego de catorce años de etapa constructiva con múltiples cambios en el contrato, el proyecto se encuentra detenido y se dio por finalizado el contrato con la empresa encargada de la construcción de la obra. Se pretende reiniciar el proceso de contratación.

El LanammeUCR ha analizado este proyecto en múltiples informes, uno de ellos señaló las variaciones a su alcance como una de las causas principales de los sobre plazos en que se ha incurrido (Rodríguez, J & Herra, L., 2017). Por ejemplo, el proyecto inició como una carretera de un carril por sentido y su alcance fue variando hasta las características actuales de dos carriles por sentido, conservando los puentes en dos carriles en total. Otras debilidades encontradas han sido la insuficiencia de estudios previos, especialmente en el área geotécnica. En este campo, se han presentado eventos que han obligado la paralización del proyecto, como el deslizamiento ocurrido en agosto de 2017.



Figura 6. Carretera a San Carlos, sección Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia). Fuente: LanammeUCR.



Figura 7. Carretera a San Carlos, sección Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia). Fuente: LanammeUCR.

4.1.5. Construcción del corredor vial Circunvalación Norte, Ruta Nacional N°39

Este proyecto abarca los estudios, diseños y la construcción de la sección norte de la Ruta Nacional N°39 (Circunvalación Norte), que corresponde a la sección entre la Uruca (Intersección con la Ruta Nacional N°108) y Calle Blancos a la altura de la intersección con la Ruta Nacional N°109. Tiene una longitud de 5,4 km y está a cargo del consorcio conformado por las empresas Ingeniería Estrella S.R.L y Constructora Hernán Solís S.R.L. Inició obras el 25 de agosto del 2014 y su plazo original era de 2 años, pero se han generado múltiples atrasos. Esta obra que se encuentra en su etapa de construcción pretende completar el anillo periférico para mejorar el traslado de personas y mercancías en la Gran Área Metropolitana.

La conclusión del anillo periférico ha sido una aspiración por décadas, pues la idea de este proyecto tiene su origen a finales de la década de 1970. En la actualidad, a pesar de que el proyecto ha contado con el financiamiento del BCIE, las condiciones previas como la adquisición de predios (expropiaciones) y la relocalización de infraestructura de servicios públicos (tuberías y postería) ha generado atrasos en el arranque del proyecto. Ante esto, la Administración decidió proponer un plan de trabajo a la CGR para poder dividir el proyecto en cinco unidades funcionales, de tal forma que se pudiera iniciar en las que ya se contaba con el derecho de vía libre. A la fecha de emisión de este informe, existen trabajos de relocalización de servicios públicos y expropiaciones pendientes en la unidad funcional I (Intersección en La Uruca) y en la IIA (Puente sobre la Quebrada Rivera), respectivamente.



Figura 8. Viaducto en el proyecto de Circunvalación Norte.

Fuente: LanammeUCR

4.1.6. Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°32, Sección: intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí) - Limón

El proyecto se ubica en la Ruta Nacional 32 desde el cruce con la Ruta 4 (cruce Sarapiquí) hasta Limón, cuya longitud es de 107,24 km, a cargo de la empresa *China Harbour Engineering Company Limited* (CHEC). Dentro de su alcance se encuentra la construcción de 36 puentes vehiculares mayores, 13 pasos a desnivel, 11 retornos y 4 intersecciones a nivel. El tipo de contratación es directa debido al convenio con el Gobierno de China quien es el encargado de aportar mediante dos préstamos, el 85% de los recursos proyecto por medio del *Export Import Bank of China* (EXIMBANK). Las obras iniciaron el 14 de diciembre del 2016 con una duración definida de 42 meses, por lo que el proyecto se encuentra en su etapa constructiva.

Al igual que en el proyecto de la Carretera de Circunvalación Norte, este proyecto ha tenido que enfrentar dificultades en cuanto a la relocalización de servicios públicos y las expropiaciones debido a la cantidad de predios. Por ejemplo, a enero de 2019 no se había concretado ninguna expropiación y para abril de 2019, se comunicó que 150 expedientes se encontraban en trámite. Para sortear esta dificultad, el proyecto ha iniciado con la construcción de puentes vehiculares nuevos a la par de los existentes, mientras se avanza en los trámites pendientes.



Figura 9. Ruta Nacional N°32, Sección: intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí) - Limón. Fuente: LanammeUCR.

4.1.7. Construcción del Paso a Desnivel en la intersección de las Rutas Nacionales 39 y 215, Rotonda de las Garantías Sociales en Zapote

Esta obra es parte de la Ruta Nacional N°39, carretera Circunvalación. Se ubica en el cantón central de San José, específicamente en el distrito de Zapote, a la altura de la intersección entre la Ruta Nacional N°39 (Circunvalación) y la Ruta Nacional N°215. Corresponde a la primera de tres intervenciones que se pretende realizar a rotondas del tramo este de la carretera Circunvalación (RN N°39). Consiste en la construcción de un paso a desnivel subterráneo que conduce el flujo de Circunvalación sin necesidad de ingresar a la rotonda. Las obras se iniciaron el 14 de enero de 2019 con un plazo contractual de un año a cargo de la empresa constructora MECO.

Este proyecto ha avanzado sin mayores dificultades. Esto se debe a que el derecho de vía necesario para la obra se encuentra disponible, además que la reubicación de tuberías se ha incorporado dentro de las mismas actividades de la obra y se han logrado reubicar sin contratiempos.



Figura 10. Diseño del paso a desnivel de la Rotonda de las Garantías Sociales. Fuente: MOPT.

4.1.8 Construcción del nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, Puntarenas

El proyecto consiste en el diseño, construcción, equipamiento, implementación y mantenimiento del nuevo hospital de Puntarenas. Ubicado en el cantón de Puntarenas, en el distrito Barranca, cuya área de construcción es de 72 132 m². Al momento del presente estudio de aseguramiento la obra se encontraba adjudicada en espera de la resolución de un proceso de apelación, posteriormente fue adjudicada en firme al consorcio Van Der Laat y Jiménez/INGELECTRA. Se estima que la obra estará finalizada en el 2030.

Este proyecto fue planteado luego de que el antiguo Hospital Monseñor Sanabria sufriera serias afectaciones a raíz del terremoto de Sámara, acaecido el 5 de setiembre de 2012.



Figura 11. Diseño del nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, Puntarenas. Fuente: CCSS.

4.1.9. Proyecto geotérmico Las Pailas II

El proyecto geotérmico Pailas II se ubica en la provincia de Guanacaste, 17 km al noroeste de la ciudad de Liberia. Corresponde a la ampliación del proyecto Geotérmico Las Pailas que entró en operación en el 2011 y permitirá la generación sostenible de 55 MW de energía. Dentro del alcance del proyecto se encuentra la construcción de caminos de acceso, plazoletas de perforación, pruebas de estudios geo científicos, perforación de pozos de producción y de inyección. Este proyecto está finalizado y se encuentra en la etapa de prueba para verificar su buen funcionamiento.

La información solicitada al ICE sobre este proyecto fue entregada de forma extemporánea, razón por la cual para este análisis solamente se cuenta con información previamente divulgada de forma proactiva por la institución u obtenida en la visita realizada al proyecto geotérmico.



Figura 13. Tanque de almacenamiento El Coco.

Fuente: Casa Presidencial.

4.1.10. Ampliación y mejoramiento del acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal

El proyecto se localiza en la Región Chorotega, en la provincia de Guanacaste, cantón Carrillo, distrito Sardinal y comunidad El Coco. Consiste en aumentar la capacidad del acueducto de El Coco por medio de pozos en el acuífero de Sardinal con el fin de abastecer a una población de 34 mil personas. El proyecto se divide en tres licitaciones: Tuberías de impulsión y distribución; diseño y construcción del tanque de almacenamiento El Coco; y el campo de pozos de Sardinal. Este último es el de mayor valor pecuniario por lo que el análisis del presente informe de aseguramiento se enfocó en esta licitación abreviada N° 2017LA-000057 en la cual la empresa adjudicada fue INTEC INTERNACIONAL S.A. La fecha de inicio de obras fue el 23 de febrero del 2018 con una duración de 5 meses. El proyecto está finalizado.

Este acueducto posee una historia previa, donde se propuso realizarse a través de la participación de un fideicomiso generado por inversionistas privados de la zona afectada (en 2007). Esa propuesta enfrentó oposición social que derivó en la interposición de un recurso de amparo y en manifestaciones sociales. El AyA no siguió esa vía para ejecutar el proyecto, pero posteriormente en la Administración 2014-2018 se retoma el proyecto a raíz de la sequía que se presentó en la zona de Guanacaste.



Figura 12. Instalaciones de la Planta Geotérmica Las Pailas II. Fuente: LanammeUCR.

5. Evaluación comparativa de los proyectos

5.1. Análisis de los índices de divulgación clave de cada proyecto

El índice de divulgación de información clave del proyecto (ICP) evalúa la naturaleza de divulgación de la información. Es decir, muestra qué tan proactiva ha sido una institución en cuanto a la divulgación de información sobre los proyectos de infraestructura. Para lo anterior, a partir de la lista de indicadores del Estándar de Datos de Divulgación de CoST utilizada para este informe, en el Anexo, se definen dos tipos de indicadores según la forma en que la información pudo ser obtenida: proactivos y reactivos. Los primeros consisten en la información que las entidades encargadas divulgan por sí mismas mediante plataformas web o publicaciones de otro tipo; los segundos corresponden a información que es entregada mediante una solicitud, por esto se le llama reactiva.

En la Figura 14 se muestra la comparación del ICP en cada proyecto, se observa el porcentaje de indicadores proactivos, reactivos y faltantes (no divulgados ni proactiva ni reactivamente). Algunos indicadores no aplican para todos los proyectos debido a la etapa de avance en la que estos se encuentran. Estos no son tomados en cuenta y, por tanto, no afectan los resultados debido a que se contabiliza hasta la fase en la que se encuentra cada uno de los proyectos al momento de la elaboración del informe.

El proyecto que cuenta con un mayor porcentaje de divulgación proactiva es el nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez con un 82% del total de los indicadores aplicables. Cabe mencionar que en el momento de recopilación de información el Hospital de Puntarenas se encontraba en la fase del proceso de adquisiciones, ya que aún no se había adjudicado en firme la obra. Por otra parte, los siguientes tres proyectos que presentan los mayores porcentajes de divulgación proactiva de información, corresponden al Acueducto Sardinal – El Coco – Ocotal con un 71%, la carretera a San Carlos tramo Sifón-Ciudad Quesada (La Abundancia), con un 61% y Circunvalación Norte (Ruta Nacional No. 39) con un 60%.

Por el otro lado, los proyectos en los que hubo más información divulgada de forma reactiva son los pertenecientes a la Carretera Interamericana Norte en sus tres tramos analizados: Limonal-San Gerardo, San Gerardo-Barranca y Cañas-Limonal, con 62%, 61% y 52% de los indicadores obtenidos de forma reactiva respectivamente. Seguido de estos, está el proyecto de la construcción del Paso a desnivel en la Rotonda de las Garantías Sociales, con un 52% de los indicadores completados a través de una solicitud, o sea, de forma reactiva.

En términos generales para este I Informe de Aseguramiento de CoST Costa Rica, a excepción del proyecto geotérmico Las Pailas II, todos los proyectos divulgaron información de manera proactiva y reactiva, por lo que la información faltante tuvo un promedio del 5,7%. En el caso del proyecto geotérmico Las Pailas II, en la Figura 15 se evidencia divulgación proactiva de un 29% de los indicadores del Estándar de Datos definido por CoST. El restante 71% de los indicadores se determinan como no divulgados pues no se obtuvo respuestas a las solicitudes de información.

