

**Asamblea Legislativa
Comisión Especial Investigadora de
las Concesiones de Obra Pública**



INFORME DEL FRETE AMPLIO

Proyecto Carretera San José-Caldera

**Diputado José
María Villalta
Flórez-Estrada**

ÍNDICE

PRESENTACIÓN -----	3
1. INTRODUCCIÓN -----	5
2. SE INTEGRA LA COMISIÓN EXCLUYENDO AL FRENTE AMPLIO-----	7
3. EL PLN UTILIZA UNA TÁCTICA DILATORIA Y OBSTRUCCIONISTA -----	9
4. DE LAS LICITACIONES PÚBLICAS A LAS CONCESIONES -----	10
5. UNA ACUMULACIÓN DE INCUMPLIMIENTOS, IRREGULARIDADES Y ALCAHUETERÍA-----	11
6. QUEDA COMPROBADO EL DAÑO AMBIENTAL -----	16
7. SETENA SE ACOMODA AL CONCESIONARIO-----	19
8. SE PERMITE AL CONCESIONARIO HACER UNA FIESTA FINANCIERA-----	21
9. CNC COMIENZA LA ESTRATEGIA DEL “YO NO FUI” -----	26
10. LA CAPS SE LAVÓ LAS MANOS, DE ANTEMANO -----	29
11. GERENCIA DEL PROYECTO Y CONCESIONARIO: “YO TAMPOCO FUI” -----	32
12. LANAMME PONE EN EVIDENCIA LOS INCUMPLIMIENTOS DEL CONCESIONARIO -----	36
13. LA CONTRALORÍA HIZO TODO BIEN... -----	37
14. EXMINISTRA GONZÁLEZ RECIBE PREMIO DE... CONSTRUCTORES DE CARRETERAS ESPAÑOLES -----	41
15. EXMINISTRO MARCO VARGAS: “FUE TETÉ...” -----	42
16. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES -----	45

Fotos de portada: Supervisora CACISA-Cano Jiménez, presentada por LANNAME-UCR, y diario La Nación.

PRESENTACIÓN

Al finalizarse este Informe, el Ministerio Público procedía a allanar las sedes de todas las partes involucradas en el desarrollo de la Concesión San José-Caldera.

El Frente Amplio no puede menos que alegrarse de que la Fiscalía de la Nación haya tomado la decisión, así, de preservar la evidencia que pueda permitirnos llegar a la verdad real de los hechos y a individualizar responsabilidades.

Y nos alegramos, en el Frente Amplio, porque desde hace varios años ya, venimos advirtiendo del peligroso recorte de la democracia formal en nuestro país, que viene ejecutándose diligentemente desde que, mediante matrículas, un partido tradicional, el PLN, logró esquivar a una mayoría que le era adversa, en la Asamblea Legislativa, y apeló a una complaciente Sala IV, para lograr lo que parecía inaudito en la cultura política costarricense: que el Poder Judicial modificara la Constitución y reintrodujera la reelección presidencial.

A partir de ese momento, hemos vivido el copamiento de las instituciones claves del país por parte de un partido político tradicional, y como consecuencia de ello, hemos visto el debilitamiento de los controles, y de los pesos y contrapesos, que tienen que darse para que pueda decirse que existe una democracia representativa.

En este sentido, si bien el panorama todavía no es transparente ni en la propia Fiscalía de la Nación, resulta esperanzador que se haya iniciado esta investigación y, repito, esto causa satisfacción en las filas del Frente Amplio.

Sin embargo, como diputado y, por lo tanto, como responsable de ejercer el control político, uno de los dos pilares sobre los que se apoya el ejercicio del Poder Legislativo, también es mi deber exponer, en este Informe independiente, los principales hechos ocurridos en torno a la Concesión San José-Caldera, según hemos podido dilucidarlos en la Comisión Especial Investigadora de las Concesiones de Obra Pública y que, en criterio del Frente Amplio, apuntan a la necesidad de que se realicen las pesquisas del caso para establecer tanto la responsabilidad política como la responsabilidad penal respectiva.

El hecho más relevante, y que a estas alturas es obvio para la población costarricense, tiene que ver con la responsabilidad política de lo ocurrido con esta Concesión.

Tiene que ver con el hecho de que el Expresidente Óscar Arias, apoyado en un entramado institucional cuidadosamente articulado desde la administración que lo antecedió, utilizó irresponsablemente el esquema de Concesión de Obra Pública con propósitos electorales, al acelerar la inauguración de la carretera San José Caldera diez días antes de las elecciones de febrero de 2010.

COMISIÓN ESPECIAL DE CONCESIONES

Para llegar a ese punto, a los responsables políticos y administrativos de su administración no les importó ceder ante la práctica extorsiva de una compañía que, en España, ya es famosa por su modus operandi.

Pero el pueblo costarricense no es ni tonto ni corrupto, de modo que las rechiflas que ahora experimentan esos responsables políticos, no tienen nada de casuales.

En este Informe, que hemos preparado especialmente para información del pueblo costarricense, pero también para la Comisión Investigadora -de la que fuimos deliberadamente excluidos por el oficialismo-, detallamos los hechos y sus responsables en relación con una obra que costará carísimo a la ciudadanía costarricense, que ya cobró la vida a una persona, y probablemente a otras que han muerto en accidentes en esa vía, que incluso hoy no está terminada ni tiene iluminación ni otras condiciones de seguridad y confort en todos sus tramos.

De una obra, en fin, que pretendió ser usada como botín político por grupos inescrupulosos, que parece no han tenido suficiente y aspiran, a pesar de todo, a entronizarse en el país.

En el Frente Amplio confiamos en que el pueblo costarricense tendrá la honestidad, la lucidez y la energía suficientes para detenerlos. Y creemos que una ciudadanía informada es el mejor aliado para lograr una Costa Rica más desarrollada, inclusiva, solidaria y honesta.

*José María Villata Flórez-Estrada
Diputado del Frente Amplio*

1. INTRODUCCIÓN

El Proyecto de la carretera San José-Caldera cubre tres secciones: I. San José-Escazú-Santa Ana; II. Santa Ana-Alajuela-Orotina; y III. Orotina-Esparza.

En el año 2000, se publicó el Cartel de Licitación, que se adjudicó al Consorcio Cartellone-ACOSOL S. A. Luego, en el 2001, se traspasó al Consorcio Construcciones Viales (COVISA S.A.) y, finalmente, en el 2006, al actual Concesionario, Autopistas del Sol S.A.

El contrato original, establecido en el cartel de la licitación, fue sucesivamente modificado mediante cuatro añadidos o *adenda* (los No. 1, 2, 3, y 5, porque el 4 fue rechazado por la Contraloría), y un Convenio Complementario.

Como verán a continuación las lectoras y lectores de este Informe, cada uno de estos añadidos implicó cambios fundamentales al cartel de licitación, que a la larga terminaron por más que duplicar el precio de la carretera y variar los riesgos originalmente asumidos por la Administración Pública y el Concesionario.

Desde el análisis hecho por la Fracción Legislativa del Frente Amplio, de toda la información recogida en el marco de la participación del diputado José María Villalta Flórez-Estrada en la Comisión Especial Investigadora, queda claro que los procesos de Concesión de Obra Pública, en Costa Rica, se prestan para que empresas privadas sin escrúpulos presionen a la Administración Pública y a los políticos igualmente inescrupulosos, argumentando la imposibilidad de cumplir a tiempo con las obras, a cambio de que se les aumenten una y otra vez sus ganancias.

También resulta claro que la tentación demagógica, para los políticos, los lleva a someter a los funcionarios y funcionarias encargadas de llevar adelante estos procesos de concesión, a una presión indebida, con el fin de que esos políticos puedan usufructuar de obras que consideran su patrimonio electoral.

Y esto ocurre, primero, porque la institucionalidad desarrollada por el país para esta clase de procesos, fundamentalmente en el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), es todavía muy débil, como reconocieron todas las partes a lo largo de esta investigación. Y, segundo, porque la larga mano de la política tradicional utiliza al funcionariado público como una correa de transmisión para sus fines partidarios e incluso personales.

En medio, queda atrapada la población que, sin duda alguna, quiere esas obras públicas y las necesita, ya sea para maximizar su esfuerzo laboral y económico, o simplemente para alcanzar una mejor calidad de vida.

Y es esta población, como en el caso del Proyecto San José-Caldera, usuaria de la carretera, la que está pagando ya el sobreprecio económico que las irregularidad y la probable corrupción – que investiga, ahora, el Ministerio Público-, permitieron.

Ahora bien, ¿ocurren estas cosas simplemente porque la “naturaleza humana” es débil frente a las tentaciones de incumplir las obligaciones éticas?

Sin duda alguna, responder que “sí” sería la explicación más cómoda para despachar, fácilmente, problemas políticos que, si bien tienen múltiples

causas, pueden y deben ser identificadas, con el fin de no caer, como país, en la repetición de estos casos, que mellan la confianza y la credibilidad en la nación.

En este sentido, consideramos importante poner de relieve al menos dos de las causas de lo ocurrido con esta Concesión de Obra Pública.

La primera tiene que ver con el cambio del modelo de desarrollo impulsado por los partidos tradicionales desde los años 80 del siglo XX.

Si bien es cierto que el proyecto neoliberal, que privilegia a la empresa privada por sobre la actuación del Estado, en la economía, tiene su origen en los centros de poder internacionales, también es cierto que la clase política tradicional de nuestro país optó por embarcarse en esta corriente.

De allí que sostenidamente haya procedido a dismantelar la institucionalidad creada por el Estado Social de Derecho, antes y después de la Guerra Civil del 48, con el fin de facilitar, e inclusive de subsidiar, la creación de burguesías artificiales – como la bancaria y financiera, y las que hoy se quieren alimentar en torno a las telecomunicaciones, la electricidad y los seguros-, grupos de nuevos ricos cuya ostentación contrasta con el creciente deterioro de las condiciones de los servicios y de la infraestructura del país, y con una persistente pobreza de más del 20% de las y los costarricenses.

Esta opción de las élites tradicionales es la que privilegió, por ejemplo, desarrollar a un costo altísimo la Concesión San José-Caldera, en lugar de buscar los medios y vías para fortalecer la gran experiencia y capacidad estatal para impulsar no solo las carreteras, sino el desarrollo del país.

Porque, además, la historia muestra que las políticas neoliberales están en retroceso y, en la actualidad, incluso sus principales propulsores, como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, reconocen la importancia de la conducción pública de la economía.

Con la debida voluntad política, será posible encontrar los medios financieros y la conjunción de energías para impulsar el desarrollo nacional, sin caer en esquemas onerosos y éticamente cuestionables.

La segunda causa, consustancial a la anterior, es la arremetida autoritaria de esas élites tradicionales sobre la institucionalidad democrática, como señala el diputado del Frente Amplio en la presentación de este Informe.

Nuestro pueblo ha sido testigo –porque las viene resistiendo- de las acciones, muchas de ellas exitosas, de estos grupos, para forzar este cambio de modelo de desarrollo, cuando la movilización social y las leyes vigentes se lo impiden.

Y esto ha dado, a esos grupos, una sensación de impunidad, de que no importa cuán evidentes sean, ya, sus actos, pueden salirse impunemente con las suyas.

No es casual, después de haber forzado la aprobación de la reelección presidencial, después de haber puesto en acción el vergonzosamente célebre “Memorando del Miedo”, que se recurra a llamadas telefónicas para paralizar procesos del Ministerio Público, o que se utilicen donaciones, que son dinero del país, como la del BCIE, para contratar consultorías sin Términos de Referencia, concursos públicos ni presentación de facturas debidamente

timbradas, como si se tratara de utilizar la caja chica de una pulpería particular.

De allí la importancia de la constitución de la Comisión Investigadora Especial de las Concesiones de Obra Pública.

Por primera vez, desde hace un ya largo rato, la oposición política, en la Asamblea Legislativa, logró unirse –no sin las reticencias o las dobles caras de algunos-, para ponerle un límite a estos grupos.

Y, por supuesto, al final, el oficialismo tuvo que sumar sus votos para que se creara esta Comisión, a riesgo de quedar en evidencia como obstáculo en la lucha por la transparencia en la función pública y contra la corrupción.

Por ello mismo, tampoco es casual que el oficialismo y sus amistades movieran cielo y tierra para impedir que el diputado del Frente Amplio formara parte de esta Comisión, probablemente con la esperanza de poder negociar alianzas que terminaran por neutralizar el objetivo de aquella.

Pero no pudieron impedir que el diputado del Frente Amplio pusiera en práctica los derechos que le asisten, y así se ha constituido en un factor activo y decisivo en los resultados que esta Comisión está alcanzando.

Esta experiencia de unidad opositora en la Asamblea Legislativa también permitió crear la Comisión Especial Investigadora sobre el uso de los fondos del BCIE, con lo cual el impulso de esos grupos de poder de “estar por encima del bien y del mal” va encontrando su tope.

En vista del copamiento de las instituciones claves de la democracia costarricense, que los grupos tradicionales de poder han logrado, la

existencia de esta voluntad opositora, hoy, constituye un factor fundamental para empezar a reequilibrar el campo de la acción política en el país, y después, incluso remontar el ya anacrónico empuje neoliberal.

La Fracción Parlamentaria del Frente Amplio entrega, entonces, este Informe con su valoración sobre los hallazgos logrados en la Comisión Investigadora de las Concesiones de Obra Pública, en cuanto al Proyecto San José-Caldera, como un instrumento de información que permita a la ciudadanía costarricense conocer lo que está ocurriendo y también sumarse al esfuerzo de quienes, como el Frente Amplio, creemos que es posible cambiar de rumbo, ordenar nuevamente nuestra casa, Costa Rica, y recobrar la esperanza de vivir en un mundo más inclusivo y solidario.

2. SE INTEGRA LA COMISIÓN EXCLUYENDO AL FRENTE AMPLIO

La Comisión fue integrada por siete diputados: Víctor Emilio Granados Calvo (PASE), Presidente; Walter Céspedes Salazar (PUSC), Secretario; Carlos Avendaño Calvo (PRN); Fabio Molina Rojas y Víctor Hugo Víquez Chaverri (PLN); y Manuel Hernández Guzmán Rivera y Néstor Manrique Oviedo (PAC), quienes fueron nombrados por el Presidente de la Asamblea después de un prolongado y controversial proceso, que tuvo como característica notoria la voluntad del oficialismo de excluir de ella al diputado del Frente Amplio.