Los gráficos y cuadros presentados a continuación fueron elaborados a partir de la información proactiva divulgada por la institución encargada de cada proyecto, así como la información reactiva obtenida a partir de las solicitudes a cada institución responsable de los proyectos analizados. También se utilizó la información obtenida del Sistema de Compras Públicas (SICOP), Casa Presidencial de la República de Costa Rica, Dirección de Crédito Público del Ministerio de Hacienda, Mapalnversiones y Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN.

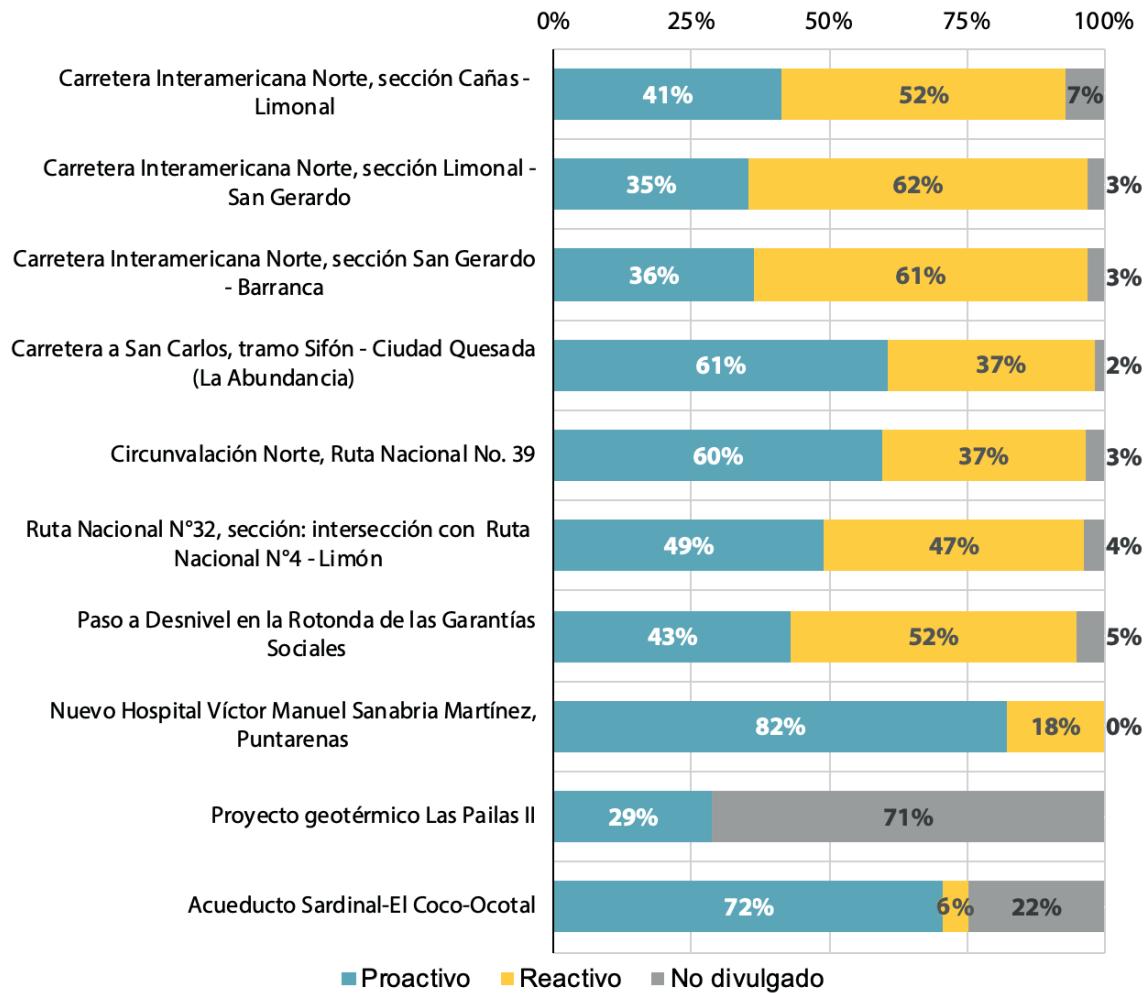


Figura 14. Índice de divulgación de información clave del proyecto (ICP). Corte: agosto 2019.

En la Figura 15 se presenta el gráfico del ICP según las entidades de adquisiciones de cada proyecto, esto se refiere a las instituciones encargadas del proceso de licitación, contratación y monitoreo de la ejecución del contrato. Se puede observar que la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) es la institución con mayor porcentaje de divulgación global (tanto proactiva como reactiva) con un 100%, además de presentar el mayor porcentaje de información proactiva, un 82%. Se debe recordar que el proyecto del nuevo Hospital Monseñor Sanabria no había iniciado su etapa constructiva al momento del análisis, razón por la que el 82% de indicadores divulgados proactivamente pertenecen a las etapas de identificación del proyecto, preparación y contratación.

En el caso del AyA y su alto porcentaje de indicadores divulgados proactivamente, tiene su origen en la plataforma web que la institución posee. A pesar de que la plataforma presentaba algunas características de difícil acceso, una vez lograda la ubicación de la información en ella, se podía disponer del expediente institucional completo del proyecto analizado.

Por su parte, el MOPT y CONAVI presentan un mismo nivel de divulgación global, un 96%. No obstante, el CONAVI supera al MOPT en la información proactiva alcanzando el 53% sobre el 38% respectivamente. Estas dos entidades tienen a su cargo 7 de los 10 proyectos evaluados, por lo que estos valores globales revisten de importancia. En el caso del ICE, el porcentaje de divulgación es el más bajo encontrado en el presente análisis con un valor del 29%, lo cual es otra forma de ver los resultados de la Figura 14, donde se evidencia la baja divulgación en el proyecto geotérmico Las Pailas II.

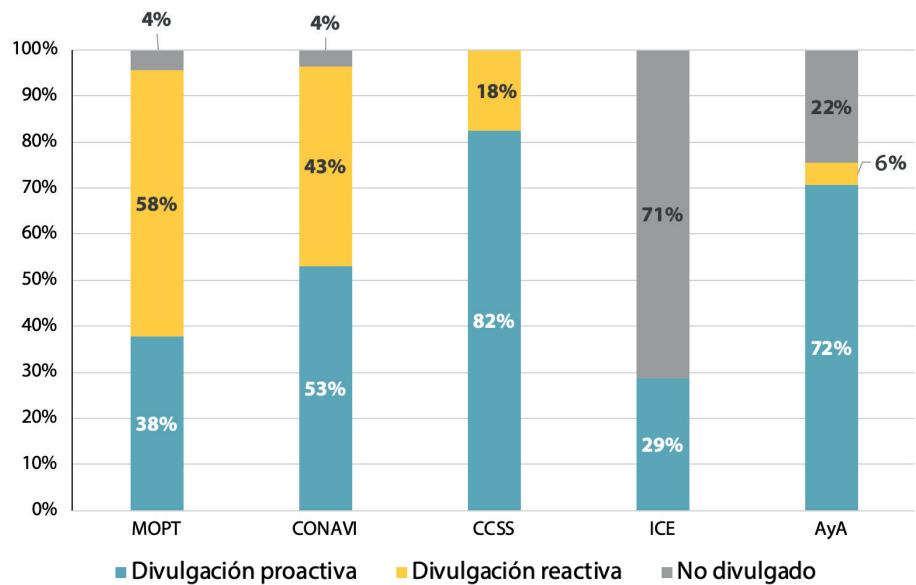


Figura 15. Índice de divulgación de información clave del proyecto (ICP) según entidad de adquisiciones.

El comportamiento de la divulgación de la información de los proyectos fue analizada según la proveniencia de los fondos y se muestra en la gráfica en la Figura 16. Esta sigue la tendencia de la Figura 15, por lo que se puede inferir que la transparencia y divulgación no dependen solamente de los criterios que establecen las entidades financieras, sino que las instituciones que administran los proyectos inciden directamente en la divulgación de la información.

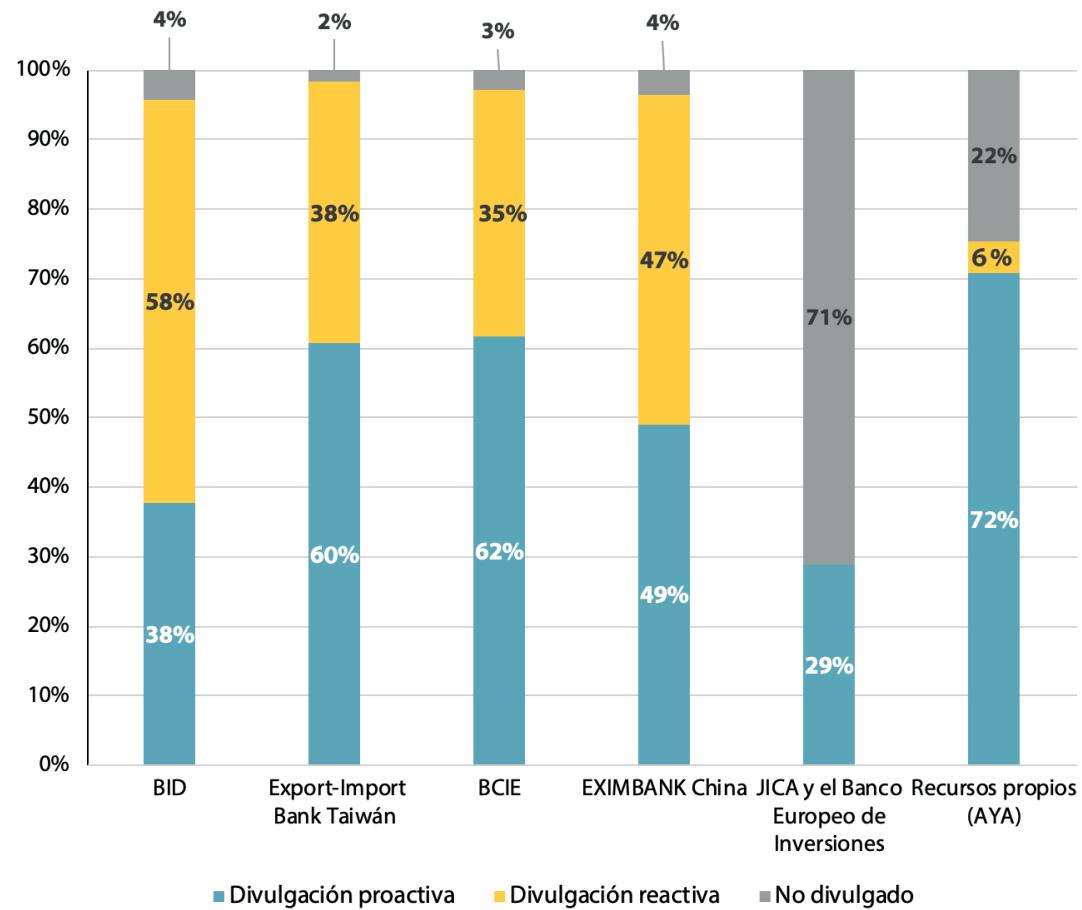


Figura 16. Índice de divulgación de información clave del proyecto (ICP) según procedencia de fondos.

Considerando todos los proyectos en estudio y al evaluar por un lado la información pública en cada una de sus fases, por otro lado, la información obtenida mediante solicitud y finalmente la información no divulgada (sumando un 100% las tres categorías), se obtienen los resultados de la Figura 17. Se evidencia una tendencia decreciente en la divulgación de la información pública conforme se avanza en las etapas de los proyectos. Esto permite esperar que aquellas obras que se encuentran en la fase del proceso de adquisiciones o previas presenten niveles altos de divulgación, tal y como se ha observado en los gráficos anteriores, por ejemplo, el caso del hospital de la CCSS en Puntarenas. Para elaborar este gráfico, se utilizó la lista de los indicadores del Estándar de Datos de Divulgación de CoST según su clasificación en cuanto a las fases de los proyectos.