Lo anterior puede afirmarse a partir de los siguientes hechos:

-En su sesión Ordinaria del 26 de agosto de 2010, la oposición legislativa, unida,

“Oposición los acusa de entorpecer comisión desde el arranque

Liberación quiere revisar concesiones desde 12 años atrás

Gerardo Ruiz Ramón
gruiz|@diarioextra.com

En peor ambiente no pudo haber empezado la Comisión Especial que estudiará las concesiones de obra pública. (...) El PLN pretende que la indagatoria se haga en orden cronológico, empezando por la primera concesión realizada hace 12 años; la cárcel de Pococí, mientras tanto los partidos Frente Amplio, Acción Ciudadana (PAC) y la Unidad Social Cristiana (PUSC) quieren arrancar investigando a fondo las últimas concesiones de obra pública que ha hecho el país: la carretera a Caldera, la pista a San Ramón y las concesiones portuarias de Moín y Caldera.

OBSTRUCCIONISMO. José María Villalta, diputado de Frente Amplio, sostuvo que la actitud de los diputados del PLN, Fabio Molina y Víctor Hugo Víquez, fue destructiva, al impedir que la comisión citara a comparecer a la ex ministra de Obras Públicas y Transportes, Karla González, y a otros ex funcionarios de la administración pasada. (...).”

Fuente: Diario Extra. 22/09/10.

forzó al PLN a aprobar, por unanimidad, con 50 votos, una moción para crear una Comisión Investigadora de los procesos de concesión otorgados y por otorgar, por el Estado costarricense.

A la Comisión se le dio un plazo de seis meses contados a partir de su instalación, para rendir los informes y, en general, para el cumplimiento de sus atribuciones, aunque dicho plazo podría ser prorrogado. La moción aprobada estableció que la Comisión estaría integrada por dos diputados del Partido Liberación Nacional (PLN), un diputado del Partido Acción Ciudadana (PAC), uno del Partido Movimiento Libertario (ML), uno del Partido Unidad Social Cristiana (PUSC), uno del Partido Accesibilidad Sin Exclusión (PASE) y uno en representación de las tres fracciones con un solo legislador, a saber: Frente Amplio (FA), Partido Renovación Costarricense (PRC) y Partido Restauración Nacional (PRN).

-El diputado Villalta Flórez-Estrada logró el apoyo, por escrito, del diputado Justo Orozco, del PRC, para que ocupara la representación de las fracciones de un solo diputado.

A partir de ese momento, el PLN demoró la designación de sus dos representantes -lo cual, a su vez, retardó la instalación de la Comisión-, con el propósito de dar curso a sus negociaciones tanto con la fracción del PRC como con la del PRN, en busca de revertir el apoyo del primero para el diputado del Frente Amplio, y así lograr excluirlo de la integración oficial de esta Comisión Investigadora.

Este proceso de negociaciones tomó once días hábiles, desde el acuerdo del Plenario de crear la Comisión, el 26 de agosto, hasta su instalación, el 13 de setiembre. De allí que el Presidente del

DIPUTADO JOSÉ MARÍA VILLALTA FLÓREZ-ESTRADA:

(...) Seguimos esperando en el Frente Amplio la conformación de la Comisión que investigará las concesiones. Algunos diputados oficialistas le han dicho a la prensa que somos los diputados de los partidos llamados unipersonales, los que no permitimos que se conforme esta Comisión; pues tengo que decir que desde hace días está en el Directorio una nota firmada por este diputado y por el diputado Justo Orozco, en la que proponemos mi nombre para integrar esa Comisión y creo que dos de tres diputados es suficiente para decidir su integración.

¿Por qué hay tanto interés de algunos diputados en el sentido de excluir al diputado del Frente Amplio de la Comisión que investigará las concesiones? Han hecho presiones, llamadas, no quieren que investiguemos las concesiones, que estemos en esa Comisión. Y me pregunto por qué será, ¿qué es lo que tienen miedo que destapemos?

Fuente: Plenario Legislativo. Acta No. 73 de 8-9-2010. Pgs. 25 y 30.

Directorio Legislativo, diputado Luis Gerardo Villanueva, tuviera que dar explicaciones ante el constante apremio de los partidos de oposición.

-Sin embargo, fue hasta el día siguiente, Después de que el diputado Orozco cambiara su posición y afirmara que apoyaba tanto al diputado Villalta como al diputado Avendaño, que Villanueva, anunció la integración de la Comisión, con la inclusión del diputado Avendaño y no del diputado del Frente Amplio, es decir, resolviendo el “empate” a favor del primero.

-Ante esta situación, en la siguiente sesión del Plenario, el diputado del Frente Amplio apeló la decisión del Presidente legislativo.

Sin embargo, este rechazó la apelación y el diputado Villalta quedó oficialmente excluido de la Comisión.

El diputado Villalta, sin embargo, ejercería su derecho a asistir y a tener voz, aunque no voto, y participaría activamente en todas las sesiones.

La Comisión inició su labor el 21 de setiembre de 2010, en medio de las trabas y dilaciones constantes de los dos representantes del oficialismo, lo cual marcaría la estrategia a seguir por el PLN a lo largo de la investigación.

3. EL PLN UTILIZA UNA TÁCTICA DILATORIA Y OBSTRUCCIONISTA

En la primera sesión de la Comisión, se desechó el planteamiento del PLN para que se investigaran las concesiones de obra pública en orden cronológico, y así desviar la atención de aquellas que, como el proyecto de la carretera San José-Caldera, son responsabilidad del gobierno de su partido.

A esto se sumó el hecho de que el diputado Víctor Hugo Víquez (PLN) reiteradamente pretendió que se impidiera al diputado Villalta el derecho que tiene todo legislador o legisladora de participar en cualquier Comisión, aunque no forme parte de ella.

En la segunda sesión, la táctica del PLN consistió en presentar mociones de revisión sobre sus mociones, que habían sido rechazadas en la sesión anterior, así como en solicitar reiterados recesos, siempre en la línea de dilatar e imposibilitar que pudieran ser llamadas a comparecer las y los responsables políticos y técnicos del proyecto San José-Caldera.

Finalmente, y a riesgo de quedar en evidencia ante la opinión pública, a la representación del oficialismo no le quedó más remedio que sumar sus votos para aprobar la lista de personas que serían citadas a comparecer ante la Comisión.

4. DE LAS LICITACIONES PÚBLICAS A LAS CONCESIONES

El ingeniero Rodolfo Méndez Mata, ex ministro de Obras Públicas y Transportes bajo las administraciones Carazo y Rodríguez, fue la primera persona en comparecer ante la Comisión, el 12 de octubre del 2010, en su cuarta sesión.

El ex-funcionario se auto-describió como “el último ministro de Obras Públicas y Transportes que dispuso de un presupuesto amplio para la ejecución de obra, y eso fue cuando tuve el honor de servir al país en el Gobierno de don Rodrigo Carazo, entre 1978 y 1980.”

Méndez recordó que, entonces, se disponía del 13.5% del Presupuesto Ordinario de la República para el sector, además de créditos de los organismos

financieros internacionales para inversiones públicas.

Luego se produjo la crisis económica mundial, la cual, si bien el ex-funcionario no se refirió a ello, fue abordada con el cambio del modelo de desarrollo que implicó el abandono de la inversión pública sostenida en el mantenimiento y expansión de la infraestructura, y su sustitución por la inversión privada.

Finalmente, Méndez Mata reconoció el fracaso del programa de concesión de obra pública iniciado cuando ocupó el cargo nuevamente, bajo la administración Rodríguez.

En su diagnóstico, ese fracaso ocurrió debido a que: no se le dio continuidad al programa; no se logró consolidar el Consejo Nacional de Concesiones (CNC); y no se aportaron los recursos requeridos.

“Todos los procesos de concesión, hasta este momento, han fallado”, dijo, y consideró que esta es suficiente razón para “hacer una pausa” y realizar una investigación sobre los que se encuentran en marcha.

El ex-ministro del MOPT advirtió sobre dos aspectos de los procesos de concesión realizados hasta este momento: i. la renegociación de los contratos varió “totalmente” los términos de los carteles de licitación, y ii. los largos períodos de paralización de los proyectos facilitaron a los concesionarios reclamar costos adicionales, con negociaciones cada vez más onerosas para el Estado y las personas usuarias.

“Cada vez que se da una renegociación de un contrato para atender demandas de un Concesionario, el que tiene la presión o siente la presión o el deseo de

ejecutar la obra es el Estado, y el Concesionario, conociendo esto, aprovecha los momentos y las circunstancias para buscar un incremento en sus beneficios económicos. A través de esas paralizaciones ha habido incrementos desmedidos en el costo de las obras”, enfatizó.

Méndez Mata también advirtió que los estudios técnicos de la cartera de proyectos con que cuenta el MOPT se han desactualizado, y que los incumplimientos del Estado, como órgano concedente, también contribuyen a encarecer las concesiones.

5. UNA ACUMULACIÓN DE INCUMPLIMIENTOS, IRREGULARIDADES Y ALCAHUETERÍA

En esa misma sesión de la Comisión compareció, por primera vez, el ingeniero Enrique Molina Moscoa, representante del consorcio Euroestudios Ingenieros de Consulta e IMNSA Ingenieros Consultores, que fue la primera Supervisora de la obra en construcción (entre el 17 de noviembre de 2007 y el 11 de setiembre de 2009).

El ingeniero Molina centró su presentación en demostrar que el CNC dio el visto bueno para la puesta en servicio provisional de la segunda sección del proyecto –Ciudad Colón-Orotina-, sin que se cumpliera lo estipulado en el cartel de licitación o contrato.

Este estipula que “la autorización provisional no se podrá otorgar si existen obras incompletas o defectuosas de tal magnitud, que puedan poner en peligro la integridad de los usuarios o afectar de manera significativa la

operación fluida y la seguridad vial de la carretera”.

La autorización de puesta en servicio provisional permite al Concesionario, a su vez, iniciar el cobro de peaje por el uso de la vía.

Cuando se dio esta autorización, el 27 de enero de 2010 –una semana antes de las elecciones generales y seis meses antes de lo estipulado en el contrato-, “las obras estaban incompletas, tenían problemas y existía inseguridad para los usuarios, como ha quedado demostrado en todas las oportunidades que esta carretera ha tenido que cerrarse”, expresó Molina.

Añadió que, en tan solo un año de laborar, la Supervisora Euroestudios-IMNSA documentó e informó de 263 incumplimientos al contrato o “no conformidades”, por parte del Concesionario del proyecto, el Consorcio Autopistas del Sol S. A.

Entre las anomalías registradas por la Supervisora, mencionó:

-el Concesionario no cumplió con su deber contractual de elaborar los diseños definitivos de los planos constructivos de las obras estructurales para la estabilización de taludes;

-tampoco acató la recomendación de considerar la construcción de un túnel en el llamado “Corte de Dantas”, la parte más difícil de todo el proyecto, que comprende cinco kilómetros entre el Río Concepción y el Río Salitrales, y es donde más tarde se presentaron deslizamientos;

-se afectó e interrumpió –hasta el día de hoy-, el paso del ferrocarril San José-Puntarenas, lo cual generaría pérdidas a INCOFER por \$10 mil diarios;

-diversas anomalías en el área ambiental, como el rompimiento del Acuífero de Barva; de estructuras; de procedimientos constructivos; en los planes de manejo de tránsito; en salud ocupacional; en drenajes y alcantarillas;

-problemas con la base granular que se colocó, y con los rellenos, que incumplían las especificaciones.



“Cuando el Concesionario estaba haciendo su movimiento de tierra, por razones de operación inadecuada del equipo, excavó un poco más allá y en lugar de llevar la excavación de arriba para abajo, la llevó de abajo para arriba, y se provocó un derrumbe que dejó totalmente inhabilitada la línea del ferrocarril que venía desde San José a Puntarenas y por la cual transitaba gran parte de la carga pesada que venía de San José a Caldera y viceversa. (...) Ahí se ve donde quedó la línea del tren en el aire.”

Fuente: Ingeniero Enrique Molina. Acta No. 04 del 10-12-10. Pgs. 24-25. Foto de Euroestudios-IMNSA.

A lo anterior, se sumaron las omisiones e irregularidades por parte del propio CNC, como el hecho de que, mientras la licitación para contratar a una empresa Supervisora comenzó en el año 2004, pasaron 41 meses hasta que se dio el orden de iniciar la supervisión (en el 2007).

Según Euroestudios-IMNSA, lo anterior influyó para que no pudieran contar con todo el personal ofrecido inicialmente.

Además, el CNC eliminó el Órgano Fiscalizador del proyecto, que tendría la responsabilidad de vigilar la actuación tanto del CNC como al Concesionario, mientras que la Supervisora únicamente vigilaría el cumplimiento del contrato por parte del Concesionario.

“Desde el mes de mayo del 2009 decíamos de las zonas donde iban a haber derrumbes, y que se debían hacer estudios geológicos y geotécnicos más serios, e inclusive solicitamos que se nos permitiera el nombramiento de un experto en geotecnia, y la respuesta fue negativa. Nunca se nos permitió contar con un experto en geotecnia. Si eso se no hubiera dado, la cosa hubiera sido muy diferente y no estaríamos padeciendo esos problemas”, denunció Molina.

Esta ausencia de una persona experta en geotecnia, en la Supervisora, persistió con la sustituta de Euroestudios-IMNSA, la empresa CACISA-Cano, y es coincidente con el Informe de la Contraloría General de la República DFOE-OP-IF-13-2010, de setiembre de ese año, según el cual “resulta importante mencionar que si bien es cierto el Contrato de esta concesión no le exigía a la empresa supervisora contar dentro de su equipo con especialistas en geotecnia, sin embargo, sí permite contratar servicios profesionales de aquellos especialistas

que se requieran, para lo cual estaba prevista una partida de \$150.000,00 que pudo haberse utilizado, en pro de la seguridad y mayor rigurosidad de la fiscalización de la calidad de las obras, sobre todo conociendo los antecedentes de gran altura de los taludes y de heterogeneidad de los suelos en la zona por donde atraviesa la carretera (pg. 11).”

“Cuando nosotros salimos del proyecto, 211 de esos incumplimientos todavía no se habían analizado. Cuando esa cantidad de no conformidades seguían aumentando y aumentando, solicitamos una reunión con la señora Gerente (Hadda Muñoz) y el Secretario Técnico (Guillermo Matamoros), dada nuestra preocupación. Y nos convocaron a una reunión en la que fuimos muy claros. Estamos sumamente preocupados porque no vemos que el concesionario tenga el menor interés de arreglar todas las fallas que ha venido dejando atrás, y continúa cometiendo los mismos errores. Pese a que hemos hablado con ellos, siguen haciendo las cosas a como ellos quieren”, relató Molina.



“La famosa losa del puente Jesús María... Nótese como ahí no quedó ni siquiera acera. Cualquier niño que pase por ahí a pie, perfectamente puede ser atropellado o lanzado al vacío. Esa baranda había que cambiarla. No se hizo.”