Respecto a la información reactiva, se observa un comportamiento variable debido a que depende del nivel de eficiencia de la institución consultada para brindar la información. Sin embargo, se observa una tendencia creciente en la información no divulgada conforme se avanza en las fases de los proyectos.

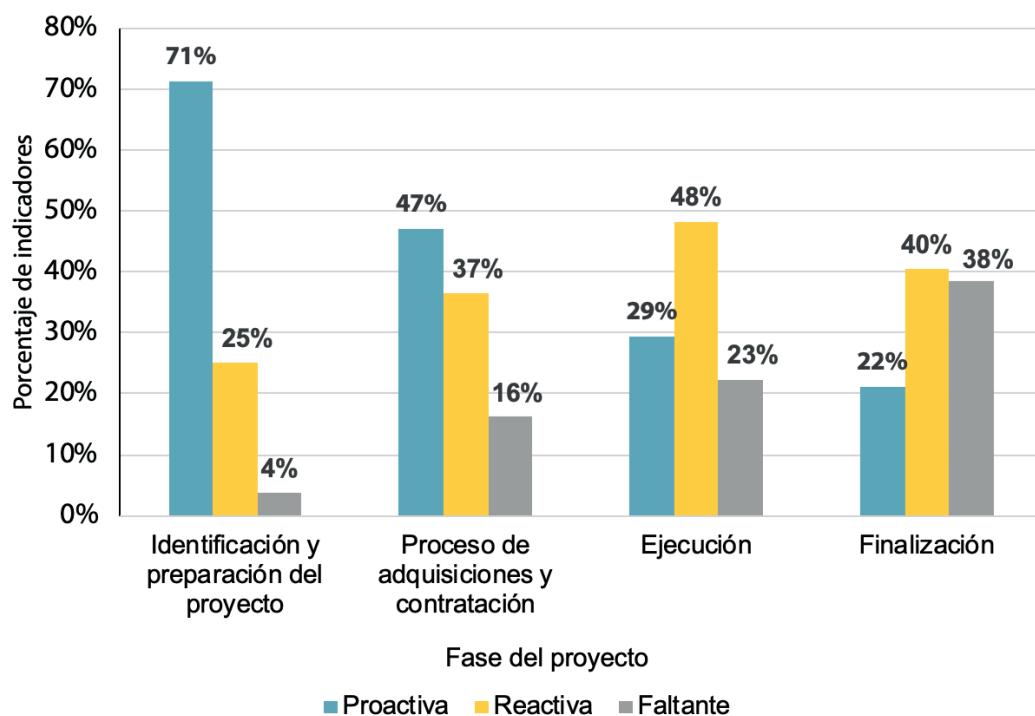


Figura 17. Índice de divulgación de la información proactiva, reactiva y no divulgada según las fases del proyecto.

De manera más específica se ha calculado el porcentaje encontrado tanto proactiva como reactivamente en cada indicador, y estos resultados se muestran en el Cuadro 9 ubicado en el Anexo.

Se determina que, en la etapa de Finalización de los proyectos, hay un faltante del informe de entrega final en todos los proyectos que se encuentran finalizados y de documentación con las fechas de finiquito de las obras. En la etapa de Ejecución se obtuvo un cumplimiento de la divulgación de 29% en el indicador de reportes de aseguramiento de calidad para los proyectos analizados. Por su parte, hay una baja divulgación proactiva de las adendas, las modificaciones del contrato y órdenes de servicio, así como los reajustes en los precios del contrato.

Asimismo, de manera proactiva solo se encontró el contrato en uno de siete proyectos aplicables, específicamente en la Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N°32, Sección: intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí) - Limón. El número de empresas participantes en los procesos de licitación y los detalles de contacto de la entidad de adquisiciones son datos que se obtuvieron en su mayoría después de hacer la solicitud escrita.

En el gráfico de la Figura 18, se ilustran los plazos de respuesta ante las solicitudes de información a las instituciones encargadas de los proyectos. Esta información corresponde a la información reactiva, y como se observa, solo dos de los diez proyectos cumplieron con un plazo menor a los diez días hábiles establecidos legalmente, y corresponden específicamente al proyecto de Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N°32, Sección: intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí) – Limón y a la Ampliación y mejoramiento del acueducto Sardinal – El Coco – Ocotal, con plazos de 9 y 8 días respectivamente. Los proyectos que presentaron un mayor plazo de respuesta corresponden a la construcción del corredor vial Circunvalación Norte, Ruta Nacional N°39 y a la construcción del Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, ambos con un plazo de 21 días. En el caso del proyecto geotérmico Las Pailas II, la información se obtuvo de forma extemporánea.

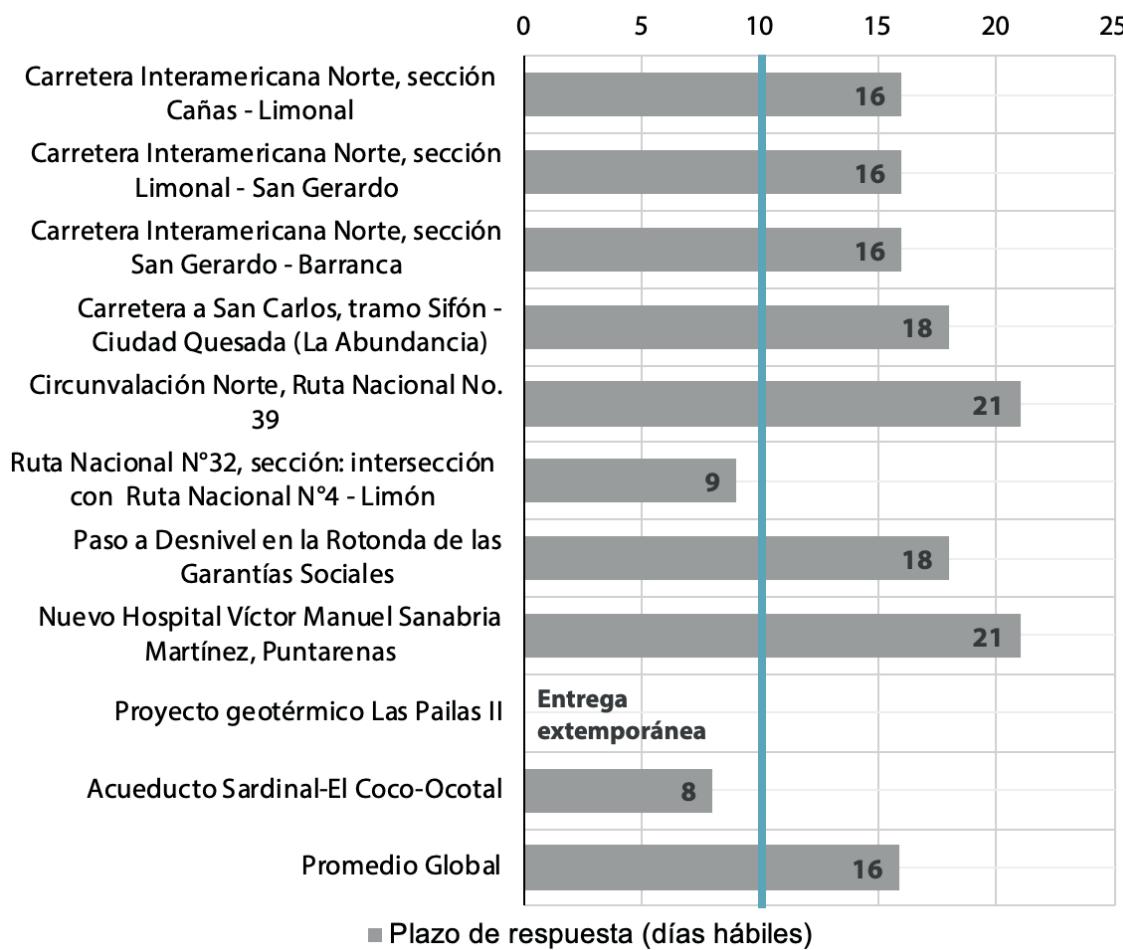


Figura 18. Plazos de respuesta a solicitudes de información por proyecto.

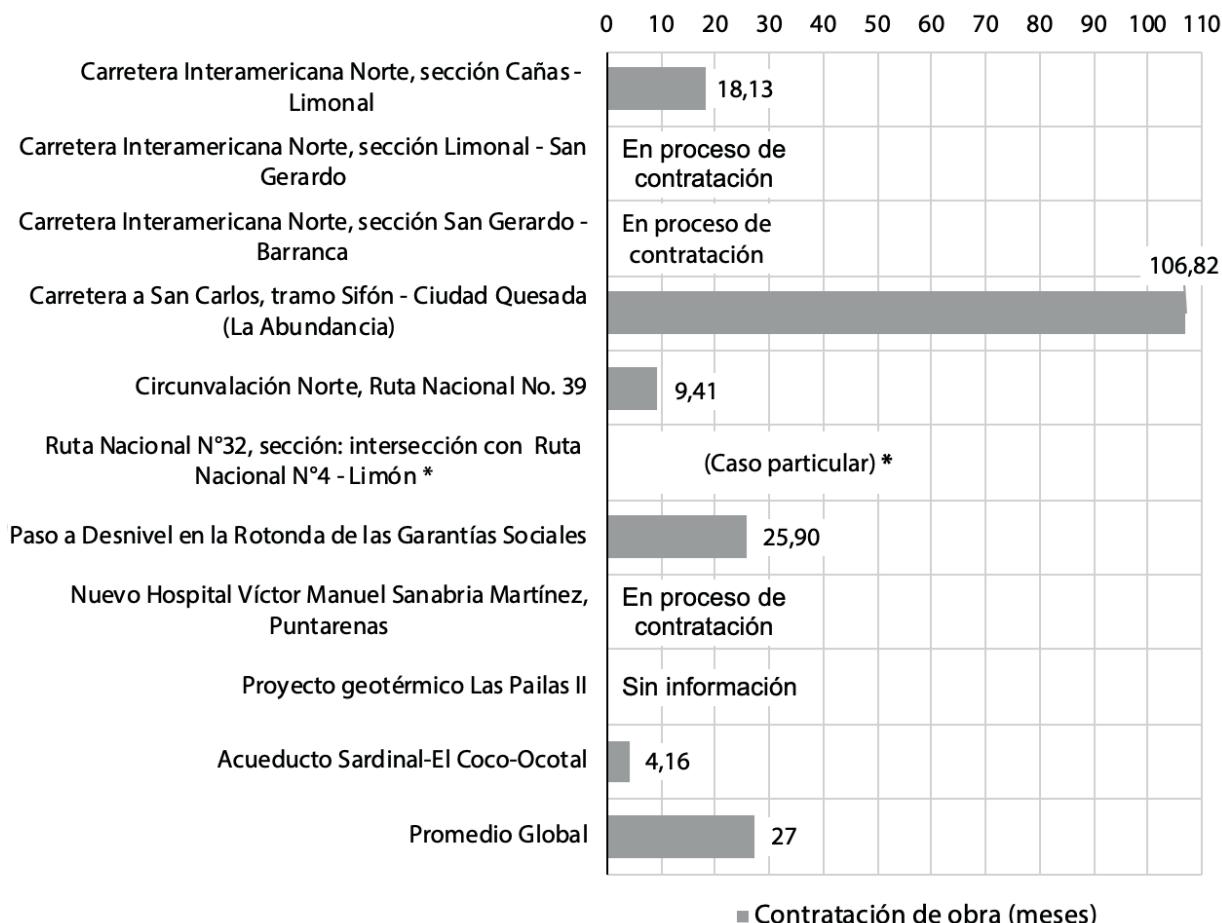
5.2. Información divulgada en las distintas etapas de los proyectos

Para efectos de este análisis, la etapa de contratación empieza en el momento en que se establece la decisión de aprobación del proyecto y finaliza con la orden de inicio de ejecución de obra. Sin embargo, se comprende que en la Administración Pública el proceso de contratación inicia con la decisión inicial y concluye con la recepción a satisfacción de la obra.