*Fuente: Ingeniero Enrique Molina.
Acta No. 04 del 10-12-10. Pg. 27.
Foto de Euroestudios-IMNSA.*

Y agregó: “En esa reunión, también estuvo el Concesionario, hubo un intercambio de palabras un poco fuerte, pero la reacción, en ese momento, de la Gerente del Proyecto y del Secretario Administrativo, fue nula. No dijeron nada. Al final, nos dijeron que después nos contaban qué era lo que iban a hacer. Nosotros solicitamos que se parara el proyecto, que se detuviera la construcción, para reparar todo lo que venía quedando mal. Y la respuesta vino como un mes después y nos dijeron: “Ustedes quedan fuera del proyecto”. Esa fue la respuesta que nos dieron.”

El representante de Euroestudios-IMNSA también denunció, ante la Comisión, que el CNC varió las “reglas de juego” establecidas en el cartel o contrato de la Concesión, pues eliminó el requisito de que la Supervisora emitiera un informe certificando la calidad de la obra y la terminación de la obra, previamente a darse la autorización para la Puesta en Servicio Provisional, y lo sustituyó por un informe únicamente de la Gerencia del Proyecto.

Así, se permitió la Puesta en Servicio Provisional cuando quedaban varias obras sin concluir: cuatro intercambios; la radial al Coyol; el área de servicios generales; la instalación de *flex beam*, es decir, de la baranda metálica, entre otros.

Además, Molina cuestionó que la Comisión de Puesta en Servicio Provisional (CAPS), la cual tiene la responsabilidad de dar el visto bueno final, no estuviera integrada por personas expertas, como establece el contrato, sino que se nombró a profesionales con escasa competencia y experiencia.

COMISIÓN ESPECIAL DE CONCESIONES

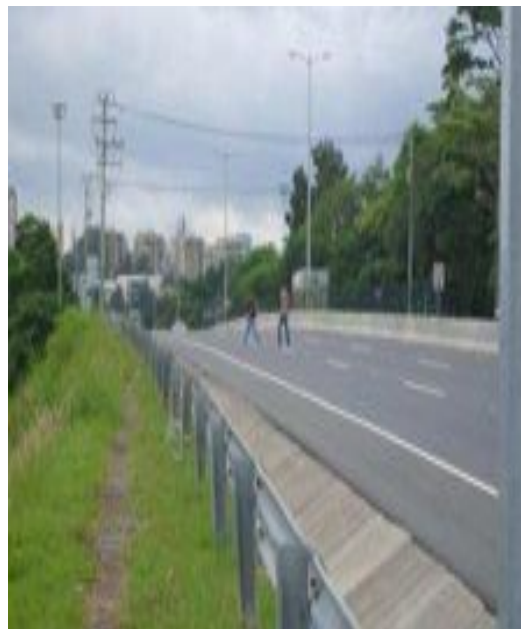
“En el MOPT hay ingenieros muy competentes, de mucha experiencia, sobre todo en el área de carreteras. Ni se diga en el CONAVI, pues prácticamente los mejores ingenieros en el área de carreteras, que estaban en el MOPT pasaron al CONAVI. Gente con 30, 35 años de experiencia, que iba a verificar si la carretera estaba bien o mal construida y si estaba completa. Pero, ¿a quién se nombra? Por parte del MOPT, no nombraron a un ingeniero, sino a un topógrafo que no tenía experiencia en construcciones de carreteras, ni en control de calidad. ¿Y a quién nombran por parte del CONAVI? Aun ingeniero experiencia en su campo. Por el CNC nombran a otro ingeniero civil que no ha tenido como especialidad la carretera”, resaltó.

Finalmente, Molina también criticó que la CAPS hiciera únicamente una inspección visual de la obra, previamente a dar la autorización de puesta en servicio, y que, además, esa visita de inspección durara apenas de 7 am a 9 am. “En dos horas, esta

Comisión de Expertos –no sé cómo hicieron-, recorrieron toda la obra, hicieron su informe, dictaminaron que la obra estaba perfecta, que no tenía ningún problema y en función de ese informe, el CNC autoriza la puesta en operación, faltando aproximadamente un 30% de la obra por concluir”, enfatizó.

Lo anterior ocurrió a pesar de que se procedió a firmar el Adendo No. 5 al contrato, que le reconoció al Concesionario \$26 millones de dólares

adicionales para asegurar la parte más crítica de la carretera, donde luego se produciría el hundimiento en el kilómetro 47, y se extendió en seis meses el plazo para la entrega de la obra.



Frente a EPA, los usuarios cruzando la calzada, pasan luego la flex beam.

Fuente: Fotografía tomada por Contraloría General el 13 de julio de 2010. En: Informe Nro. DFOE-OP-IF-13-2010, del 13 de setiembre, 2010.

Molina reclamó que la segunda empresa supervisora del proyecto, CACISA-Cano, hubiera cerrado no conformidades abiertas por Euroestudios-IMNSA, referidas precisamente al área de este hundimiento, para facilitar la Puesta en Servicio Provisional.

Como es conocido, esa falla llevaría a cerrar la carretera en ese tramo, en dos ocasiones, con el fin de instalarle, primero, puentes Bailey, de manera provisional, y después para que Autopistas de Sol S. A. le diera una solución estructural y definitiva.

Este tramo de la carretera fue reabierto en la segunda quincena de marzo de 2011, pero solo el uso dirá si su arreglo es definitivo.

Durante la quinta sesión de la Comisión, además de continuar la comparecencia del ingeniero Molina, se desechó una moción, presentada por varios diputados, que tenía como propósito revisar el cartel de licitación de la concesión para construir una terminal de contenedores en Moín, Limón.

Aunque el Frente Amplio no tenía derecho a voto en la Comisión, apoyaba esta iniciativa, porque consideraba que no debían otorgarse nuevas concesiones hasta que no se tuviera un diagnóstico preciso de las debilidades institucionales del CNC para la fiscalización y buen control de estos procesos. De este modo se evitarían los errores cometidos con las concesiones ya adjudicadas. Sin embargo, la votación quedó empatada 3 a 3 en dos ocasiones, con los votos negativos del PLN y el Movimiento Libertario.

Como consecuencia, el 4 de marzo de 2011, cuando ya las debilidades institucionales del CNC habían quedado

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

¿Por qué cree usted que el Consejo de Concesiones y la Contraloría fueron tan lentos, tan negligentes para atender estas doscientas y pico de inconformidades. Pero a IMNSA la sacan del contrato en tiempo récord? Porque a ustedes les abren un procedimiento y, en menos de un mes, los sacan del contrato de supervisión y, ahí sí, la Contraloría fue eficientísima e inmediatamente investigó, actuó, pero no actuó ante todas estas cosas que se denunciaron durante tanto tiempo.

Señor Enrique Molina Moscoa:

No solo a la Ministra le hablamos de todas estas cosas, sino a la misma Contralora. Sobre esas cosas que estaban sucediendo en el proyecto. ¿Y qué respuesta hubo? Un informe que no obedeció a ninguna consulta que a nosotros nos hicieran. Los de la Contraloría nunca hicieron ese tipo de investigación, sino que le dijeron al CNC que le mandara un informe de la actuación nuestra y, entonces, el CNC puso lo que a bien tuvo y la Contraloría copió. Y ese fue el informe de la Contraloría.

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Ahí sí fue eficiente la Contraloría...

Fuente: Acta N° 05 del 15-10-2010. Pgs. 43-44.

expuestas en la Comisión, y habían sido reconocidas incluso por las funcionarias y funcionarios responsables de lo ocurrido con el proyecto de la carretera San José-Caldera, se anunciaba la adjudicación de esa concesión al grupo holandés APM Terminals, por un período de 33 años, y por un valor de US\$ 992.2 millones. Esto es, más de tres veces el valor del Proyecto San José-Caldera.

Por último, ya en esta sesión, comenzó a proponerse la idea de limitar el uso de la palabra al diputado Villalta –por iniciativa del diputado Hernández Rivera, del ML-, por no ser integrante de la Comisión. Sin embargo, el presidente de esta, diputado Víctor Ganados Calvo, del PASE, hizo ver que esto sería antirreglamentario.

Carlos Méndez Navas, representante legal del Consorcio Euroestudios-IMNSA, compareció en las sesiones séptima y octava de la Comisión.

Sus exposiciones estuvieron destinadas, principalmente, a explicar el accionar de esta firma mientras supervisó el Proyecto de la carretera San José-Caldera, dado que está en curso un litigio con el Estado costarricense, debido a la suspensión de su contrato.

Además, responsabilizó a la gerenta del Proyecto, Hadda Muñoz, al entonces Secretario Técnico del CNC, Guillermo Matamoros, a la entonces Ministra del MOPT, Karla González, y a la Contraloría General de la República, por no atender las advertencias que les hicieron, sucesivamente, sobre diversas anomalías, entre ellas la que luego derivó en el hundimiento del kilómetro 47, y tampoco procedieron a multar al Concesionario.

6. QUEDA COMPROBADO EL DAÑO AMBIENTAL

En la sexta sesión de la Comisión compareció la Doctora en Economía y *Master* en Gestión Ambiental, Montserrat Solano López, quien formó parte del equipo de Euroestudios-IMNSA, como Regenta Ambiental.

Su presentación se centró cuatro de las 16 no conformidades registradas por la Supervisora en material ambiental, identificadas en la sección II del proyecto: las afectaciones al Acuífero Barva y a zonas de protección, el mal manejo de escombreras, y la ausencia del pago de la garantía ambiental, tanto de construcción como de operación.

Solano recalcó que las 16 No Conformidades en materia ambiental le fueron formalmente reportadas tanto al CNC, como a la entonces Ministra de Obras Públicas y Transportes, Karla González, “precisamente ante el silencio del Consejo Nacional de Concesiones.”

Agregó que, en febrero de 2009, la empresa concesionaria realizó excavaciones que rompieron el sello del acuífero de Barva.

A raíz de ello, la Supervisora realizó una medición o aforo de la escorrentía del acuífero, que arrojó un promedio de 622.680 metros cúbicos por año.

En términos monetarios, el cálculo de ese daño ambiental se estimó en \$14' 938.000, a partir de multiplicar el canon respectivo –de \$1.63 por metro cúbico de agua-, el cual la experta calificó, además, como “muy bajo”, si se compara con otros países.

No obstante, para el 30 de abril del mismo año, la fuga de agua del acuífero

COMISIÓN ESPECIAL DE CONCESIONES

había ascendido ya de 622.000 a 846.000 metros cúbicos por año.

“Una familia con un promedio de 4.5 miembros gasta 453.6 metros cúbicos por año. Esa pérdida del agua del acuífero, en época seca, nos alcanzaría para abastecer 1.866 familias, nada despreciable si consideramos que muchas comunidades en nuestro país carecen de agua”, ilustró Solano.

Agregó que, para valorar en su verdadera magnitud el impacto del daño causado al Acuífero de Barva, debe añadirse que, al construir la carretera, el Concesionario eliminó la línea de conducción del agua de AyA entre Ojo de Agua y Puerto Caldera, con lo cual la población que reside en los márgenes de la carretera, en esa zona, solo puede abastecerse de agua recurriendo a pozos. “Y si el acuífero se sangra a nivel de la Guácima, pues los pozos, todos los pozos, que se abastecerían de esa agua subterránea no tendrían caudal suficiente para abastecer una familia.”

El daño ambiental causado al Acuífero de Barva se estimó en una cifra anual de \$14'938.028.

Por otra parte, con respecto a la afectación de zonas de protección y el mal manejo de escombreras, Solano dijo que Autopistas del Sol S.A. no dispuso adecuadamente del material que se extrajo de la Sección II del Proyecto. “Y, claro, era mucho más barato tirarlo cerca de los ríos y quebradas que disponerlo a kilómetros de distancia”, a pesar de que –agregó–, al Concesionario se le había pagado por el traslado de los escombros.

Para hacer la valoración del daño ambiental respectivo, la Supervisora

tomó en consideración la invasión de escombreras en las zonas de protección, por deslizamiento de materiales; la utilización de las riberas de ríos para extracción de agua por parte de la maquinaria del proyecto; y la realización de obras, alcantarillas, subdrenajes y otras en zonas de protección de quebradas y ríos.

En términos monetarios, hasta marzo del 2010, el daño ambiental por estos conceptos se estimaba en \$6.147 por año (según el valor que paga FONAFIFO, de ¢27.000 por hectárea al año).

En esa fecha, la Supervisora identificó quince botaderos o escombreras, en la Sección II, con un 1'441.147 metros cúbicos.



“Aquí vemos la vagoneta volcando material, y éste es el panorama que estaba en todos los botaderos. Es realmente preocupante. Yo les confieso que no he pasado últimamente por la carretera, pero por lo que me decía la gente de SETENA, la situación no se ha mejorado, todavía siguen las laderas contaminadas.”

Fuente: Montserrat Solano. Experta en Gestión Ambiental de Euroestudios-

Para establecer el costo este daño ambiental, se utilizó como referencia la cifra de \$3.65 por mover cada metro cúbico de tierra, que es lo que el Concesionario cobra al Estado.

Esa cifra, multiplicada por casi 1'500.000 de metros cúbicos, arroja un costo de \$34'191.212.

Además, la experta hizo ver que la garantía ambiental exigida al Concesionario es insuficiente para cubrir este daño, y denunció que “hasta la fecha, al Concesionario no se le cobrado ninguna multa, ni se le ha hecho ningún procedimiento para resolver este asunto.”

Solano también consideró que, en el caso de esta concesión, la Comisión Plenaria de SETENA “se apartó de los criterios técnicos.”

En cuanto a la garantía ambiental, hizo ver que la Gerencia del Proyecto no comunicó a SETENA el incremento en el monto de las inversiones, con lo cual no se hizo el ajuste respectivo en el monto de aquella, de acuerdo con el artículo 21 de la Ley Orgánica del Ambiente.

Este dice que todos los proyectos deben estar protegidos por una garantía ambiental de, al menos, 1% del valor del proyecto.

“En este caso, el Consejo Nacional de Concesiones había aprobado una serie de incrementos al valor del proyecto. La garantía se había fijado con los precios originales, de modo que la garantía ambiental era de \$1'000.000, mientras que el valor del proyecto ya iba por \$331'000.000”, explicó.

Posteriormente, mediante la Resolución No. 950, de SETENA, se pidió al Concesionario una certificación del

“Diputado Villalta Flórez-Estrada:

¿Tuvo usted noticia de algún tipo de presión sobre los funcionarios de SETENA, o sobre la regencia ambiental del proyecto, para no actuar con celeridad y eficiencia en este caso?

Señora Montserrat Solano López:

No señor, lo único que podría pensar uno es que se produjo una separación de criterios técnicos, por la nota que encontré en el expediente de Setena. Yo me apersoné a ver el expediente cuando me llegó la convocatoria de la Comisión. Quise ponerme al tanto, para saber qué había pasado, e incluso no querían mostrarme el expediente en SETENA. Tuve que mostrarles la convocatoria de la Comisión y decirles que lo sentía, pero que no me iba de ahí hasta tanto no me lo enseñaran, dado que necesitaba presentarme ante la Comisión y requería saber qué había pasado.