En este caso, se extrajeron las fechas de los documentos donde se toma la decisión inicial y las fechas de firma del contrato, ese tiempo transcurrido se grafica en la Figura 19 para cada proyecto. Se observa que la carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia) es la que tiene el mayor plazo, cercano a los 9 años.

A nivel general, se puede inferir que los proyectos en Costa Rica presentan un plazo a la firma del contrato cercano a los 2 años.

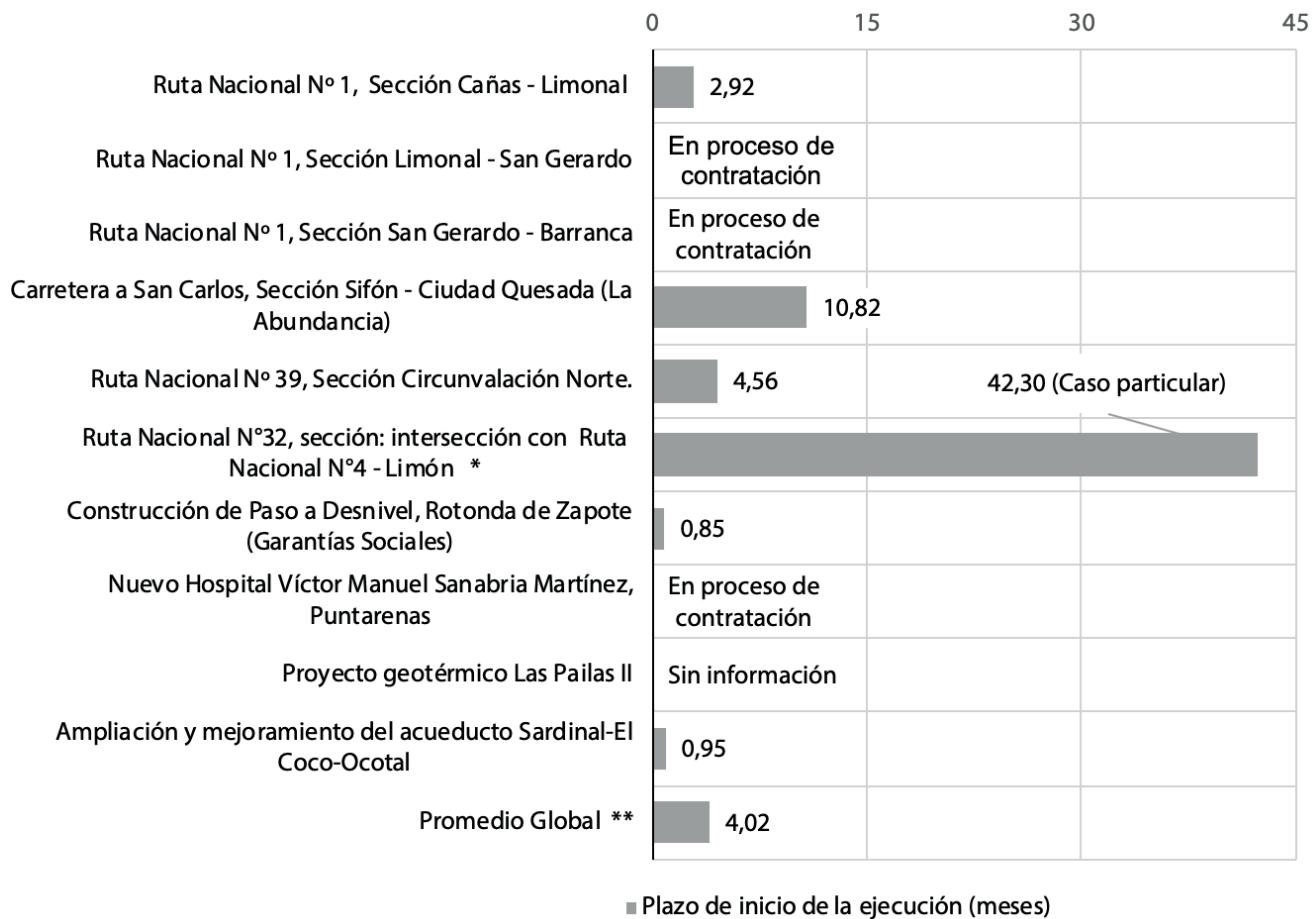
Un caso especial es el de la ampliación de la Ruta Nacional N°32, sección: intersección con Ruta Nacional N°4 – Limón, en la cual la firma del contrato se realizó antes de la aprobación por parte de la Asamblea Legislativa.



* Procedimiento particular de aprobación legislativa de los contratos de préstamo que financian el proyecto, la cual se dio posterior a la firma del contrato comercial.

Figura 19. Tiempo que tardan los procesos de contratación de la ejecución de la obra (meses).

Por otra parte, en la Figura 20 se indican los plazos en meses desde la firma del contrato hasta el inicio de las obras, las fechas se obtuvieron directamente del contrato y de la Orden de Servicio que indicaba la Orden de Inicio correspondiente. Sobresale el caso particular que se mencionó en la Figura 19, la ampliación de la Ruta Nacional N°32. La duración entre la firma del contrato de obra y el inicio de obras es de 42,3 meses, que equivale a 3 años y medio. Esto se debe a que el contrato de obra se suscribió de previo a la aprobación del endeudamiento externo por parte de la Asamblea Legislativa, y dicha aprobación aunada al tiempo requerido para el cumplimiento de condiciones previas estipuladas por los contratos de préstamo, tomaron un período extenso. La sección Sifón-Ciudad Quesada (La Abundancia) continúa con el mayor plazo en comparación a los otros proyectos, casi 11 meses. Por otra parte, la construcción del paso a desnivel en la Rotonda de las Garantías Sociales es el que presenta el menor tiempo, con tan solo 26 días. El tiempo en promedio es de 4 meses sin considerar el caso particular de la RN 32 por el procedimiento legislativo de aprobación que conllevó.



- * Procedimiento particular de aprobación legislativa posterior a la firma del contrato
 ** No se toma en cuenta el proyecto de la Ruta Nacional N°32 para obtener el promedio debido a su particularidad (*)

Figura 20. Plazos desde la firma del contrato hasta el inicio de las obras (meses).

En la Figura 21 se presenta el número de empresas participantes en el proceso de contratación, en el caso de la carretera Circunvalación Norte no se conoció esa información. Por su parte, en la carretera a San Carlos y la Ruta Nacional N°32 solamente participó una empresa, dado convenio internacional mediante Contratación Directa realizado.

Adicionalmente, la carretera Interamericana Norte sección Cañas – Limonal y el paso a desnivel en la Rotonda de las Garantías Sociales sobresalen por la amplia participación de ofertas para un total de nueve empresas. Respecto al proyecto geotérmico Pailas II, solamente se realizó el proceso de licitación para la Casa de Máquinas, ya que, las otras obras fueron ejecutadas por el propio ICE. En el acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal se ha considerado únicamente la licitación 2017LA-00057-PRI que corresponde a la Fase 2 del campo de pozos.

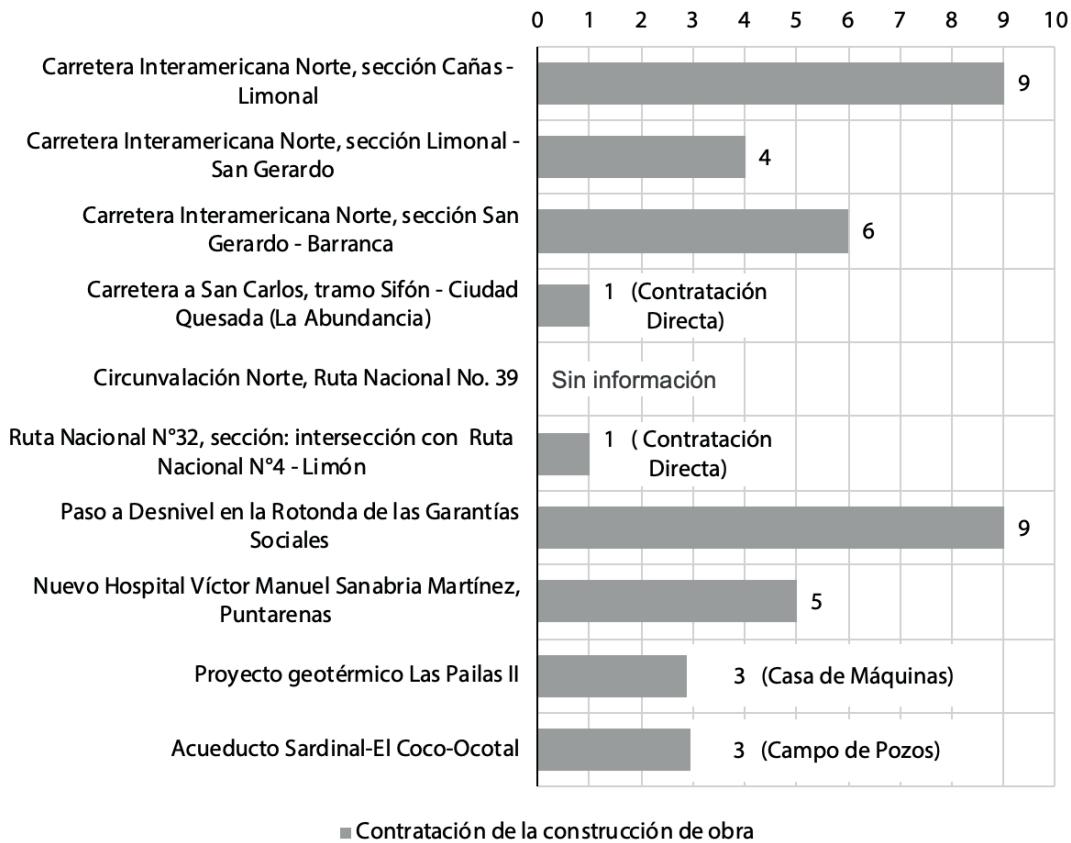


Figura 21. Número de ofertas recibidas en cada proyecto.

La comparación entre el monto contractual de ejecución y el monto con las variaciones de obra se muestra en el Cuadro 2, y los casos en los que no se muestran los valores contractuales se debe a que las obras no han sido adjudicadas. El mayor cambio en el costo se dio en la Construcción de la carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia) con una variación del 281%, seguido de la Construcción del corredor vial Circunvalación Norte, Ruta Nacional N°39 con un 15%, ambos proyectos no han finalizado. Los proyectos Ruta Nacional N° 32, Sección Intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí) – Limón y la construcción de Paso a Desnivel, Rotonda de Zapote (Garantías Sociales) no presentan cambios en el costo contractual a la fecha de este análisis.

Cuadro 2. Montos de la ejecución de la obra, definido en el contrato inicial y las modificaciones (millones de dólares).