Al final, me lo dieron, y entre los documentos estaba esa nota de don Danilo en la que se pidió que se hiciera un procedimiento administrativo, que se paralizaran las obras. Y la resolución salió diferente. Es lo único que yo le podría decir.”

Fuente: Acta N° 06 del 19-10-2010. Pg.28.

valor actualizado de la obra, firmada por un contador público autorizado. Sin

embargo, el Concesionario únicamente presentó una carta en la que afirma que el valor del proyecto es de \$229'000.000.

Con base en esa simple carta, SETENA fijó la garantía ambiental en \$2'299.243, explicó.

“Si tenemos un daño ambiental de más de \$40 millones, pues si soy el Concesionario, prefiero que me ejecuten la garantía ambiental, a pagar el daño”, agregó.

Es de resaltar que, tanto con respecto al representante de Euroestudios-IMNSA, como con su experta en Gestión Ambiental, la táctica seguida por los dos representantes del PLN en la Comisión, fue la de tratar de poner en cuestión su idoneidad profesional, lo cual les resultó claramente infructuoso.

7. SETENA SE ACOMODA AL CONCESIONARIO

La versión expuesta por Solano fue reforzada por la comparecencia, en la vigésima sesión de la Comisión, de Danilo Vindas Chaves, funcionario del departamento de Auditoría y Seguimiento Ambiental de SETENA.

Vindas relató que a raíz de la ruptura del Acuífero de Barva, la Comisión Plenaria de SETENA solicitó a su Departamento de Auditoría hacer una inspección para atender una denuncia presentada por el Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC).

La inspección respectiva, verificó los siguientes daños ambientales: impacto de la parte extrema oeste del Acuífero Barva; problemas con escombreras, corredores biológicos, deslizamientos y afectación de sitios arqueológicos; inestabilidad de taludes, pérdida de suelos y de cobertura vegetal;

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Don Danilo, usted nos ha dicho aquí que un funcionario (Rodolfo Hernández) de la empresa (Geo-Ambiente S.A) que tenía la regencia ambiental, es decir, una empresa que trabaja para Autopistas del Sol, le dijo: “La carretera va porque va, y esto tiene que estar inaugurado, y no importan las cosas ambientales. Porque esto va”. ¿Qué interpretó cuando le dice un funcionario eso?

Señor Danilo Vindas Chaves:

No, lo que yo interpreté es que como yo tengo un acta y estoy tomando apuntes, mediciones y todo lo referido a la observación de campo, le manifesté: “Mire, la carretera es importante, pero hay serios daños que no han sido contemplados ni informados, por lo que considero que va a haber un pequeño retraso, porque vamos a tener que analizar un poco más para ver cómo se está cumpliendo con el plan de gestión.” Entonces él, en forma grotesca, me dijo: “La carretera va, porque va.” Yo le dije: “Ok, está bien...”.

Fuente: Acta N° 20 del 08-02-2011. Pgs. 25-26.

afectación de aguas superficiales; afectación de aguas subterráneas; impacto sobre flora y fauna.

“Se concluye que los estudios de impacto ambiental, o planes de gestión ambiental, no se han ejecutado de la

mejor manera, implicando esto que han generado grandes impactos negativos al ambiente, que no se han mitigado, por lo que se establece que el desarrollador ha incumplido los compromisos ambientales”, explicó.

A raíz de esto, la Resolución 277 de SETENA, del 3 de abril, Expediente N° 545-98, recomendó establecer, como medida cautelar, la suspensión de las obras en la Sección II del Proyecto San José-Caldera.

Sin embargo, a Vindas se le instruyó redactar de otra manera las recomendaciones de la Auditoría, de modo que no incluyeran paralizar la obra.

“Cuando me doy cuenta, hay otra resolución, que es igual, del 3 de abril. El primer informe lo firma, como jefe, Humberto Jiménez, y mi firma, Danilo Vindas; el segundo, lo firma Danilo Vindas, pero ya el jefe había cambiado, era el señor William Villegas. Entonces, cuando me doy cuenta de esto, le doy a la Comisión Plenaria otra nota en la que les digo: “Estoy remitiendo informe del seguimiento ambiental del Proyecto San José-Caldera, Expediente 545-98, así como copia de la revisión del mismo. He de manifestar que el por tanto de esta resolución se aparta del criterio tomado por la Comisión Plenaria en cuanto a la paralización inmediata de los sectores del proyecto en donde se está provocando daño ambiental, y apertura de un Órgano Director de las empresas consultoras en geoambiente. O sea, yo advierto ya que aquí se varió lo que se había dictaminado técnicamente”, explicó el funcionario.

Además, Ronald Mora Vargas, Funcionario del SINAC, del MINAET, ilustró sobre la laxitud con que se atendieron las solicitudes del Concesionario para permitirle la tala de

árboles. La alcahuetería incluyó trasladar el trámite de esta solicitud a la oficina del SINAC en Puriscal, a pesar de que solo una ínfima parte del Proyecto se ubica en el ámbito geográfico de competencia de esta oficina, mientras que la mayor parte está en el área de influencia de las oficinas del SINAC en San José, Grecia, y Esparza-Orotina.

Adicionalmente, el funcionario del SINAC explicó que tuvo que interponer tres denuncias contra Autopistas del Sol, porque la Concesionaria taló ilegalmente árboles fuera del área autorizada, y afectando propiedades de terceras personas.

Señor Ronald Mora Vargas:

“El Director Superior del SINAC emitió la resolución 074 del 2007, diciendo algunas cosas, como que el proyecto tenía viabilidad, como dijo el compañero Vindas, y que Autopistas del Sol solicitó la tala de una cantidad de árboles que estaban en el corredor. Y, en el resultando tercero, que es muy importante para mí en este momento, y quiero comunicarlo a ustedes: que por decisión de la Dirección General del SINAC, y con el fin de facilitar el proceso a la empresa constructora, se decidió que el trámite se realizara ante la Dirección del Área de Conservación Pacífico Central, que está en Puriscal, cuando terrenos de la carretera solo comprenden una pequeña parte de Escazú y una pequeña parte de San Ana. Luego, el Director Superior del SINAC, Ronald Vargas Brenes, no sé si lo han confundido conmigo, Ronald Mora Vargas, emite la resolución del permiso de corta.”

Fuente: Ronald Mora Vargas, Funcionario del SINAC. Acta N° 20 del 08-02-2011. Pg. 10.

8. SE PERMITE AL CONCESIONARIO HACER UNA FIESTA FINANCIERA

La novena sesión de la Comisión estuvo dedicada a la comparecencia del primer Gerente del Proyecto, por parte del CNC, Stephan Brunner Neibig, quien centró su exposición en los aspectos financieros de la concesión San José-Caldera.

Brunner ocupó ese cargo durante un año, entre octubre de 2006 y octubre de 2007. Al momento de asumirlo, ya se habían firmado y refrendado los Adendos No. 1, No. 2 y No. 3 al contrato de la Concesión y se había emitido la orden de iniciar la construcción de la obra el 12 de febrero del 2007.

Serán las objeciones que planteó a la firma y refrendo del Adendo No. 5 –el Adendo No. 4 había sido rechazado por la Contraloría-, y que no fueron atendidas, las que lo llevarían a no solicitar la renovación de su contrato, que era anual y prorrogable hasta por dos años más.

Brunner explicó que, a diferencia de una licitación tradicional, un contrato a valor presente, como el de la concesión San José-Caldera, consiste en retraer un ingreso futuro a la fecha actual, con una tasa de descuento. “Los valores presentes de todos los peajes que se van cobrando, sumados, dan un monto, y ese monto es el que compone la retribución para el concesionario”, añadió.

Además, a diferencia de otros contratos comerciales, el de este tipo tiene una distribución de riesgo por la cual el Estado asume el riesgo de tránsito; es decir, si el peaje cobrado en un año dado no llega al monto que el Estado

garantizó como mínimo al Concesionario, el Estado tiene que poner la diferencia. Por su parte, el Concesionario asume el riesgo de construcción.

Esto significa que, si tanto las cantidades de los materiales estimados para la obra, como los precios involucrados en su construcción, varían durante la etapa de transición desde que se firma el contrato hasta que se termina la carretera, este riesgo lo asume el concesionario.

Lo anterior implica que, en este tipo de contrato, no existe la posibilidad de realizar reequilibrios o ajustes financieros.

Además, el contrato está dado en dólares e incluye su actualización automática según el nivel de inflación en Estados Unidos.

Brunner recalcó que, según las leyes del país y la propia Contraloría General de la República, un contrato de esta naturaleza no permite modificar cuatro elementos sustanciales, como son el objeto, el precio, el plazo y la distribución de riesgo.

A pesar de ello, hizo un examen detallado de los cambios realizados al contrato original mediante los *adenda* No. 1, 3 y 5, y el Convenio Complementario No.1, por los cuales se varió sucesivamente uno de los elementos sustanciales del contrato, como es el precio.

Así el Ingreso Total de la Concesión (ITC), pasó de \$212,1 millones, en dólares de noviembre del 2000, hasta unos \$440 millones en la actualidad, es decir, que se incrementó en más del doble.

Otra irregularidad señalada por Brunner fue la aprobación de ganancias extraordinarias para Autopistas del Sol S. A., mediante dos vías: primero, al haber aceptado un margen de utilidad demasiado alto y, segundo, al haber cambiado la tasa de descuento real o variable originalmente establecida en el cartel, por una tasa fija, que además se encontraba en una temporada de alza.

“El Consorcio Cartellone-Acosol cobró un 60% más sobre el costo de la obra civil, lo cual es bastante alto, ya era una oferta cara. Autopistas del Sol le agrega a esto entre un 30% y un 37% al monto de la construcción, y aun así, esta oferta se acepta”, explicó.

Por otro lado, originalmente, la tasa de descuento a cobrar por el Concesionario cada año era la correspondiente a los bonos de Costa Rica a diez años, que es una tasa variable, más cinco puntos porcentuales.

Brunner estimó que esto hubiera implicado una tasa de descuento anual de 8,62%, sin considerar la inflación, debido a que, a comienzos de esa década las tasas de interés estaban mucho más altas que en la actualidad, cuyo promedio es de un 4.5%.

En total, según el cartel, entonces, el Concesionario tendría derecho de cobrar el ingreso a valor presente a una tasa de descuento de 8,62%, más cinco puntos porcentuales, lo que arrojaba un 13,62% en dólares.

Pero, a pesar de haber firmado el contrato con estos parámetros, un poco más de dos años después, en junio de 2003, cuando el contrato todavía no había sido refrendado por la Contraloría, se pactó el Adendo N° 1, por el cual se cambió la tasa de descuento de variable a fija y al 13,62% durante todo el plazo de la construcción.

“Esto ya es notable porque aún en los años 2000-2001 era previsible que las tasas de interés estaban en un pico, y no resulta muy comprensible por qué se fijaron esos intereses relativamente altos”, agregó Brunner.

En octubre del 2003, a petición de la Contraloría, se bajó la tasa de descuento a 11,62%, pero siempre se dejó fija. “La bajan dos puntos porcentuales sin mayor análisis de por qué dos puntos, porque esa no era la inflación promedio en ese período”, añadió.

Como consecuencia de la diferencia entre la tasa variable originalmente establecida en el cartel o contrato, de 8.62% -que es la tasa a la cual los bancos financian al Concesionario para ejecutar la obra-, y la tasa fijada en 11,62% , el Concesionario obtendrá un ingreso adicional al ITC pactado, que Brunner estimó en unos 60 millones de dólares.

Ese ingreso adicional del Concesionario lo pagarán las personas usuarias de la carretera, mediante los peajes.

“Esto es lo más importante, tal vez, de mi presentación. Porque, a pesar de que el sentido del contrato de concesión es otorgarlo por valor presente, se ha eliminado aquí el riesgo de que la tasa varíe, hacia arriba o hacia abajo, para el Concesionario. Esta fijación de la tasa, obviamente, no era una necesidad, sino que fue el resultado de una negociación. La alternativa, en ese momento, hubiera sido negociar que, a cambio de pasar de una tasa variable, a una fija, el monto de esta tasa se mantuviera en el mismo monto de la tasa a la cual se estaba financiando el Concesionario. Sin embargo, eso no se hizo”, denunció Brunner.

Pero allí no termina la cosa. Como la tasa de descuento se cobra sobre el Ingreso Total de la Concesión, si se aumenta este ITC, la ganancia adicional del Concesionario, por diferencial de tasas, aumenta.

Al pasar el ITC de los \$212.1 millones originales, a \$258 millones -con la modificación realizada en el Adendo No. 3-, a la tasa de descuento fija de 11,62%, el ingreso adicional de Autopistas del Sol, por diferencial de tasas, aumentó a \$72 millones de dólares.

Brunner agregó que incluso este es un cálculo conservador, pues supone que Autopistas del Sol S.A. se financia a la misma tasa que Cartellone-ACOSOL, pero en realidad, cuando Autopistas del Sol S.A. negoció préstamos con el BCIE y con Caja Madrid, las tasas de interés habían bajado a un 5% en términos reales, con lo cual ese diferencial de tasas da un monto sustancialmente mayor a \$72 millones.

“¿Cómo se podría evaluar esta negociación? Bueno, el país obtiene una obra valorada en \$177 millones, más o menos, y el país paga, además de los \$258 millones de ITC, los \$72 millones, es decir, unos \$330 millones a precios de noviembre del 2000”, enfatizó.

Por si fuera poco, con la firma del Adendo No. 5, el ITC fue aumentado a \$286.6 millones, y con el Convenio Complementario N° 1, firmado en abril de 2008, se otorgan a Autopistas del Sol, \$7.8 millones más.

Brunner estimó que, actualmente, el costo total a pagar por el Estado y por las personas usuarias, a Autopistas del Sol S. A., equivale a unos \$440 millones de dólares, que la carretera está sobre-estimada en unos \$200

millones, y que con el monto que se pagará por ella, se podrían construir dos carreteras.

Al ser consultado por la Comisión sobre la razón de su negativa a solicitar una prórroga de su contrato, Brunner respondió: “Salí fue porque me pareció que la forma en que se estaba renegociando el contrato era muy en detrimento del interés público. Yo no noté ninguna anuencia a aprovechar esos espacios de renegociación para, por ejemplo, emendar ese error de haber generado ingresos adicionales al Concesionario por diferenciales de tasa entre las que él se financia y entre las que se le reconoce como tasa de descuento de los peajes, que llegó a sumas exorbitantes, que pasan de los cien millones de dólares. Entonces, emití mis opiniones. Primero, en un formato de Memorando, porque me habían pedido que por favor mis opiniones no quedaran en el Expediente. Luego, ya abiertamente, con los informes que incluyo en el Expediente, y a raíz de eso, a partir de julio-agosto del 2007, se me mete en el congelador, como se dice popularmente. Ya no participo más en la negociación del Adendo No. 5. Y, pues, yo creo que en esas circunstancias lo mejor es hacerse a un lado.”

Preguntado por la Comisión, Brunner dijo que fue el entonces Secretario Técnico del CNC, Luis Diego Vargas, quien le pidió no dejar constancia de sus opiniones en el Expediente de la concesión.

“Mis posiciones en las negociaciones para el Adendo No. 4, que nunca fue refrendado, y para el Adendo No. 5, hacen que yo me distancie del nivel político, por lo cual se me aísla de las negociaciones, por ejemplo, de las consultas que hace la Contraloría para refrendar el Adendo No. 5, y en ese

estado de aislamiento, yo me hago a un lado”, agregó.

El Exgerente del Proyecto también aportó a la Comisión información de contexto para comprender por qué ocurrieron las sucesivas solicitudes del Concesionario de aumentar el ITC, presión ante la que las autoridades del CNC, el MOPT y la Contraloría, se mostraron complacientes.

“La actitud era de renegociar y renegociar, y se llegó a un punto en el cual observé que la disposición del nivel político fue “aflojar”. Entonces, hice uso del contrato de asesoría con Euroestudios-IMNSA, y como no pertenezco al gremio de la construcción, pensé que había algo que yo no estaba entendiendo bien, por lo que pregunté a Euroestudios -quienes también son españoles, al igual que el Concesionario-, si me podían explicar cuál era el modelo de negocio que podía tener Autopistas del Sol. La respuesta que recibí fue que la manera de actuar de esta empresa, en España, es la siguiente: ellos identifican proyectos de obra civil que tienen un alto valor político para, ya sea el alcalde, el gobernador o el Presidente. Ellos entran en la licitación con los precios más bajos. Al ganar la licitación, se les adjudica, y luego la técnica es ir aumentando ese precio ofertado, mediante... Vamos a ver... Bueno, yo lo llamaría extorsión. Extorsionan al nivel político, diciendo: “Si no me da eso, no empiezo, y si no empiezo ahorita, ya no la voy a poder terminar en su período. Entonces, usted no la va a poder inaugurar.” Y eso tiene un precio político, evidentemente.”

Brunner afirmó haber aconsejado a la entonces Ministra del MOPT, Karla González, que había una alternativa para hacer la carretera, y que no debía

dejarse extorsionar por el Concesionario.

La alternativa que propuso fue realizar el Proyecto por la vía de una licitación de obra pública y contratación administrativa, aprovechando que la mayoría de los planos ya estaban diseñados. Consideró que el proceso no debía demorar más de nueve meses.

La propuesta de Brunner fue rechazada reiteradamente. Además, aseguró que, por decisión de la Exministra González, no se cobraron multas por los atrasos, al Concesionario.

“Básicamente, ella decidió que (la potestad de poner multas) era más un mecanismo de negociación, y que no había que verlo como algo contractualmente vinculante”, afirmó.

El Exgerente también criticó que, a pesar de la posición reiteradamente expresada por la Contraloría General de la República, de que no tenía potestad para “co-administrar” el Proyecto, con el CNC, esa institución dio muestras de una actuación distinta.

Brunner puso como ejemplo que la Contraloría ordenó archivar un estudio técnico realizado por él y por el consultor Mauricio Jenkins, para la actualización extraordinaria de precios de materiales de construcción, que realizaron con el fin de que el riesgo siempre fuese asumido por el Concesionario, como indica el contrato.

“Ya eso estaba listo, ya se habían hecho los cálculos. Obviamente, daban mucho menos que esos \$22 millones y resto con los cuales se actualizó extraordinariamente el ITC. Y nos llegó, a Mauricio y a mí, una indicación de que nos olvidáramos de todo eso y que hiciéramos un requisito financiero

“Diputado Villalta Flórez-Estrada:

¿Podríamos afirmar que, en este caso, ante una contratación de concesión de obra en la que está interesado el Estado costarricense, se está dando el pago de precios superiores al valor real o corriente, para la calidad o especialidad del producto o servicio que se está contratando?

Señor Stephan Brunner Neibig:

Estamos pagando un precio muy alto comparado con el valor por el cual se hubiera podido hacer la carretera y mantenerla y explotarla. Recordemos que la diferencia con el contrato de obra puro y simple, también está en que el Concesionario la tiene que mantener y cobrar los peajes durante el tiempo que ellos necesitan para lograr recaudar el ITC. Y si vemos lo que realmente vale la construcción, las ganancias, el 8% que ya prevé el contrato, más lo que usualmente se le mete al valor de la obra, que es alrededor de un 30%, un 40%, evidentemente estamos pagando mucho más de eso.

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Que quede constancia de que, lo que leí, es el Artículo 49 de la Ley contra la Corrupción y el

común y corriente, como se hace en cualquier contrato de obra. Esa orden venía de la Contraloría”, dijo Brunner.

La segunda ocasión que lo llevó a desconfiar de la actuación de esa institución fue cuando le resultó evidente que las altas autoridades de la Contraloría se reunían con los representantes del Concesionario, más allá de lo que parecía conveniente.

“Ellos siempre decían que no podrían reunirse con el Concesionario porque a ellos no les tocaba, que eso ya era muy cercano a coadministrar. Sin embargo, al final accedieron a explicarles (a los representantes del Concesionario), con qué lineamientos ellos iban a refrendar o no lo que nosotros les lleváramos o lo que el CNC acordara. Pero, solamente se reunirían en presencia de funcionarios del CNC. Ellos siempre me lo recalcaban, que ellos no podían jamás estar a solas con el Concesionario”, dijo Brunner.

Pero, agregó que “un día en la mañana, cuando había reunión, otra vez, entre el Concesionario, nosotros del CNC y la Contraloría, que básicamente eran Rocío Aguilar y Carlos Arguedas, por alguna circunstancia yo llegué veinte minutos antes de la hora y, para mi sorpresa, la secretaria me hace pasar de una vez a la sala de la Contralora, directo, diciéndome que ya los otros estaban adentro. Yo pensé: “Qué raro, si estoy veinte minutos antes, cómo van a estar adentro”. Al ingresar en la sala, estaban Carlos Arguedas y Rocío Aguilar, y por el otro lado Álvaro Muelas y Rubén García (representantes españoles del Concesionario), discutiendo a solas. Evidentemente, todos nos quedamos en silencio. Para mí era clarísimo que yo no debía estar viendo eso. Para no hacerlo más aparente, pues me senté y me quedé callado. Pero a mí me quedó claro que la negociación sí se llevaba en forma

directa en la Contraloría, con el Concesionario.”

Como se sabe, la señora Aguilar fue Secretaria Técnica del CNC, antes de ser Contralora, y bajo su responsabilidad se negoció y refrendó, sucesivamente, el Adendo No. 5.

El señor Arguedas formó parte del equipo de la señora Aguilar en el CNC y luego pasó, también, a laborar como Gerente, nada menos que de la División de Contratación Administrativa de la Contraloría.

9. CNC COMIENZA LA ESTRATEGIA DEL “YO NO FUI”...

En su décima sesión, la Comisión cuestionó a Luis Diego Vargas Chinchilla, Exsecretario Técnico del CNC, de mayo del 2006 a febrero del 2008, con el fin de determinar los efectos de su gestión en el Proyecto San José-Caldera.

De su exposición, llamó la atención el hecho de que describiera al CNC como “una estructura institucional débil para fiscalizar adecuadamente” los dos contratos adjudicados que existían cuando asumió su jefatura, las carreteras San José-Caldera y San José-San Ramón.

“Me encontré una institución que no obstante tener –en aquel momento– cerca de diez años de haber sido creada, lo que podía mostrar al país en cuanto a realizaciones, en cuanto a logros, era prácticamente nada”, afirmó.

Vargas reveló que, en el 2006, se consideró la posibilidad de no continuar con esos dos proyectos adjudicados, debido a que proseguir con ellos

“obligaba a negociar, en ambos casos, ajustes significativos.”

“Lo mismo ocurre hasta esta fecha, hasta el día de hoy, 2010, con el Contrato de la Concesión San José-San Ramón, en el cual se hace necesario un ajuste que ha sido discutido por largo tiempo y cuya discusión inició ya en el año 2006, precisamente”, dijo, para sorpresa de la Comisión.

Agregó que en el caso de la carretera San José-Caldera, un estudio de costo-beneficio realizado por “las autoridades que me precedieron”, determinó que se produciría un alto costo financiero, económico y social si se optaba por descartar la concesión.

El costo económico fue estimado en \$50 millones anuales, debido a la importancia económica de la región del Pacífico costarricense, agregó. Y añadió que no quería correr el riesgo de que el Concesionario demandara al Estado por una suma millonaria, como ocurrió con la concesión de la cárcel de Pococí.

Vargas reconoció que, como había planteado Brunner, se le propuso la alternativa de ejecutar el Proyecto mediante la modalidad de licitación de obra pública, pero calificó esta idea de “peregrina”, pues aseguró que hacerlo podía tomar hasta siete años.

También afirmó que, bajo su responsabilidad, se negociaron los Adenda No. 4 y No. 5. La negociación del primero de ellos, que no fue refrendado por la Contraloría, “se condujo sin modificar la distribución de riesgo originalmente negociada para ese modelo de concesión”, reconoció.

Sin embargo, dijo que ante el rechazo, por la Contraloría, del Adendo No. 4, “de inmediato se inició el proceso que condujo, ocho meses después, a la firma

del Adendo No. 5”, en el cual sí se realizó una actualización extraordinaria de precios, y se modificaron los ingresos mínimos garantizados, todo lo cual –aceptó– “genera un incremento del costo de las obras.”

Este adendo sí fue refrendado por la Contraloría.

Además, Vargas reveló que, “en el proceso, se recibieron algunas sugerencias sobre cómo proceder para garantizar el refrendo, el refrendo contralor.”

Un mes después de dar la orden de inicio de la construcción de la obra, en febrero de 2008, Vargas dejó el cargo.

“Me desligué por completo del tema y desconozco las condiciones en que se desarrolló la rehabilitación de las Secciones I y III, y la construcción de la Sección II. Tampoco conozco cómo se ejecutaron las graves responsabilidades de fiscalización y si se mantuvo el mismo rigor técnico en las negociaciones que necesariamente deberían darse con posterioridad, respecto al plan de obras y las afectaciones a la estructura financiera del proyecto”, alegó.

Finalmente, y luego de reiterar las debilidades institucionales del CNC para supervisar, fiscalizar y llevar a buen término los procesos de concesión de obra pública, Vargas dijo que contrató, para el efecto, personal mediante consultorías, con el aval de la Contraloría, para cumplir con un “mandato presidencial.”

“Esto se convirtió en una urgente necesidad, pues en virtud del mandato presidencial de desarrollar el modelo de concesiones, se pasó de una cartera de dos proyectos en ciernes, a siete proyectos en marcha, entre ellos, el

aeropuerto de Liberia; el proyecto San José-Cartago, el proyecto San José-Caldera; el proyecto San José-San Ramón; y el tren eléctrico metropolitano”, expresó.

Además, recriminó a las autoridades que lo sucedieron en el cargo por permitir que, dos años después, continuara el recargo provisional que se había hecho en la ingeniera Hadda Muñoz, de la gerencia de la carretera San José-Caldera, además de la de la carretera San José-San Ramón.

Al ser cuestionado por la Comisión, Vargas reconoció que él recomendó no cobrar multas al Concesionario, pero dijo que la decisión la tomó la Exministra y entonces presidenta del CNC, Karla González.

Adujo que hizo tal recomendación porque el CNC, debido a sus debilidades institucionales, incurrió en errores de procedimiento para cobrar las multas.

Vargas también reconoció, implícitamente que, a diferencia del Adendo No. 4, el No. 5 cambió elementos sustanciales del contrato, pues realizó “ajustes extraordinarios” que variaron el ITC y que modificaron la distribución del riesgo a favor del Concesionario.

Y agregó que esto fue avalado por la Contraloría.

“En el *Addendum* No. 5 sí se hace un ajuste en esa línea. Es muy probable que el monto termine siendo más o menos el mismo. En lo que hay diferencia, y por esa razón yo hubiera preferido... Pero la Contraloría tomó una determinación distinta. Hubiera preferido el *Addendum* No. 4, porque me parecía que ahí, si bien quedaban sin determinarse algunos montos que iban a ser determinados

posteriormente, la carga de los riesgos más importantes continuaba siendo del Concesionario. En el *Addendum* No. 5 eso se modifica, y la Administración termina asumiendo, mediante mecanismos de pago directo, alguna porción de los riesgos del contrato.”

En las siguientes dos sesiones, la Comisión interrogó a Guillermo Matamoros, Exsecretario Técnico del CNC de marzo del 2008 a marzo del 2010, y que sucedió a Vargas en el cargo.

En su exposición, Matamoros comenzó por cuestionar la capacidad del MOPT para asumir la rectoría de los procesos de concesión de obra pública.

“Cinco meses después de que se promulga la Ley No. 7762, y dentro de un proceso de reorganización en que está el MOPT, en ese momento, por todo el esquema de desconcentración que está aplicando, se inicia ese proceso. Lo cual lo lleva a uno a preguntar si tendríamos en ese momento la capacidad institucional para poder asumir este proceso, e incluso todavía hoy día, yo siento que no tiene el MOPT todo el músculo que necesita para poder llevar adelante estos procesos de concesión”, dijo.

De seguido, Matamoros responsabilizó al Concesionario y a las autoridades de la Administración con posterioridad a que él dejara el cargo, de todas las fallas del Proyecto.

“Cuando yo salgo, en marzo del 2010, del Consejo de Concesiones, de las 331 No Conformidades que había emitido esta empresa supervisora entre el 2008 y el 2009, cuatro quintas partes estaban cerradas. De ahí en adelante, no sé cómo estará el dato, porque no lo tengo”, dijo.

Además, responsabilizó a SETENA de no haber asumido sus competencias a cabalidad.

“El manejo del tema ambiental lo llevamos a las instancias que había que llevarlo. En este momento todavía la SETENA no se ha pronunciado sobre cuál es el valor del daño ambiental. Quiero decir en este momento, en el marco del 2010. No sé si en este momento lo ha hecho, que es un requisito fundamental para que pueda la Administración poner a funcionar todo el esquema de sanciones que tiene el contrato previsto”, expresó.

También insinuó que LANAMME emitió informes positivos sobre la estructura de la mezcla asfáltica que utilizaba el Concesionario, cuando ya esta comenzaba a presentar agrietamientos.

“El LANAMME realiza una serie de estudios donde evalúa el tema de las mezclas asfálticas, hace auditorías y hace informes de asesoría. Analiza lo que llama la capacidad estructural de los pavimentos, o sea, las fórmulas que se van a utilizar para diseñar los pavimentos que se van a colocar en la carretera. En este momento, de acuerdo a lo que uno ve en los medios de prensa, hay problemas con la estructura, la carpeta asfáltica... El hecho de que se hayan hecho los informes y se haya dicho que las cosas en ese momento cumplían con los requisitos de la normativa, no exculpa al Concesionario de que si hay algo que no está bien hecho va a tener que repararlo”, agregó.