Proyecto	Monto contractual	Monto modificado	Porcentaje de aumento
Ruta Nacional N° 1, Sección Cañas - Limonal	\$89,90	\$99,10	10,23%
Ruta Nacional N° 1, Sección Limonal - San Gerardo	Sin adjudicar		
Ruta Nacional N° 1, Sección San Gerardo - Barranca	Sin adjudicar		
Carretera a San Carlos, Sección Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia)	\$61,05	\$232,52	280,87%
Ruta Nacional N° 39, Sección Circunvalación Norte.	\$141,14	\$163,00	15,49%
Ruta Nacional N° 32, Sección Intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí) - Limón	\$465,59	\$465,59	0,00%
Construcción de Paso a Desnivel, Rotonda de Zapote (Garantías Sociales)	\$17,63	\$17,63	0,00%
Nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, Puntarenas	Sin ejecutar al momento del análisis		
Proyecto geotérmico Las Pailas II	\$270,00	\$270,00	0,00%
Ampliación y mejoramiento del acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal	\$1,34	\$1,38	2,48%

Fecha de corte: Última revisión Agosto, 2019.

Por otra parte, en la Figura 22 se muestran los plazos contractuales del proceso de ejecución de obra y se observan las modificaciones realizadas en términos de plazo al momento de la recopilación de la información. Los proyectos sin adjudicar no pueden ser analizados en esta categoría debido a que esta información aún no se ha generado, en el caso del proyecto geotérmico Las Pailas II, la información se obtuvo de forma extemporánea.

Se obtiene que el mayor porcentaje de diferencia, al igual que en el caso del costo económico mencionado anteriormente, es la carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia) con un desfase del 225%, aunado a que se encuentra en proceso de resolución del contrato. Continúa de igual manera al Cuadro 2 la carretera Circunvalación Norte con un 33%. Solamente la ampliación de la Ruta Nacional N°32 y el paso a desnivel de la Rotonda de las Garantías Sociales no reflejan modificaciones en el plazo, aunque aún se encuentran en proceso constructivo.

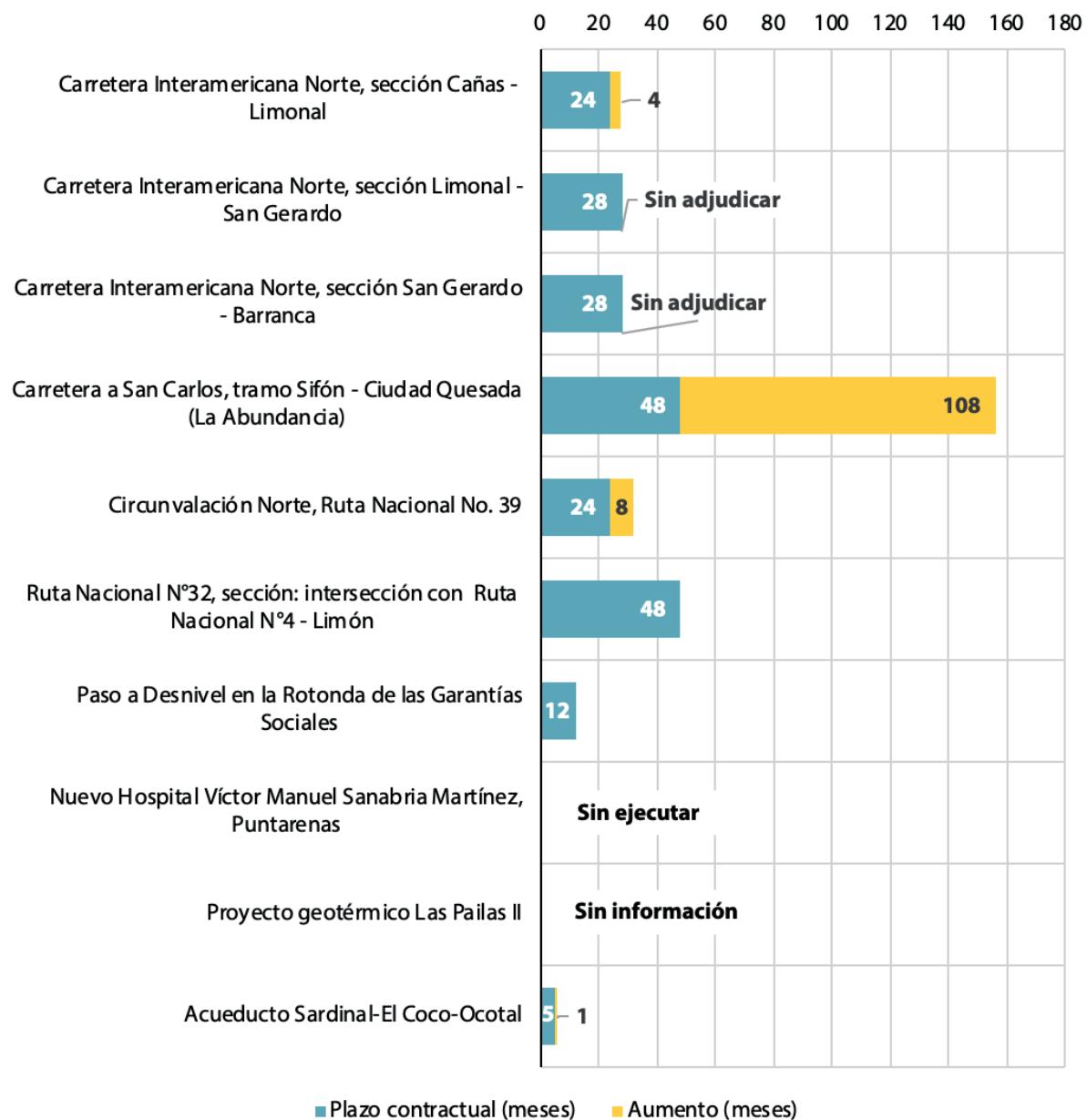


Figura 22. Plazos contractuales de ejecución de obra, según contrato original y modificaciones (meses).

Respecto a la comparación entre el tiempo transcurrido, el avance físico ejecutado que se muestra en el Cuadro 3, solamente se pudo comparar entre cuatro proyectos, ya que, los demás están sin adjudicar o finalizados. Las mayores diferencias se observan en la carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia) en el cual el tiempo contractual transcurrido está muy por encima al avance financiero y físico. Los porcentajes más homogéneos se muestran en la construcción del paso a desnivel de la Rotonda de Garantías Sociales, es decir, hay una relación similar entre avance físico real y el plazo contractual transcurrido. Esto se refleja en el Cuadro 2 y Figura 22 donde este proyecto no ha tenido modificaciones en costo ni plazo, además, presentó el menor plazo entre la firma del contrato y el inicio de las obras como indica la Figura 20. Finalmente, en el Cuadro 3 se indica la fecha de corte de la información obtenida.

Cuadro 3. Comparación del tiempo contractual transcurrido y avance físico ejecutado.

Proyecto	Tiempo contractual transcurrido	Avance físico ejecutado	Fecha de corte
Ruta Nacional N° 1, Sección Cañas - Limonal	41%	5,3%	15-jul-19
Ruta Nacional N° 1, Sección Limonal - San Gerardo	Sin adjudicar		
Ruta Nacional N° 1, Sección San Gerardo - Barranca	Sin adjudicar		
Carretera a San Carlos, Sección Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia)	336%	59%	31-mar-19
Ruta Nacional N° 39, Sección Circunvalación Norte.	78%	33%	31-mar-19
Ruta Nacional N°32, sección: intersección con Ruta Nacional N°4 - Limón	57%	9%	31-mar-19
Construcción de Paso a Desnivel, Rotonda de Zapote (Garantías Sociales)	46%	43%	30-jun-19
Nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, Puntarenas	Sin ejecutar		
Proyecto geotérmico Las Pailas II	Finalizado		
Ampliación y mejoramiento del acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal	Finalizado		

La Figura 23 muestra el porcentaje de proyectos que han tenido apelaciones al acto de adjudicación en el proceso licitatorio. Se indica que el 60% ha tenido algún tipo de apelación y se tiene un 40% de proyectos que no dieron información al respecto o que no aplicaban ya que no se ha adjudicado aún.

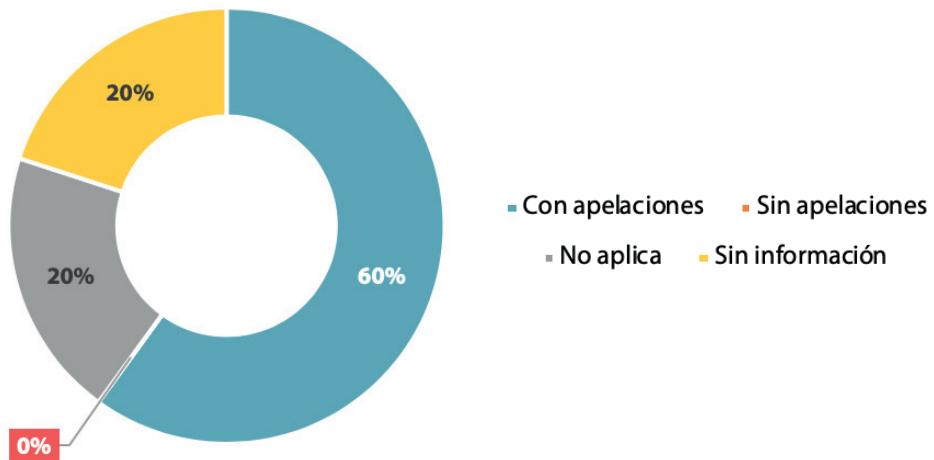


Figura 23. Apelaciones interpuestas luego de conocer el resultado del concurso licitatorio de ejecución de obra.

La Figura 24 muestra las cantidades de órdenes de servicio y modificaciones presentes en cada uno de los proyectos, excepto en los casos no aplicables o en los que no se obtuvo respuesta. La diferencia entre las órdenes de servicio y las modificaciones es que en las primeras los cambios se hacen dentro del alcance del contrato, mientras que en las segundas si hay una ampliación en el alcance que implica montos o plazos adicionales a los estipulados en el contrato. Como las adendas son un tipo de modificación, estas se incluyeron en esa categoría.

Se observa que la carretera a San Carlos, sección Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia) es la que tiene mayor cantidad de modificaciones y órdenes de servicio con un total de 43, a diferencia de la Ruta 32 que solamente tiene 3 órdenes de servicio en plazo. Este comportamiento está directamente ligado a los resultados anteriores de costo y plazo.