En cuanto a la autorización dada por el CNC para la Puesta en Servicio Provisional de la carretera, Matamoros argumentó que, según el contrato, esta podía darse incluso con obras faltantes, si se cumplían los requisitos de “seguridad, *confort* y funcionalidad de

la carretera”, como lo estipula el contrato.

Matamoros también se escudó en los informes dados por la CAPS -integrada por el CNC, el MOPT y el CONAVI; la gerenta del Proyecto, Hadda Muñoz; y la Supervisora de turno, CACISA-Cano-, para justificar que firmara la autorización de Puesta en Servicio Provisional el 28 de enero del 2010, esto es, diez días antes de las elecciones generales de ese año, y seis meses antes del plazo máximo establecido por el contrato y sus *adenda*.

En la actualidad, Matamoros labora nuevamente en la Contraloría General de la República, de donde había pasado al CNC luego de laborar también en el Ministerio de Trabajo.

“Tomé la decisión de regresar y renuncié del Consejo de Concesiones. Ya el Gobierno se estaba terminando. Se me solicitó que apoyara en el

Despacho (de la Contralora, Rocío Aguilar)”, explicó.

10. LA CAPS SE LAVÓ LAS MANOS, DE ANTEMANO...

La siguiente comparecencia ante la Comisión Investigadora correspondió a los integrantes de la CAPS, señores Andrés Henao Fernández (CONAVI), Orlando Villegas Centeno (MOPT), Manuel Serrano Beeche (CNC) y Junior Araya Villalobos (MOPT).

Su presentación se centró en explicar el origen de la CAPS y sus responsabilidades en el Proyecto San José-Caldera.

En nombre de la CAPS, Araya criticó que esta entidad hubiese sido constituida tardíamente, en el 2009, y no tres años antes, en el período “de transición” previo al inicio de la

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Usted nos ha dicho aquí que la muerte que se dio es responsabilidad de Autopistas del Sol.

Probablemente no todo lo que ha pasado aquí sea responsabilidad suya, pero yo sí tengo esa duda. Es que realmente aquí vemos una carrera, un frenesí por inaugurar esa carretera apresuradamente, que no terminamos de entender, yo creo que ningún diputado lo entiende.

Señor Guillermo Matamoros Carvajal:

El contrato establece que “la administración, una vez vencido los plazos, si no ha emitido un informe, se tiene por dada la autorización”.

Frente a esa disposición del contrato, tenía que decidir...

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

...Nos está diciendo usted que fue por una especie de silencio positivo de cinco días.

Señor Guillermo Matamoros Carvajal:

...Es una cláusula que establece el contrato...

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

...Pero usted sabe que el silencio positivo no aplica cuando está en juego la vida, la salud y el ambiente. Hay amplias resoluciones de la Sala Constitucional.

Fuente: ACTA N° 012 del 16-11-2010. Pg. 36.

construcción de la obra, como

lo estipulaba el contrato.

Además, hizo ver la irregularidad en la que incurrió la Administración con el fin de subsanar este incumplimiento: cuando se firmó el Convenio Complementario No. 1, el 28 de agosto de 2008, la frase “período de transición” fue cambiada por el de “período de construcción”. Pero, aun así, la CAPS se conformó casi ocho meses después, el 16 de abril del 2009.

“Prácticamente ya cuando la primera etapa del proyecto estaba finalizando”, enfatizó Araya.

Preocupados porque la CAPS no contaba con expertos en varias materias, porque los planos ya estaban completados y aprobados, y porque el contrato asigna a la CAPS la responsabilidad de “velar por el fiel cumplimiento del contrato”, sus integrantes solicitaron una reunión con el entonces Secretario Técnico del CNC, Guillermo Matamoros, para solicitar redefinir las potestades y obligaciones de la entidad.

“No podíamos aceptar y no estábamos obligados a lo imposible. No podíamos aceptar algo que era imposible que pudiéramos cumplir”, agregó Araya.

A raíz de ese encuentro, Matamoros emitió la Resolución R/SET10-2009, por la cual se limitan las responsabilidades de la CAPS a dos: “realizar las inspecciones pertinentes de las obras incluidas en el detalle remitido por el Concesionario para la aprobación de la Administración” y “aplicar el criterio experto en la valoración de la funcionalidad de la carretera y la seguridad vial de quienes la transiten, en cuanto a que las obras permitan un tránsito fluido y seguro para los usuarios.”

Araya también explicó que, después de

las visitas de campo respectivas, la CAPS se limitó a dar una recomendación a la Administración.

“Nosotros no estamos autorizando absolutamente nada. En la misma Resolución se indica que la autorización corresponde a la Administración”, añadió.

El funcionario del MOPT agregó que a raíz de los cuestionamientos surgidos sobre este Proyecto, los integrantes de la CAPS decidieron añadir una “nota aclaratoria” en las actas que firmaron como aval de su trabajo.

Esa nota aclaratoria, firmada por los miembros de la CAPS, representantes del CNC y el Concesionario, dice: “Por disposiciones de la Secretaría Técnica del CNC, la labor realizada por la CAPS se ha limitado a la verificación de la seguridad y la fluidez del tránsito, de una manera meramente visual. Todos aquellos aspectos constructivos, de materiales o de estructuras, que requieran de ensayos para garantizar su calidad, deberán resolverse según como lo haya dispuesto dicha Secretaría, excluyendo a la CAPS de responsabilidades en tales temas.”

Finalmente, Araya aseguró que la CAPS emitió algunas recomendaciones de obras que no estaban incluidas en el contrato, pero que ellos consideraron necesario hacer, incluso contra la reticencia de los otros actores.

Además, dijo que la labor de esta entidad se realizaba contra la presión del tiempo, pues ninguno de sus integrantes estaba dedicado a ella a tiempo completo, sino que debían atender sus otras obligaciones como funcionarios públicos, y aun así entregar las recomendaciones al CNC en un plazo de cinco días hábiles.

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Tengo aquí el informe de la Supervisora CACISA-Cano, que fue recibido en el CNC el 26 de enero de 2010, y dice: "...se anota que en las valoraciones efectuadas no se consideran las condiciones de calidad de las obras, lo cual es de entera responsabilidad del Concesionario." Y "...esta Supervisora no puede dar fe de esta condición debido a que la mayoría de las obras mayores se encontraban terminadas, y las otras, con un importante grado de avance al momento de inicio de labores de esta Supervisora, el 1° de diciembre de 2009". Es decir, CACISA-Cano no puede dar un criterio sobre la calidad de las obras porque entró muy tarde; Euroestudios-IMNSA ya había salido; ustedes tampoco, porque no estaban capacitados para dar un criterio sobre esto. ¿La carretera se inauguró y nadie podía dar un criterio certero sobre la calidad de las obras?

Señor Junior Araya Villalobos:

Sí, sí, evidentemente... Imagínense ustedes: si CACISA-Cano no puede dar un criterio, con gente especializada en esa materia, con mucha más razón nosotros menos

Al ser cuestionados por los diputados de la Comisión, sucesivamente los integrantes de la CAPS rechazaron tener alguna responsabilidad por haber recomendado la Puesta en Servicio Provisional, a pesar de que la carretera no cumplía con el requisito de ser segura, como lo demostró después la muerte de la ciudadana Marlene Vanessa Briones Cruz, de 30 años de edad, al chocar contra una roca en medio de la vía.

“En todo el mundo no hay una carretera cien por ciento segura. Por eso hay gran cantidad de accidentes de tránsito por problemas de seguridad. Pero cuando se habla del tema de seguridad hay que tomar en cuenta muchos elementos. Por ejemplo, ¿la inestabilidad de taludes es un problema de seguridad? Sí, es un problema de seguridad, pero esta Comisión no tenía la responsabilidad de velar o de emitir un criterio al respecto”, dijo Araya.

Según ellos, esa responsabilidad correspondía a las empresas Supervisoras, al Concesionario y al CNC.

“Cuando nosotros realizábamos determinada inspección era porque la Gerencia nos decía “esta, esta y esta obra están concluidas”. Nosotros íbamos a verificar, y en ese momento, dábamos fe de que había *confort* en la carretera. Si hubo problemas de estabilidad de taludes de sub-base, y ahora hay ondulaciones en la carretera, nosotros no teníamos que verificar eso”, agregó Araya.

Además, el funcionario Henao atribuyó al Exsecretario Técnico Matamoros la responsabilidad de dar la autorización de Puesta en Servicio Provisional de la carretera.

“La resolución (fue) firmada por don

Guillermo Matamoros. Nosotros no autorizamos absolutamente ninguna apertura de carretera. Nosotros dimos una recomendación con observaciones de seguridad para mejorar la fluidez del tránsito de la carretera”, dijo.

En la siguiente sesión compareció la segunda empresa Supervisora de la concesión San José-Caldera, el Consorcio CACISA-Cano representado por la señora Adriana Montes Toro, y los señores Gerardo Prada Arroyo y Rodolfo D'León Rivers.

En su presentación, explicaron que su tarea principal en el Proyecto es “velar por el estricto cumplimiento del Contrato de Concesión que nos fue encargado por el CNC para hacer su seguimiento.”

Además, la señora Montes subrayó el carácter provisional de la Puesta en Servicio de la carretera, para indicar que todas las fallas que se presentan deben ser subsanadas por el Concesionario.

También hizo un recuento de las No Conformidades cerradas por CACISA-Cano, y de las que todavía están pendientes.

Igual que quienes comparecieron anteriormente, la representación de esta Supervisora dijo no tener responsabilidad en las fallas encontradas en la carretera.

“No sabíamos qué iba a pasar. Es muy fácil ahora decir: “Sí, se cayó tal talud, cayó tal piedra.” Todo lo tenemos muy evidente y muy claro ahorita. En ese momento estaban bien los taludes. A nosotros no nos correspondía llegar a calificar lo que el Concesionario había construido, eso ya venía revisado con anterioridad. En ese momento estaba terminada, estaba conforme a los diseños, el Concesionario había tomado

medidas de mitigación, incluso adicionales a las que establecía la No Conformidad”, alegó Montes.

Del mismo modo, Montes no aceptó que el Consorcio CACISA-Cano tuviera responsabilidad por haber recomendado la Puesta en Servicio Provisional de la vía.

“La decisión de la Puesta en Servicio Provisional de la carretera no la toma la CAPS, la decide el Gobierno a través del CNC, basado en todos los informes dados por todos los actores involucrados dentro de ese proceso. La decisión es del Gobierno con base en los informes”, recalcó.

11. GERENCIA DEL PROYECTO Y CONCESIONARIO: “YO TAMPOCO FUI”

En las dos sesiones siguientes, compareció la ingeniera Hadda Muñoz Sibaja, Gerenta del Proyecto San José-Caldera, por parte del CNC, desde el año 2007, cuando renunció el economista Stephan Brunner.

Ella asumió el puesto como “recargo” sobre la Gerencia del Proyecto de Concesión de la carretera San José-San Ramón, que ejerció entre el 2004 y el 2009.

El Consorcio de empresas españolas al que se adjudicó la Concesión San José-San Ramón es el mismo al que se adjudicó el Proyecto San José-Caldera.

En su presentación, Muñoz explicó las características del contrato de este último, y las responsabilidades estipuladas para cada parte actora.

Luego, se refirió a la Puesta en Servicio Provisional de la vía, y ratificó que la responsabilidad final de haberla

autorizado correspondió al entonces Secretario Técnico, Guillermo Matamoros.

Sin embargo, su relato de los hechos también reflejó el apuro del CNC por dar la autorización.

“La Gerencia coordina con la Supervisora el levantamiento del inventario. En este inventario, la Supervisora señala las obras pendientes que son requisito fundamental para la autorización de la Puesta en Servicio. Esta información se le remite al Concesionario. Se hace una coordinación para que el Concesionario presente el cronograma de entrega de esas obras. Es así como, durante todo el período a partir del 18, 20, 23, 24, 25 y 26 de enero, se hacen visitas de campo para la revisión del cumplimiento de las obras que le habían sido requeridas al Concesionario”, relató.

Y continuó: “El 26 de enero, que es la última visita, se verifica la conclusión de las obras por parte del Concesionario y se recomienda a la Secretaría Técnica la Puesta en Servicio Provisional por considerar que, desde el punto de vista funcional de *confort* y de seguridad vial para los usuarios, las obras reunían las condiciones necesarias para la Puesta en Servicio Provisional. La Secretaría Técnica autoriza al Concesionario la Puesta en Servicio Provisional mediante una resolución. Esta autorización se da a partir del 28 de enero del 2010, con base en los informes rendidos por la Supervisora del proyecto, la Gerencia y la Comisión de Autorización de Puesta en Servicio”.

A pesar de lo anterior, la ingeniera Muñoz reconoció que la Supervisora CACISA-Cano dio por arreglada la No Conformidad No. 121, que había sido señalada por Euroestudios-IMNSA, y que posteriormente a la Puesta en

Servicio Provisional de la carretera derivó en el hundimiento del kilómetro 47 y que obligó a cerrarla temporalmente.

También reconoció que el informe de auditoría de la Contraloría Nro. DFOE-OP-IF-13-2010, del 13 de setiembre de ese año, “no encontró evidencia suficiente para sustentar el cierre de esa No Conformidad en seis de los nueve taludes.” Sin embargo, alegó que también la Supervisora “entregó un informe en el que aporta la información de cada uno de los nueve taludes en la que sustentó la recomendación para el cierre de esa No Conformidad.”

La funcionaria se refirió, además, a los incumplimientos de la primera Supervisora, Euroestudios-IMNSA, por los cuales la Administración decidió terminar su contratación, y la Supervisora, a su vez, ha presentado un litigio contra el Estado.

La Comisión cuestionó a Muñoz acerca de un viaje a España realizado por ella y por la hoy Contralora -y entonces Secretaria Técnica del CNC-, Rocío Aguilar.

Muñoz respondió que “fue un viaje que se hizo como parte del proceso de promoción del cartel de licitación de San José-San Ramón. Se hizo una visita, la cual fue auspiciada por una empresa... Donde se agrupan las empresas con experiencia en concesiones de obra pública, y ahí, precisamente, gracias a esa visita, gracias a esa promoción y a esa visión que tuvo el señor Ministro y la señora Rocío Aguilar como Secretaria Técnica, que tuvimos la oportunidad de tener una oferta, que son las empresas españolas FCC y SACYR de España, que son las que participaron en ese proceso licitatorio.”

Inicialmente, Muñoz respondió que los

gastos de ese viaje fueron pagados por el CNC, pero luego pidió verificar la información debido a que dijo no recordarlo.

Tampoco pudo recordar si viajó a España con la señora Karla González.

En su segunda comparecencia aclaró que hizo dos viajes a España y que en el primero de ellos, realizado en noviembre de 2002, viajó con el entonces Ministro del MOPT, Javier Chaves Bolaños y con la señora Rocío Aguilar, entonces Secretaria Técnica del CNC, y ratificó que se trató de un viaje promocional de cuatro días, pero cuyos gastos fueron cubiertos por el MOPT.

Agregó que el segundo viaje fue en junio del 2009, con duración de un día de estancia, y que “tuvo como cometido atender la solicitud de la Ministra de Obras Públicas, para acompañarla en una ceremonia de entrega de un premio que le otorgó la Asociación Española de la Carretera. La comitiva estuvo integrada por doña Karla González, el costo de los pasajes los cubrió la Asociación Española de la Carretera, y los gastos de viáticos fueron cubiertos o sufragados personalmente.”

González fue Viceministra del MOPT entre 2002 y 2004. Luego, hasta el año 2006, laboró en el Bufete González-Uribe S. A., que asesora legalmente a la empresa española Fomento de Concesiones y Contratos (FCC), integrante de los consorcios a los que se adjudicaron los proyectos San José-San Ramón y San José-Caldera. Y posteriormente, entre 2006 y 2009, volvió al MOPT, esta vez como Ministra.

Ante preguntas de la Comisión, Muñoz insistió en que los informes de la Supervisora CACISA-Cano y de la CAPS, la llevaron a recomendar la

Puesta en Servicio de la vía San José-Caldera.

Sin embargo, sus palabras también ratificaron que las inspecciones de campo realizadas para redactar esos informes, fueron meramente visuales o superficiales.

“Ya habíamos hecho las inspecciones en el sitio, como bien lo dijo la Supervisora aquí. En todo el proceso de revisión de campo que ellos hicieron en ese momento, los taludes se veían en condiciones normales y seguras. Es después de que se producen las lluvias intensas, que se empiezan a deteriorar algunos taludes”, alegó.

La funcionaria también rechazó tener responsabilidad en la muerte de una ciudadana costarricense, cuya motocicleta se estrelló, durante una noche lluviosa, contra una roca que se desprendió de un talud.

Por el contrario, Muñoz dijo que, según el contrato, los daños a terceros son responsabilidad del Concesionario. Lo mismo afirmó en relación con los daños ambientales causados, como la ruptura del Acuífero de Barva.

Además, dio a entender que la Puesta en Servicio Provisional de la vía debió hacerse después de probarse los taludes en condiciones extremas, como las fuertes lluvias que llevaron a desprendimientos de rocas y al hundimiento del kilómetro 47.

“Este criterio también aplica para el control de aguas, que es uno de los factores más influyentes en la caída de bloques. Lo conveniente y lo eficiente es observar el comportamiento de las aguas durante la ocurrencia de fuertes lluvias, de manera que se puedan ubicar los sitios más adecuados para el control

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

¿A usted le parece correcto que, usted, como Gerenta del proyecto, haya aceptado el pago de un pasaje por una cámara empresarial que agrupa a uno de los socios de Autopistas del Sol? ¿No le parece a usted que ahí hay un conflicto de intereses?

Señora Hadda Muñoz Sibaja:

Señor. Nuevamente, señor diputado. No es mi obligación determinar de dónde son los recursos. La Administración, la Ministra de Obras Públicas, me solicitó que la acompañara. Ella me indicó que me daban el boleto para ese viaje y yo fui con ese boleto que me entregó la señora Ministra. Yo no tengo por qué cuestionarle a la Administración de dónde obtuvo esos recursos. De nuevo, me parece que lo más correcto aquí, para no emitir juicios de valor, es que le hagan la consulta a la señora Ministra.

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Pero yo le estoy preguntando a usted, como Gerenta del Proyecto y funcionaria pública.

Señora Hadda Muñoz Sibaja:

Ya aclaré, señor diputado.

cunetas, contra-cunetas, canales, bajantes, y otras obras de drenaje fundamentales. Otro factor que incidió fue la severidad, sin duda alguna, del periodo de lluvias del presente año, el

más lluvioso de un registro de sesenta años de acuerdo con los datos del Instituto Meteorológico Nacional”, expresó.

La comparecencia de Cristian Sandoval Cataldo, Director General Autopistas del Sol S. A., no varió la tónica.

Hizo un recuento de la historia del proyecto, y afirmó que, al cederlo el consorcio anterior a su representada, financieramente no se hizo una modificación del ITC ni de la tarifa de peaje, sino que solo se practicó, en el Adendo No. 3, un “ajuste extraordinario”, debido a que el paso del tiempo encareció los precios de los materiales.

Incluso, reconoció que este ajuste se realizó debido a la distribución del riesgo del contrato, que cargaba una situación como esta en el Concesionario.



El Director General de Autopistas del Sol S. A. comparece ante la Comisión. (Oficina de Prensa y Relaciones Públicas, Asamblea Legislativa).

Sin embargo, Sandoval ignoró el hecho

de que, en se mismo Adendo, se varió la tasa de descuento de variable a fija, y que se fijó en una cifra elevada, pues se hizo en un momento de alza en las tasas de interés, que luego bajarían, pero no así la tasa de descuento del Concesionario.

Sandoval tampoco reconoció deficiencia alguna de Autopistas del Sol S. A. en materia ambiental, y minimizó el daño causado al Acuífero de Barva. Además, curiosamente, defendió la actuación de SETENA.

Sobre los taludes, aseguró que su representada invertiría \$6 millones para mejorarlos.

También insistió en que, al darse la Puesta en Servicio Provisional, la carretera cumplía con ser segura; esto, a pesar de que, al cumplirse un mes de esta Puesta en Servicio, se iniciaron los deslizamientos en los kilómetros 36, 37, 39, 43, 44 y 46, entre otros.

Finalmente, Sandoval rechazó las declaraciones del Exsecretario Técnico del CNC, Guillermo Matamoros, y de la Gerenta del Proyecto, Hadda Muñoz, en cuanto a la responsabilidad que recaería sobre el Concesionario, tanto por las deficiencias en los taludes como por la muerte de la señora Briones Cruz.

12. LANAMME PONE EN EVIDENCIA LOS INCUMPLIMIENTOS DEL CONCESIONARIO

En la decimonovena sesión de la Comisión comparecieron los ingenieros Alejandro Navas Carro y Roy Barrantes Jiménez, Director y Coordinador, respectivamente, de la Unidad Evaluación de la Red Vial, del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME),

de la Universidad de Costa Rica.

El ingeniero Barrantes resumió un estudio realizado por su representada a solicitud del MOPT, el cual fue llevado a cabo por más de veinte profesionales en ingeniería civil, con el fin de analizar, específicamente, “el cumplimiento contractual de especificaciones técnicas del proyecto de Concesión de Obra Pública de San José-Caldera, Ruta 27, con respecto a aspectos técnicos que se consideran relevantes, con el fin de garantizar el

nivel de servicio de la seguridad de los usuarios de la carretera.”

Las conclusiones del estudio, resultaron contundentes. Entre las principales, se encuentran:

- Existen parámetros de calidad muy permisivos, indefiniciones técnicas, y confusión sobre los equipos y procedimientos que deben seguirse para evaluar la condición funcional, estructural y de seguridad vial del Proyecto.
- Debido a las especificaciones técnicas que se definieron para el proyecto, existe un riesgo potencial de que se deteriore, principalmente en los últimos años del período contractual, y que revierta al Estado con estándares inferiores a los deseados.
- Si bien el proyecto tiene una adecuada capacidad estructural, es decir, de resistir las cargas de los vehículos, se detectó “una tendencia que es clara y acelerada al deterioro, que se manifiesta en una pérdida significativa de la capacidad funcional, medida según índices internacionales.”
- Además, esa pérdida “se manifiesta

en un período muy corto de tiempo, lo cual implica un riesgo potencial de que, al final del período de concesión, se reciba un proyecto con estándares de calidad inferiores a los deseados en un proyecto de esta importancia.”

- El deterioro encontrado en la mezcla asfáltica puede ocasionar problemas de seguridad vial, como dificultad de los vehículos para frenar cuando se acumula humedad en la vía.
- Existe ausencia de obras necesarias para garantizar la seguridad vial de los peatones en algunos intercambios de la carretera.
- Las defensas laterales y medianeras son insuficientes o están instaladas de manera inadecuada.
- Existen cunetas reducidas sin protección, bordillos peligrosos en aceras de puentes, apoyos intermedios de puentes desprotegidos, entre otros.
- No existe evidencia de la existencia de diseños específicos de obras geotécnicas en rellenos y cortes; lo único que se pudo detectar fueron estudios referenciales.
- El sitio donde se produjo el hundimiento de la carretera, en el kilómetro 46, LANAMME encontró que se ubica en una micro cuenca, razón por la que se produce acumulación de aguas. Se requería de diseños hidrológicos e hidráulicos específicos para atender esa condición.
- Los estudios hidráulico y geotécnico efectuados revelaron que el hundimiento de la vía en el kilómetro 46 no se debió a una

causa de fuerza mayor.

- Encontró lo mismo con respecto a los desprendimientos de material en los taludes.
- Finalmente, el análisis técnico de LANAMME reveló que “en el momento de su apertura y puesta en servicio para explotación, el Proyecto aun carecía de infraestructura con las condiciones necesarias para garantizar los niveles de servicio establecidos para un proyecto de esta magnitud, y que además viene arrastrando errores técnicos conceptuales, tanto en el contrato como en los estudios referenciales, en los diseños, en la construcción de la obra, lo cual agravó esta situación.”

13. LA CONTRALORÍA HIZO TODO BIEN...

La Licda. Rocío Aguilar Montoya, Contralora General de la República, compareció durante las dos sesiones siguientes de la Comisión.

Ella se refirió a la posición de Costa Rica en materia de concesiones, el rol de la Contraloría General de la República, las características del contrato de la Concesión San José-Caldera y a la fiscalización realizada por la Contraloría.

En primer lugar, la señora Aguilar alabó lo realizado por el país en materia de concesiones, apoyándose en un informe del BID según el cual Costa Rica se ubica en el octavo lugar de diecinueve países, “según su marco regulatorio, régimen institucional, madurez operacional, clima de inversiones, y facilidades financieras.”

Sin embargo, de seguido, mencionó la existencia de problemas de índole

jurídico, financiero, técnico, y en particular, de expropiaciones, como los que afectan los procesos licitatorios y de concesiones, y que llevan a “la pérdida de actualidad de los términos ofertados, dados los plazos tan largos desde el momento en que se inicia un proyecto, y se da la orden de construcción.”

Reconoció que la Contraloría General “juega un papel protagónico”, en estos procesos, pues la Constitución le encomienda la vigilancia de la hacienda pública, el control previo y el control posterior.

El control previo se refiere a las autorizaciones, objeciones, apelaciones, refrendos y los presupuestos, y el control posterior consiste en auditorías operativas, evaluativas, investigaciones, litigios, sanciones, entre otras.

La Contralora también planteó la interpretación que la institución asume de la función refrendadora.

“El refrendo es un acto de aprobación. Efectivamente, es de eficacia. Esto significa que, al otorgarse, se permite que un contrato que ya ha sido válido entre las partes, surta efectos. No es una vía de anulación de un contrato de administración. Desde la Resolución 14421 de la Sala Constitucional, se generó una reforma importante en materia de refrendos, al exhortar la Sala a la Contraloría, en un caso particular, a promover una lectura diferente de las normas administrativas que, sin cercenar la oportunidad del control, permitiera la contratación y la continuidad de la contratación.”

Lo que no explicó la Contralora es por qué, entonces, en su momento, esta institución no quiso refrendar el Adendo No. 4, para luego sí refrendar el Adendo No. 5 del Proyecto San José-Caldera.

La Contralora trató de exonerar a la

institución bajo su cargo de cualquier falta al deber de ejercer el control previo de la Concesión San José-Caldera.

Igual que el señor Sandoval, representante de Autopistas del Sol S.A., la Contralora afirmó que, con los *adenda* refrendados, no se varió el valor presente de la Concesión, ni la tarifa de los peajes.

A pesar de ello, responsabilizó a la Junta Directiva del CNC de los cambios que sí se hicieron al cartel de licitación,

como el paso de la tarifa de variable a fija.

“En diciembre del año 2001 se firma el contrato con COVISA, que es la Concesionaria, y aquí es donde se empiezan a generar algunos cambios del cartel-oferta al contrato que había sido firmado en diciembre. Esta es una recomendación de la comisión negociadora, que posteriormente aprueba la Junta Directiva del Consejo Nacional de Concesiones, y esa recomendación había sido: cambiar de variable a fija la tasa de descuento para formular el Ingreso Total de la Concesión (ITC).”

Agregó que el argumento utilizado para justificar tal cambio “fueron fundamentalmente aspectos relativos a la bancabilidad del proyecto”.

De manera poco clara, añadió que otro criterio fue porque la tasa utilizada como referencia en el cartel eran los bonos de Costa Rica a diez años plazo, “que había realmente una o dos emisiones, y que posteriormente, creo que solo ha habido una emisión...”.

La señora Aguilar también reconoció que, con el Adendo No. 5 “se incrementa el monto y plazo de los

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Si ustedes, desde el 2002, conocían de las serias limitaciones del CNC para fiscalizar este tipo de contrato, ¿por qué los refrendaron, los aprobaron, permitieron que entraran en operación, si sabían que el fiscalizador principal no tenía capacidad para asumirlos?

Señora Rocío Aguilar Montoya:

La capacidad de fiscalización o no, no puede ser un argumento para refrendar o no un contrato. Estamos hablando de un control previo. El refrendo no es una auditoría, el refrendo es lo que le da finalmente la eficacia al contrato, pero el contrato es válido entre las partes. No es a través de los procesos de refrendo donde nosotros podemos corregir esas acciones.

Este es un tema importante, porque la Contraloría General de la República, precisamente, le plantea a la Asamblea Legislativa, en su carácter de órgano auxiliar, la necesidad imperiosa de que revisemos y debatamos sobre el papel del refrendo. Porque el refrendo normalmente es visto como la autorización general de la Contraloría General de la República. El refrendo es un tema de legalidad, exclusivamente, donde los aspectos de oportunidad y conveniencia

argumentando temas de bancabilidad, y se modifican las tablas de coparticipación.”

Y aseguró que todos los cambios se respaldaron en estudios “que fundamentaba la administración y que vienen de diferentes fuentes.”

También reconoció que con la firma del Convenio Complementario No. 1 se incorporaron inversiones por \$35.9 millones “que sí son de pago directo tal y como lo prevé el contrato.”

Después, la señora Aguilar se refirió a las actividades de fiscalización posterior realizadas por la Contraloría sobre el desarrollo de este Proyecto.