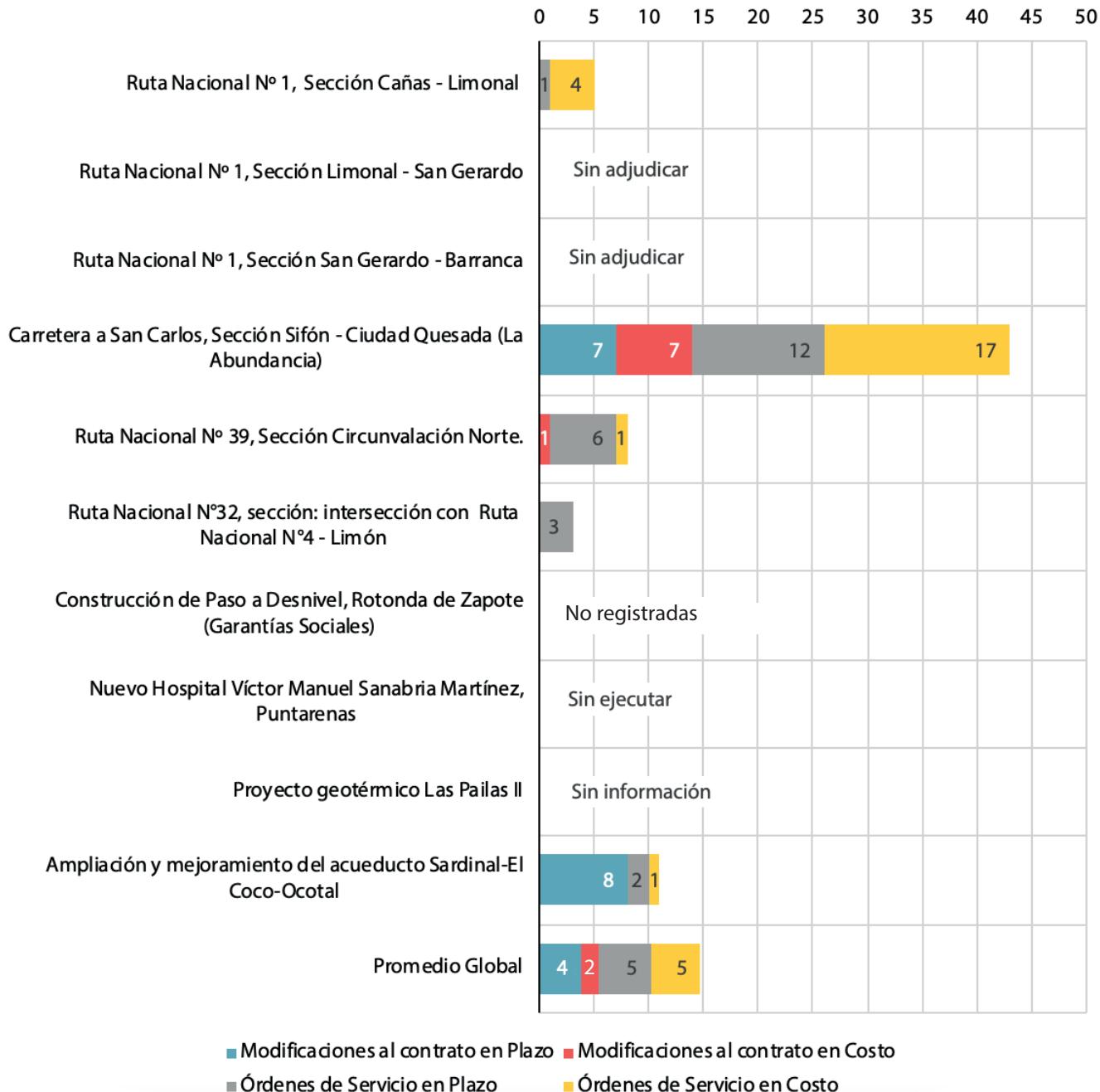


Figura 24. Cantidad de variaciones realizadas al contrato de ejecución de obra.

5.3. Metodología utilizada para determinar el nivel de atención para los proyectos

Dada la naturaleza distinta de cada proyecto y sus trayectorias disímiles, cada uno posee aspectos que hacen necesario prestarles atención en mayor o menor medida. La presente sección pretende aclarar la metodología utilizada para determinar el nivel de atención que requieren los proyectos evaluados en el primer Informe de Aseguramiento de CoST en Costa Rica.

Esta metodología se desarrolló con base en la *Matriz de eficiencia y eficacia* utilizada en los informes de aseguramiento elaborada por Álvarez Monthiel (CoST Honduras, 2018). En el Cuadro 4, se muestran las variables de este análisis, así como sus respectivos pesos en la escala de 25 a 100, siendo 100 el valor otorgado a la variable con mayor relevancia y 25 la de menor importancia para la calificación del proyecto. La metodología aplicada utiliza los datos recopilados para cada variable pero en su alcance no establece su mecanismo causal específico, es decir lo que produjo su valor en cuanto a avance, costo o plazo.

Cuadro 4. Pesos de las variables analizadas para estimar el nivel de atención por proyecto.

Pesos de las variables analizadas				
ICP	Desfase del tiempo contractual con el avance físico	Incremento en el costo	Incremento en el plazo	Monto
50	100	75	100	50

En el Cuadro 5, se indican los rangos de calificación asignados por color según la calificación obtenida de la evaluación de las variables del Cuadro 4. La calificación de los proyectos tiene una escala de 0 a 100, siendo 100 la calificación máxima. Este valor de 100 se puede obtener únicamente si el proyecto presenta los valores más elevados en las cinco variables analizadas. Siendo los proyectos asignados con el color rojo (calificación en el rango entre 40 y 100), los que requiere alta atención por parte de la Administración.

Cuadro 5. Escala de calificación por colores del nivel de atención requerida.

Rango de significancia	Atención	Escala de colores
0 - 20	Baja	
20 - 40	Moderada	
40 - 100	Alta	

El Cuadro 8 muestra los resultados obtenidos de la evaluación de los proyectos con las variables de análisis. El método utiliza las variables con sus respectivos pesos de manera que, sin importar el número de variables presentes en cualquiera de los proyectos, la calificación máxima que se puede obtener corresponde a un valor de 100. Las variables son analizadas de manera horizontal, mientras que los proyectos se evalúan de manera vertical asignando pesos en cada variable, siendo 1 (color naranja claro) el proyecto más crítico en la variable en análisis.

A modo de ejemplo, para facilitar la comprensión del método, se realiza el análisis del proyecto de Ampliación de la Ruta Nacional N° 1, en la sección Cañas – Limonal. En el Cuadro 6, se presentan los valores máximos obtenidos para cada variable y los valores obtenidos para este proyecto.

Cuadro 6. Ejemplo de cálculo del método utilizando como referencia el proyecto de Ampliación de la Ruta Nacional N° 1, en la sección Cañas – Limonal.

Proyecto	Variables analizadas				
	ICP (% faltante)	Desfase del tiempo contractual con el avance físico	Incremento en el costo	Incremento en el plazo	Monto (millones de \$)
	50,00	100,00	75,00	100,00	50,00
Ruta Nacional N° 1, Sección Cañas - Limonal	6,90%	23,58%	10,23%	15,83%	99,10
Valor más crítico de los proyectos analizados	71,21%	276,65%	281,87%	225,00%	465,59

Memoria de cálculo:

ICP:

$$ICP = \frac{ICP_{RN^{\circ}32}}{ICP_{MÁX}} = \frac{6,90}{71,21} = 0,10$$

Desfase del tiempo contractual con el avance físico (DES):

$$DES = \frac{DES_{RN^{\circ}32}}{DES_{MÁX}} = \frac{23,58}{276,65} = 0,09$$

Incremento en el costo (C):

$$C = \frac{C_{RN^{\circ}32}}{C_{MÁX}} = \frac{10,23}{281,87} = 0,04$$

Incremento en el plazo (P):

$$P = \frac{P_{RN^{\circ}32}}{P_{MÁX}} = \frac{15,83}{225,00} = 0,07$$

Monto total (M):

$$M = \frac{M_{RN^{\circ}32}}{M_{MÁX}} = \frac{99,10}{465,59} = 0,21$$

Nivel de atención (M):

$$Nivel\ de\ atención = \frac{ICP * 50 + DES * 100 + C * 75 + P * 100 + M * 50}{\frac{50}{100} + \frac{100}{100} + \frac{75}{100} + \frac{100}{100} + \frac{50}{100}} \rightarrow$$

$$\rightarrow Nivel\ de\ atención = \frac{0,10 * 50 + 0,09 * 100 + 0,04 * 75 + 0,07 * 100 + 0,21 * 50}{\frac{50}{100} + \frac{100}{100} + \frac{75}{100} + \frac{100}{100} + \frac{50}{100}} \rightarrow$$

$$\rightarrow Nivel\ de\ atención = 9,01$$

Cuadro 7. Resultado de la evaluación del proyecto.

Proyecto	Nivel de atención
Ruta Nacional N° 1, Sección Cañas - Limonal	9,01

Según la escala de calificación, el proyecto de Ampliación de la Ruta Nacional N° 1, en la sección Cañas – Limonal, se encuentra en el rango de atención menor, por lo que se le asigna una tonalidad de color verde de acuerdo con el Cuadro 5.

Se observa en el Cuadro 8 que los proyectos que requieren mayor atención son la carretera a San Carlos sección Sifón- Ciudad Quesada (La Abundancia) y el proyecto geotérmico Las Pailas II. El primero es el más crítico en el desfase del tiempo contractual respecto al avance físico, en el incremento en el costo y en el incremento en el plazo. El segundo es el más crítico en el ICP por la falta de información disponible.

Cuadro 8. Estimación del nivel de atención para los proyectos.

Entidad	Proyecto	Variables analizadas					Nivel de atención
		ICP	Desfase del tiempo contractual con el avance físico	Incremento en el costo	Incremento en el plazo	Monto	
	Efecto de la variable	50,00	100,00	75,00	100,00	50,00	
MOPT	Ruta Nacional N° 1, Sección Cañas - Limonal	0,10	0,09	0,04	0,07	0,21	9,01
		4,84	8,52	2,73	7,04	10,64	
MOPT	Ruta Nacional N° 1, Sección Limonal - San Gerardo	0,04	Sin adjudicar				4,13
		2,07	Sin adjudicar				
MOPT	Ruta Nacional N° 1, Sección San Gerardo - Barranca	0,04	Sin adjudicar				4,26
		2,13	Sin adjudicar				
CONAVI	Carretera a San Carlos, Sección Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia)	0,03	1,00	1,00	1,00	0,50	80,33
		1,25	100,00	75,00	100,00	24,97	
CONAVI	Ruta Nacional N° 39, Sección Circunvalación Norte.	0,05	0,16	0,06	0,15	0,35	14,67
		2,46	16,10	4,14	14,81	17,50	
CONAVI	Ruta Nacional N°32, sección: intersección con Ruta Nacional N°4 - Limón	0,05	0,17	0,00	0,00	1,00	18,67
		2,55	17,47	0,00	0,00	50,00	
CONAVI	Construcción de Paso a Desnivel, Rotonda de Zapote (Garantías Sociales)	0,07	0,01	0,00	0,00	0,04	1,70
		3,63	0,85	0,00	0,00	1,89	
CCSS	Nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, Puntarenas	0,00	Sin ejecutar al momento del análisis				0,00
		0,00	Sin ejecutar al momento del análisis				
ICE	Proyecto geotérmico Las Pailas II	1,00	Finalizado	0,00	NA	0,58	45,14
		50,00		0,00	NA	29,00	
AyA	Ampliación y mejoramiento del acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal	0,30	Finalizado	0,01	0,09	0,00	9,03
		15,12		0,66	8,89	0,15	
Promedio Global							18,77

6. Resumen de hallazgos a partir de los proyectos analizados

Se encontraron algunos hallazgos específicos a partir de las dificultades en la recopilación de información de los indicadores propuestos por CoST, entre estos se encuentran los siguientes:

- ✓ Las fuentes de información son diversas, no obstante, se pueden identificar las más utilizadas en el desarrollo del estudio como son las publicaciones de Casa Presidencial, las páginas web de las instituciones públicas encargadas de los proyectos, el Diario Oficial La Gaceta, el Sistema Costarricense de Información Jurídica (SCIJ), las Unidades Ejecutoras y SIGEPRO del CONAVI (esta última no es de acceso público). Ver anexo 2.
- ✓ Existen plataformas destinadas a la divulgación de la información para garantizar transparencia como es el caso del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP) el cual se enfoca en el proceso licitatorio a nivel nacional. Por su parte, se tiene Mapalnversiones en el que se visualiza, mediante mapas, los proyectos de inversión pública y pretende que los ciudadanos puedan monitorear en tiempo real dónde y cómo las instituciones invierten su presupuesto. Con respecto a los indicadores del Estándar de Datos de CoST utilizados, en Mapalnversiones la información contenida es limitada. En el caso de SICOP, la plataforma es menos amigable para quien no está familiarizado con procesos de contratación administrativa.
- ✓ Las páginas web institucionales no tienden a publicar documentos oficiales de los proyectos y en los casos en que sí lo hacen, la búsqueda no es amigable con el usuario, tal como sucedió en el caso de Acueductos y Alcantarillados en su plataforma de expedientes de proyectos. En general, se debe señalar la diferencia entre publicidad e información para control y transparencia. La primera es información descriptiva y la segunda se refiere más a datos para el control ciudadano de los proyectos, de carácter específico y respaldada en documentos oficiales institucionales.
- ✓ Los formatos de los documentos como contratos, órdenes de servicio, adendas y modificaciones no son homogéneos entre las instituciones.
- ✓ La información solicitada a las Unidades Ejecutoras de los proyectos en estudio no fue entregada en el tiempo de ley que son 10 días hábiles, y específicamente el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) brindó respuesta extemporánea a pesar del plazo adicional que se otorgó a todas las instituciones.
- ✓ Los contactos de los profesionales y funcionarios responsables de los proyectos no estaban publicados, por lo que se tuvo que solicitar de manera reactiva.
- ✓ En cuanto a la entrega de información, en algunos casos ante la solicitud se entregó toda la información existente sobre el proyecto, no solo la específicamente solicitada. Esta situación da la posibilidad de conocer más sobre los proyectos, pero si se tratara de una solicitud de información de un ciudadano, se dificulta su análisis por el volumen y complejidad técnica de la misma.

Por otra parte, se pueden rescatar puntos positivos durante el proceso de búsqueda de información, entre estos:

- ✓ Existen instituciones con valores altos de divulgación proactiva, lo que significa que institucionalmente hay esfuerzos para divulgar datos sobre los proyectos de infraestructura pública.
- ✓ Las instituciones consultadas tienen claro que la información es pública por lo que todas respondieron a la solicitud, con excepción del ICE que entregó la información de forma extemporánea.
- ✓ En todos los casos donde se solicitó información sobre proyectos de infraestructura pública, la información se encontraba y se entregó en formato digital, lo que facilita la entrega misma y su procesamiento.
- ✓ Dado que este proceso consiste en el primer Informe de Aseguramiento de CoST, los encargados en las instituciones no tenían conocimiento previo del tema. Sin embargo, al explicarlo comprendieron su importancia y mostraron colaboración.
- ✓ Se había realizado un estudio de línea base por parte de Aliarse y Deloitte en el 2017 para la Iniciativa de Transparencia en el Sector Construcción (CoST) Costa Rica, lo que respalda algunos de los hallazgos encontrados.

7. Conclusiones y recomendaciones

7.1. Conclusiones

- Los plazos transcurridos para la obtención de información sobre los proyectos (información reactiva) fueron en promedio de 16 días hábiles, es decir, mayor a los 10 días hábiles establecidos en las Leyes N° 9097 *Ley de Regulación del Derecho de Petición* y N°8220 *Protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos*. El menor plazo fue de 8 días hábiles y el mayor plazo 21 días hábiles.
- Se evaluaron 66 indicadores, de los cuales el proyecto con mayor divulgación proactiva es el nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria con un 82%. Por su parte, los proyectos con mayor divulgación reactiva (respuesta de las instituciones) son la Carretera Interamericana Norte en sus tres tramos, Limonal-San Gerardo, San Gerardo-Barranca y Cañas-Limonal y el paso a Desnivel en la Rotonda de las Garantías Sociales. El proyecto con menor divulgación es la planta geotérmica Las Pailas II.
- Según las entidades de adquisiciones de los proyectos analizados, la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) es la institución con mayor porcentaje de divulgación, seguida del CONAVI-MOPT (con el mismo porcentaje total) el AyA, el ICE es quien presenta la divulgación menor. Además, se infiere de los análisis de las entidades financieras que la transparencia y divulgación no dependen de los criterios que establecen, sino de las instituciones que administran los proyectos.
- Se evidenció una tendencia decreciente en la divulgación de la información proactiva conforme se avanza en las etapas de los proyectos y la información sin divulgar se comporta de manera inversa. Esto permite esperar que aquellas obras que se encuentran en las primeras fases presenten niveles altos de divulgación, como el caso del nuevo Hospital Monseñor Sanabria.
- En los indicadores se identifica que a nivel general existe un faltante del informe final en la etapa de Finalización. En la etapa de Ejecución solo se obtuvo en el 29% de los casos, reportes sobre calidad de las obras. Asimismo, de manera pública solo se encontró el contrato en uno de los 7 proyectos aplicables. El número de empresas participantes en los procesos de licitación y los detalles de contacto de la entidad de adquisiciones son datos que se obtuvieron en su mayoría después de hacer la solicitud.
- La carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia) es la que tiene el mayor plazo entre la decisión inicial (desde la aprobación de Ley 7624 Préstamo Export - Import Bank China -Taiwán-para Carretera Florencia - Naranjo) y la firma del contrato, casi de 9 años. A nivel general, se puede inferir que la muestra de los proyectos analizados presenta una media desde la decisión inicial a la firma del contrato cercana a los 2 años.
- En la ampliación de la Ruta Nacional N°32 la duración entre la firma del contrato y el inicio de obras es de 42,3 meses (3 años y medio), se debe a atrasos en la Asamblea Legislativa. Con excepción de este proyecto, la carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia) es la que tiene el mayor plazo entre la firma del contrato y la Orden de Inicio en comparación a los otros proyectos, casi 11 meses, a diferencia del paso a desnivel de Garantías Sociales que presentó solo 26 días. El promedio del plazo entre la firma del contrato y la orden de inicio entre los proyectos estudiados es de 4 meses.
- La carretera Interamericana Norte sección Cañas – Limonal y el Paso a Desnivel en la Rotonda de las Garantías Sociales sobresalen en la cantidad de ofertas para un total de nueve empresas oferentes para cada proyecto.
- El mayor cambio en el costo contractual se dio en la Construcción de la carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia) con una variación del 281% en total, seguido de la Construcción del corredor vial Circunvalación Norte, Ruta Nacional N°39 con un 15%, ambos proyectos no han finalizado. Los proyectos Ruta Nacional N° 32, Sección Intersección Ruta Nacional N°4 (Cruce a Sarapiquí) – Limón, el proyecto geotérmico Las Pailas II y la construcción del paso a desnivel, Rotonda de Zapote (Garantías Sociales) no presentan cambios en el costo contractual.

- El mayor cambio en el plazo contractual se ha dado en la carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia) con un desfase del 225% aunado a que se encuentra suspendida, seguido por la carretera Circunvalación Norte con un 33%. Solamente la ampliación de la Ruta Nacional N°32 y el paso a desnivel de la Rotonda de las Garantías Sociales no reflejan modificaciones en el plazo.
- Las mayores diferencias entre el tiempo contractual y el avance físico se tienen en la carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia). Los porcentajes más homogéneos se muestran en la construcción del paso a desnivel en la Rotonda de las Garantías Sociales, es decir, la diferencia entre el tiempo contractual y el avance físico es muy estrecha.
- El 60% de los proyectos analizados tuvieron algún tipo de apelación en la contratación. El restante 40% de proyectos que no se obtuvo información al respecto o no aplican ya que no se han adjudicado aún, es decir, no hay registro de alguno que no haya tenido apelaciones.
- La carretera a San Carlos, sección Sifón-Ciudad Quesada (La Abundancia) es la que presenta mayor cantidad de modificaciones y órdenes de servicio para un total de 43, a diferencia de la ruta 32 que solamente tiene 3 órdenes de servicio en plazo. Este comportamiento está directamente ligado a las variaciones de costo y plazo contractual.
- Los proyectos que requieren mayor atención de acuerdo con el análisis realizado son la carretera a San Carlos sección Sifón-Ciudad Quesada (La Abundancia) y el proyecto Geotérmico Pailas II. El primero es el más crítico en el desfase del tiempo contractual respecto al avance físico, en el incremento en el costo y en el incremento en el plazo y el segundo es el más crítico en el índice de divulgación por la falta de información disponible.

7.2. Recomendaciones

- Homogenizar las fuentes de información para agilizar el proceso de búsqueda y facilitar el acceso de los interesados, por ejemplo, avanzar en la integración del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP) y Mapalnversiones de MIDEPLAN, que es el visor del Banco de Proyectos de Inversión Pública de ese ministerio.
- Diseñar búsquedas en las plataformas web que sean claras y de fácil acceso para la ciudadanía. Además, se debe diferenciar la información destinada a publicidad y la encargada de proporcionar transparencia. Se considera que la documentación oficial y completa para fomentar transparencia se puede encontrar en sitios oficiales y específicos como, por ejemplo, SICOP y Mapalnversiones.
- Homogenizar los formatos de documentos como contratos, órdenes de servicio, adendas y modificaciones entre las instituciones encargadas de los proyectos.
- Respetar el plazo de ley de 10 días hábiles para recibir respuesta a las solicitudes realizadas, independientemente si el solicitante es una entidad o un ciudadano.
- Publicar el nombre y el contacto de los profesionales y funcionarios responsables de los proyectos, en todas sus etapas, no solamente durante la fase de contratación.
- Generar bases de datos institucionales para contar con la información ordenada y clasificada, para que, si se presenta una solicitud específica, sea respondida de manera oportuna, en lugar de entregar poca información que no satisfaga la necesidad de conocimiento o toda la información existente que dificulte su procesamiento por su mismo volumen.
- Divulgar públicamente información en todas las etapas de los proyectos para evitar la tendencia observada donde las etapas iniciales presentan una adecuada difusión, mientras que a medida que avanza la ejecución disminuye la divulgación.

- Presentar en la última fase un informe final que incluya el alcance del proyecto, la explicación de los cambios de las condiciones iniciales, las fechas de recepción definitiva o finiquito, entrega y recibido conforme. En la etapa de ejecución, proporcionar los reportes de aseguramiento de calidad realizados por entes independientes. Divulgar de manera pública los contratos, las adendas, las modificaciones del contrato y órdenes de servicio, los reajustes en los precios del contrato y el número de empresas participantes en los procesos de licitación.
- Prestar atención a los plazos entre la decisión de aprobación del proyecto y la firma del contrato y desde la firma del contrato hasta el inicio de las obras para que no sean demasiado largos.
- Prestar especial atención a la construcción de la carretera a San Carlos sección Sifón-Ciudad Quesada (La Abundancia) debido a que presenta el mayor desfase del tiempo contractual respecto al avance físico, el mayor incremento en el costo y en el plazo contractual. Además, en términos de la información divulgada, prestar atención al Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) ya que es el encargado del proyecto Geotérmico Pailas II el cual presenta la divulgación más baja por la falta de información disponible con respecto a los indicadores del Estándar de Datos de Divulgación de CoST utilizado para este informe.
- Se recomienda a nivel nacional, considerar definir un estándar mínimo de divulgación proactiva de los proyectos de infraestructura pública de forma estandarizada, pues al no existir requisitos mínimos, la cantidad de información disponible es heterogénea entre instituciones.

8. Fuentes de consulta

- Aliarse-Deloitte. (2017). *Estudio de Línea Base CoST*. Costa Rica: Deloitte.
- CoST . (2011). *Nota Informativa*. Construction Transparency.
- CoST Guatemala. (2016). *Sexto Informe-Manos a la obra con la Transparencia y el Control de la Infraestructura Pública*. Guatemala.
- CoST Honduras. (2015). *Resultados del Primer Proceso de Aseguramiento de Proyectos de Infraestructura Pública*. Honduras.
- CoST Honduras. (2018). *Quinto Aseguramiento de proyectos de infraestructura Pública*. Honduras: CoST.
- CoST. (s.f.). *Mejor valor para las inversiones en infraestructura pública*. Obtenido de [www.constructiontransparency.org](http://constructiontransparency.org)
- Gobierno Abierto. (s.f.). *CoST-Más valor para la inversión pública en infraestructura*. Obtenido de Gobierno Abierto: <http://gobiernoabierto.go.cr/cost/#1498684198534-2936a953-53c8>
- Mideplan. (2019). *Acerca de MapaInversiones*. Obtenido de MapaInversiones Costa Rica: <http://mapainversionescr.mideplan.go.cr/ComoFunciona/Sitio>
- Ministerio de Hacienda. (30 de mayo de 2019). *Dirección de Crédito Público*. Obtenido de <https://www.hacienda.go.cr/contenido/703-direccion-general-de-credito-publico>
- MOPT. (19 de julio de 2019). *Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica*. Obtenido de <https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/cdd341d8-fe66-4c13-971b-a8c739a136bb/19-07-2019+Licitacion++Barranca+-+Limonal+y+La+Angostura.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=cdd341d8-fe66-4c13-971b-a8c739a136bb>
- MOPT-MIDEPLAN. (2017). *Decreto Ejecutivo N°40380-MP-H-MOPT-MIDEPLAN*. San José: Gobierno de la República.
- Rodríguez M., J. D., & Herra Gómez, L. D. (2017). *Factores del desarrollo exitoso de los proyectos de infraestructura vial ¿Por qué se dan resultados no exitosos en los proyectos viales?* San José: LanammeUCR. Obtenido de https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/829/informe_resultados_no_exitosos_proyectos_viales.pdf?sequence=1&isAllowed=true

9. Anexos

9.1. Resumen de los indicadores

En el Cuadro 9 se tienen los indicadores por fase de proyecto, el porcentaje encontrado de cada indicador respecto al total de proyectos considerando tanto la información reactiva como proactiva y la descripción.

Cuadro 9. Porcentaje encontrado por indicador y su descripción.

Etapas de los proyectos	Indicador	Porcentaje encontrado	Descripción del indicador
Identificación y preparación del proyecto	Número que identifica el proyecto	90%	Código asignado en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN. Si el proyecto no está inscrito en el BPIP, corresponde al Número de procedimiento registrado en SICOP
	Responsable del proyecto	100%	Nombre de la institución pública responsable del proyecto
	Nombre del proyecto	100%	Nombre o descripción con el que se identifica el proyecto
	Ubicación del proyecto	100%	Lugar(es) donde se ejecutará el Proyecto
	Propósito (objetivo)	100%	Objetivo general del Proyecto (problemática a solucionar)
	Descripción del proyecto	100%	Detalle de las características generales del proyecto
	Alcance del proyecto (producto principal)	100%	Objetivos que se pretenden lograr con la implementación del proyecto
	Impacto ambiental	100%	Estudios de viabilidad o evaluación de Impacto Ambiental
	Detalles de contacto del responsable del proyecto	100%	Detalles de contacto de la persona o personas responsable(s) del proyecto por parte de la institución (teléfono, email, etc.)
	Fuentes de financiamiento	100%	Fuente(s) por medio del cual se financia dicho Proyecto
	Presupuesto del proyecto	100%	Presupuesto estimado inicialmente
	Fecha de aprobación del presupuesto del proyecto	100%	Fecha en que se aprobó el presupuesto para el proyecto
Ejecución y monitoreo del proyecto	Programa multianual y presupuesto	90%	Presupuesto anual de la institución, especificando el presupuesto del Proyecto
	Resumen del proyecto o estudio de viabilidad	100%	Estudio de viabilidad del Proyecto

	Evaluación de impacto social y ambiental	100%	Estudio de impacto ambiental y social del Proyecto
	Plan de reasentamiento y compensación	100%	Plan para reubicar o compensar a la población expropiada
	Oficiales del proyecto y roles	80%	Personas encargadas de la preparación técnica del Proyecto y sus roles
	Acuerdo financiero	100%	Acuerdos con otras instituciones para el financiamiento del Proyecto (BID, CAF, BCIE, etc.)
	Plan de adquisiciones	90%	Presupuesto anual de la institución especificando el presupuesto para el Proyecto dentro del Plan de Adquisiciones
	Decisión de aprobación del proyecto	80%	Decisión interna de la institución de realizar la licitación antes de publicarla
Proceso de adquisiciones y contratación	Fecha del contrato	78%	Fecha de la firma del Contrato
	Entidad de adquisiciones	100%	Entidad Licitante
	Detalles de contacto de la entidad de adquisiciones	80%	Datos del contacto(s) de la entidad licitante (teléfono, email, etc.)
	Tipo de adquisiciones y contrataciones utilizadas	90%	Tipo de procedimiento de contratación administrativa
	Tipo de contrato	75%	Tipo de contrato si es obra, servicio o adquisición de bienes
	Estado del contrato (actual)	80%	Porcentaje de avance del proceso de contratación
	Número de empresas participantes	80%	Cantidad de oferentes en la licitación
	Estimación del costo del contrato	90%	Precio de referencia (Valor estimado del contrato)
	Entidad administradora del contrato	80%	Entidad que administra el contrato
	Título del contrato	71%	Nombre del Proyecto en el Contrato
	Empresa contratada	90%	Empresa adjudicada o que firma el contrato
	Precio de contratación	88%	Monto adjudicado
	Alcance del trabajo según contrato	75%	Alcance del Proyecto según el contrato
	Oficiales del contrato y roles	89%	Servidores públicos encargados de la preparación técnica del proyecto y sus cargos

	Método de adquisiciones	90%	Tipo de licitación
	Documentos de oferta	88%	Propuestas de todos los oferentes
	Resultados de la evaluación de ofertas	75%	Informe de evaluación de las propuestas
	Reporte del diseño del proyecto	80%	Especificaciones técnicas de los planos
	Acuerdo de contrato y condiciones	71%	Contrato firmado
	Registro y propiedad de las empresas	86%	Registro de la empresa y sus propietarios
	Especificaciones y planos	89%	Especificaciones y planos del Proyecto
Ejecución	Fecha de inicio y duración del contrato	88%	Fecha de inicio según la orden de inicio y plazo de ejecución según el contrato
	Variaciones en el precio del contrato	86%	Adendas u órdenes de cambio con referencia a variaciones en el contrato
	Aplicación cláusula de escalamiento	71%	Cláusula de variación o reajustes de precios en el contrato
	Variaciones en la duración del contrato	86%	Variaciones en la duración del contrato, posteriores a su firma, mediante adenda o acuerdo entre partes
	Variaciones en el alcance del contrato	86%	Variaciones de alcance del contrato, posteriores a su firma, mediante adenda, por cambio en el objeto del contrato
	Razones de cambios en el precio	86%	Explicación en los cambios de precio del contrato, que se da por Adenda u Orden de cambio
	Razones para cambios en el alcance y la duración	86%	Explicación en los cambios de alcance y duración del contrato, que se da por Adenda u Orden de cambio
	Lista de variaciones, cambios, enmiendas	86%	Adendas, modificaciones al contrato y órdenes de servicio
	Reportes de aseguramiento de calidad	29%	Auditorías realizadas por entidades independientes
	Registro de desembolsos o certificados de pago	86%	Registro de pagos realizados al contratista
	Enmiendas al contrato	71%	Adendas y modificaciones al contrato
	Lista de aprobaciones de escalada	71%	Reajustes de precios en el contrato

Finalización	Estado del proyecto (actual)	50%	Situación del Proyecto luego de su entrega
	Costo de finalización	100%	Costo final del Proyecto
	Fecha de finalización	100%	Fecha de entrega el Proyecto al Estado
	Alcance a la finalización	0%	Alcance final del Proyecto. El impacto que se describe en el Informe de entrega al final del objeto contractual
	Razones de cambios en el proyecto	0%	Explicación de los cambios en las condiciones iniciales de la licitación, que se incluyen en el informe de entrega final
	Referencia a informes de auditoría y evaluación	83%	Referencia de Auditorías Técnicas (LanammeUCR) o Auditorías de entes de control superior y auditorías internas (operativa, evaluativa y estudios especiales), así como referencias del propio proceso por medio de Informes de avance, inspección y finalización del proyecto
	Fecha de actualización	0%	Referencia a las fechas de recepción provisional, recepción definitiva y finiquito, aún y cuando la obra puede estar en operación
	Reporte de avance de ejecución	71%	Informes o reportes de avance de la ejecución del Proyecto
	Decisión de enmienda al presupuesto	86%	Documento que autoriza la adenda al contrato
	Reporte final del proyecto	33%	Informe de entrega y recibido conforme del Proyecto
	Reporte de evaluación del proyecto	25%	Informe final
	Reportes técnicos de auditoría	71%	Informes o notas de auditoría emitidas por el LanammeUCR, la Contraloría u otra entidad autorizada
	Reportes financieros de auditoría	67%	Informes o reportes financieros de auditoría interna, de la Contraloría u otra entidad autorizada

9.2. Fragmentación de las fuentes de información proactiva para los proyectos

Cuadro 10. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Carretera Interamericana Norte, sección Cañas - Limonal.

Fuente	Total
Mapainversiones	4
Presidencia de la República de Costa Rica	10
MOPT	3
MIDEPLAN	3
CFIA	2
Registro Nacional	1
La Gaceta	1

Cuadro 11. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Carretera Interamericana Norte, sección Limonal - San Gerardo.

Fuente	Total
Mapainversiones	4
Presidencia de la República de Costa Rica	3
MOPT	1
MIDEPLAN	2
CFIA	1
La Gaceta	1

Cuadro 12. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Carretera Interamericana Norte, sección San Gerardo - Barranca.

Fuente	Total
Mapainversiones	4
Presidencia de la República de Costa Rica	2
MOPT	2
MIDEPLAN	2
CFIA	1
La Gaceta	1

Cuadro 13. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Carretera a San Carlos, tramo Sifón - Ciudad Quesada (La Abundancia).

Fuente	Total
Mapainversiones	5
MOPT	5
CONAVI	9
SETENA	2
SCIJ	3
LanammeUCR	7
CGR	1
Registro Nacional	1

Cuadro 14. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Carretera Circunvalación Norte, Ruta Nacional No. 39.

Fuente	Total
Mapainversiones	4
MOPT	1
CONAVI	11
SETENA	2
SCIJ	2
CGR	9
CompraRED	2
LanammeUCR	1
Registro Nacional	1
La Gaceta	1

Cuadro 15. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto de la Ruta Nacional N°32, sección: intersección con la Ruta Nacional No. 4 - Limón.

Fuente	Total
Mapainversiones	2
CONAVI	19
SETENA	1
SCIJ	1
La Gaceta	1
Ministerio de Hacienda	1

Cuadro 16. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto del Paso a Desnivel en la Rotonda de las Garantías Sociales.

Fuente	Total
Mapainversiones	4
Presidencia de la República de Costa Rica	5
UNOPS	6
Registro Nacional	1
La Gaceta	7

Cuadro 17. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto del Nuevo Hospital Víctor Manuel Sanabria Martínez, Puntarenas.

Fuente	Total
Presidencia de la República de Costa Rica	3
La Gaceta	2
Ministerio de Hacienda	2
MIDEPLAN	1
CCSS	19

Cuadro 18. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto del Proyecto geotérmico Las Pailas II.

Fuente	Total
Presidencia de la República de Costa Rica	1
SCIJ	2
La Gaceta	1
Ministerio de Hacienda	2
ICE	6

Cuadro 19. Fuentes de información de los indicadores proactivos en el proyecto del Acueducto Sardinal-El Coco-Ocotal.

Fuente	Total
Presidencia de la República de Costa Rica	3
AyA	31
MIDEPLAN	1
Dirección de aguas	8
Registro Nacional	1
La Gaceta	3

Grupo Multisectorial CoST Costa Rica:

Sector Público



Sector Privado



Sociedad Civil



Observadores Permanentes





Primer Informe de Aseguramiento de Proyectos de Infraestructura Pública en Costa Rica

Palabras clave: CoST, Infraestructura, Información, Transparencia, Costa Rica, Datos.

Centro de Transferencia Tecnológica - LanammeUCR

Diagramación y diseño: Daniela Martínez Ortiz

Control de calidad: Óscar Rodríguez Quintana

Noviembre, 2019