Según el informe 13-2010, “la conclusión final de la Contraloría es que el Consejo Nacional de Concesiones -y así lo dice el informe- autorizó la apertura de la Sección II a pesar de que existían situaciones que afectaban el *confort*, funcionalidad y seguridad, tales como taludes inestables y varias obras sin construir. Y esos tres elementos, de *confort*, funcionalidad y seguridad, eran precisamente los presupuestos sobre los que se basaba la Puesta en Servicio Provisional.”

Dijo que el informe de la Contraloría también establece que el CNC “no ejerció un adecuado control sobre medidas tomadas en problemas de estabilidad de taludes de la Sección II, previo entrada de operación.”

“No se tuvo evidencia en seis tramos reportados con esos problemas, que hubiesen sido verificados en campo para conocer su condición geotécnica”, expresó.

También dijo que la Contraloría encontró que no se construyeron determinadas obras, y que, hasta ese momento, “no se ha podido determinar cuáles son las obras que las van a sustituir. Y ahí hablamos de la suma de \$3.5 millones, un monto mayor. Y se requiere un análisis mucho más detallado para cuantificar cuál es el monto verdadero.”

Además, reconoció que el contrato fue actualizado “con un ajuste extraordinario con precios exorbitantes, que excedían lo que hubiese sido, a suma alzada, como en \$20 millones, a precios del 2000. Esto significa que si esas obras no están construidas o no se van a construir, se deben sustituir por otras obras o hay que hacer una verificación.”

También criticó que, para la Puesta en Servicio Provisional, hubiera obras pendientes de construir en las secciones uno y tres, pese a que habían sido puestas en operación desde el año 2009.

Lo anterior, “evidencia una falta de capacidad de respuesta por parte del Consejo para atender en forma simultánea y ágil las diversas situaciones.”

También objetó que el Balance Económico de Obras No. 1 fuese aprobado sin una debida justificación técnica, “sobre todo en cambios de obra, y algunas de éstas obras están relacionadas con la seguridad de los peatones, algunas obras importantes para cruzar las vías o tomar servicios de transporte público aledaño, sin que en sustitución de éstas se hubiesen implementado otras medidas de mitigación.”

Finalmente, y como si antes ella misma no hubiera sido Secretaria Técnica del CNC y aprobado los *adenda* que ahora

fiscaliza como Contralora, criticó la capacidad institucional del CNC, pues, dijo, “no está acorde, no está a la altura, no es conforme para la complejidad de los contratos, para el largo plazo de estos contratos. Y, realmente, si hay un tema en el que hay que trabajar, tiene que ver con esa capacidad institucional, porque es la que va a incidir en todos los demás aspectos de esta figura.”

La Contralora también reconoció, en su fiscalización *a posteriori* de la gestión del Proyecto, que fue “importante” el hecho de que se eliminara la figura del Órgano Fiscalizador. Pero no explicó por qué se permitió continuar el proceso contractual sin subsanar el vacío de la única figura que, en sus propias palabras, podía velar por el interés público con una visión de conjunto.

“Definitivamente, no contar con ese órgano fiscalizador ha sido un tema importante y que, de alguna forma, ha incidido en varios aspectos de este Proyecto. Y ¿por qué es importante? Porque la diferencia fundamental entre la primera línea del control, del control directo, y el del Órgano Fiscalizador, es que éste tenía una responsabilidad no solo por advertir los temas vinculados propiamente con el Concesionario, sino aquellas obligaciones que tenía el Estado, en general, y la Administración Concedente, y que, eventualmente, su no satisfacción oportuna podría acarrear problemas en el camino”, dijo.

La Contralora añadió que la conformación del Órgano Fiscalizador sigue pendiente, y que procede una acción legal contra el CNC, debido a que si bien se le ha advertido sobre su ausencia “reiteradas veces”, no cumple con esta disposición. Sin embargo, alegó que iniciar un procedimiento de este tipo es difícil porque nunca hay una misma persona responsable en el CNC. Esto, sin embargo, contradujo su propia

argumentación, según la cual la Sala Constitucional ha dispuesto que la disposición no solo puede reiterarse a la misma persona, sino al mismo órgano.

“Cada vez que se le ha advertido, ha pretendido atender a través de diferentes esquemas, incluido el incorporado a la reforma a la propia Ley de Concesiones que hizo el Congreso en el año 2008. Quiero aclararles que, a nivel de una disposición, su incumplimiento puede generar responsabilidad si el mismo es injustificado. Para que se pueda iniciar un procedimiento, según lo ha dicho la propia Sala, debe reiterarse la disposición a la misma persona u órgano al cual se le dirigió. En el CNC, dada la alta rotación, la disposición se emite, y cuando se reitera, aparecen nuevos actores, lo cual hace que la propia Contraloría deba volver a emitir la disposición a quien en ese momento debe atenderla”, se quejó.

Añadió que la última disposición de la Contraloría al CNC, por este tema, venció el 21 de febrero del 2011, “y se encuentra sujeto a lo que haya decidido el Consejo respecto a ese Órgano de Fiscalización. De lo contrario, lo que procede es el traslado al Área Jurídica de la Contraloría, para lo que corresponda.”

A pesar de lo anterior, la señora Aguilar aseguró que la Contraloría sí cumplió con su papel fiscalizador del Proyecto.

“Quisiera recalcar que, efectivamente, la Contraloría ha fiscalizado las diferentes etapas de esta Concesión, no solo mediante control previo, sino también posterior. Ha sido una fiscalización no solo de las diferentes etapas, sino que está sustentada en la valoración de riesgos que se hace del universo fiscalizable. Ha cubierto las diferentes etapas, sigue fiscalizándolo y así seguirá haciéndolo”, afirmó.

Finalmente, Aguilar dijo que la Contraloría incluyó en el Expediente del Proyecto las críticas del Exgerente del mismo, Stephan Brunner, con la recomendación de que debían ser valoradas por la Administración, pero que el CNC las rechazó “por carecer de sustento técnico”.

14. EXMINISTRA GONZÁLEZ RECIBE PREMIO DE... CONSTRUCTORES DE CARRETERAS ESPAÑOLES

En sus sesiones vigesimotercera y vigesimocuarta, la Comisión escuchó la comparecencia de la Exministra del MOPT, Karla González Carvajal.

En su exposición, González partió de aceptar la existencia de “fallas” en este proceso de Concesión, pero las atribuyó a la “curva de aprendizaje” por la que debe pasar el país, y en la que no habría culpables.

“¿Es la carretera que queríamos? No. ¿Es la carretera que nos imaginamos? No. ¿Es la que nos merecemos? Definitivamente, no. ¿Ha fallado mucho más de lo que esperábamos? Definitivamente, sí. ¿Es mejor esta carretera con muchas fallas que corregir, que no tener carretera del todo, como ocurrió durante más de tres décadas? Definitivamente, sí. ¿Dimos nuestro mejor esfuerzo, durante mi gestión, para hacer realidad un obligado y merecido anhelo de los costarricenses? Definitivamente, sí. ¿Fue suficiente? Todo parece indicar que no, pero una vez más, es mejor una carretera con fallas por corregir, que ninguna”, fue la lógica de su razonamiento.

A continuación, y en la misma línea anterior, la Exministra responsabilizó a su sucesor en el MOPT, Marco Vargas,

por lo ocurrido con los taludes de la carretera.

“Los taludes no fueron recibidos ni determinados como conformes, de ninguna manera, mientras estuve a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. De hecho, pasaron de No Conformes, durante mi gestión, a Conformes, en la gestión del Ministro que me sucedió en el cargo”, expresó.

También acusó de “falsedad” a la quienes afirmaron ante la Comisión – como la Contralora-, que no existió un Órgano Fiscalizador del Proyecto.

“Se ha dicho, a ustedes, señores, que no existieron órganos de fiscalización en el Proyecto. Esto es falso. Las labores del Secretario Técnico, de la Gerente del Proyecto y de la Supervisora tenían, de diferentes maneras, y atendiendo las competencias de cada una, responsabilidades que cumplir con la fiscalización del contrato”, dijo.

González evadió referirse a la ganancia extraordinaria de \$72 millones que, según el Exgerente del Proyecto, Stephan Brunner, se habría otorgado al Concesionario tras variar la tasa de descuento. Únicamente rechazó que se hubieran incrementado los intereses intercalarios y los peajes de la Concesión.

En cuanto al hecho de que, hasta el momento, no se hubiesen cobrado multas a Autopistas del Sol S. A., cosa que tanto el Exgerente del Proyecto, Stephan Brunner como el Exsecretario Técnico, Luis Diego Vargas, atribuyeron a una decisión de la Exministra del MOPT, ella evadió responder directamente a ese señalamiento y responsabilizó a los funcionarios intermedios del CNC: “En la comparecencia de don Luis Diego Vargas Chinchilla, que ocurre después

de la presentación de don Stephan, le hacen esa misma pregunta y él contesta: “No se dio ninguna decisión política, no se trató de ser complaciente con el Concesionario, sino que se llega a determinar que hubo errores procedimentales en el proceso para la imposición de multas, que en realidad fueron atribuibles a funcionarios de nivel intermedio dentro del Consejo Nacional de Concesiones.” Esa respuesta de don Luis Diego fue categórica cuando le hicieron la pregunta en ese sentido”, afirmó.



La Exministra del MOPT, Karla González, cuando respondía cuestionamientos de la Comisión. (Oficina de Prensa y Relaciones Públicas, Asamblea Legislativa).

15. EXMINISTRO MARCO VARGAS: “FUE TETÉ...”

La última comparecencia ante la Comisión, fue del Exministro del MOPT y entonces Ministro de la Presidencia, Marco Vargas Díaz.

Vargas centró su exposición en delimitar su responsabilidad con respecto al Proyecto San José-Caldera, luego de asumir “por unos pocos meses”, el cargo que dejara la señora Karla González.

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Déjeme recopilar. Primero usted es Vice Ministra del MOPT, cuando la hoy Contralora promovía el Cartel de Concesión San José-Caldera. Después usted se integra como socia... Usted ya lo era, pero se reintegra como socia al Bufete González & Uribe, que asesora legalmente a FCC Construcciones, uno de los socios del Consorcio Autopistas del Sol, al que se le asigna la Concesión de la Carretera San José-Caldera. Después usted pasa a ser Ministra del MOPT, y como tal recibe un premio de la Asociación Española de la Carretera, que está integrada también por FCC Construcciones, que le otorga este premio del que usted dice que usted se pagó el viaje.

Realmente doña Karla, yo creo que usted debería de habernos aclarado más esas vinculaciones. Le repito, ¿le parece correcto y conveniente que la Ministra de Transportes de Costa Rica reciba un premio de una Asociación de Constructores de Carretera de España que postula concesiones en nuestro país, y que desarrolla concesiones en Costa Rica, cuando su deber es mantener una capacidad de independencia en la fiscalización y defensa de los intereses del Estado de Costa Rica?

Señora Karla González Carvajal:

La capacidad de independencia no se ve afectada de ninguna forma porque a uno le den una medalla por el tema de seguridad vial en las carreteras. O sea, me parece que lo que dice la...

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

El tema es quién le da la medalla...

Señora Karla González Carvajal:

No, precisamente... Es una asociación empresarial como hay miles a nivel mundial. Me imagino que a partir de ahora, si pensamos tal y como usted ha hecho el relato, pues nadie podrá recibir un premio de nada, porque la mayoría de las asociaciones agrupan, no son socias, agrupan...

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Hay miles, pero miles no eran fiscalizadas por usted...

Fuente: Acta N° 023 del 01-03-2011. Pgs. 32-33.

logro de este Ministerio en la Administración 2006-2010”, dijo.

También reconoció que, como Presidente del CNC, dirigió las sesiones en las que se evaluó la solicitud del Concesionario para permitir la Puesta en Servicio Provisional de la vía.

Vargas dijo haber instruido al Exsecretario Técnico, Guillermo Matamoros, para que procediera a emitir esa autorización, apoyado en los informes técnicos de todos los actores involucrados.

Por esto mismo, responsabilizó a la parte técnica del Proyecto del hecho que, después de concretada la Puesta en Servicio Provisional, se produjeran fallas en la obra. “Debo indicar que mi responsabilidad, la cual cumplí fielmente, fue tener presente que las instancias técnicas ofrecieran los insumos que nos permitieran a las instancias políticas tomar oportunamente las importantes decisiones. Todo indica que algunas de las valoraciones técnicas fallaron o fueron insuficientes. Eso, todos lo lamentamos, y confío en que esta Comisión Legislativa sabrá sentar las responsabilidades del caso”, expresó.

También reconoció, aunque de manera indirecta, la responsabilidad política del Expresidente Óscar Arias Sánchez en el riesgo incurrido por el país, con esta Concesión.

“Cuando asumí el MOPT era claro que esta obra estaba prácticamente concluida en la troncal principal, y toda la información disponible y pública destacaba a esta obra como el principal

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Según esta información de La Nación, el 5 de diciembre de 2009 le declaró a la prensa que según los estudios que habían hecho, la carretera estaría inaugurada en marzo del 2010. Pero menos de mes y medio después, el 17 de enero de 2010, tenemos otra nota de La Nación que dice: “Arias adelanta apertura de carretera a Caldera”, y se publican declaraciones del Presidente Arias en las que anuncia que la carretera va a estar una semana antes de las elecciones.

¿Qué cambió, qué nuevo estudio se hizo, para que el Presidente Arias anunciara que va a ser mes y medio antes prácticamente?

Señor Marco Vargas Díaz:

Mi respuesta a esa pregunta es que la Concesionaria solicitó la apertura de la carretera el 12 de enero, o sea, lo que cambió fue una solicitud formal que hace el Concesionario para que se le permita la apertura de la carretera.

Diputado Villalta Flórez-Estrada:

Cómo me va a decir usted que la concesionaria lo pidió, si en esta nota ella les está poniendo a ustedes condiciones para abrir en

“En esa Administración no se seleccionó el Concesionario, ni la Supervisora. Tampoco se elaboró el contrato. Esas fueron decisiones que estaban consumadas y existía un contrato firmado entre el Estado costarricense y Autopistas del Sol. Pero sí fue su decisión enterrar la inoperancia y el miedo, tomar riesgos y seguir adelante de nuevo, sin olvidar el necesario respaldo técnico a sus decisiones”, dijo.

También reconoció, implícitamente, lo que serían algunas de las principales fallas en que incurrió la Administración, en cuanto a este Proyecto.

“Las competencias deben de ser delimitadas con mayor rigor y claridad, y las responsabilidades deben ser estrictamente vigiladas por órganos de supervisión y fiscalización del mayor nivel”, expresó.

Vargas también rechazó el señalamiento de la Exministra González, en el sentido que él sería responsable por haber aceptado autorizar la Puesta en Servicio Provisional, a pesar de que los taludes no estaban estabilizados.

“Yo quiero decirle que me parecieron desacertadas las declaraciones de la Exministra Karla González, porque no

es el Ministro el que recibe la información o inconformidad de taludes”, dijo.

16. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Sobre la responsabilidad política

La conclusión principal a la que puede llegar la Comisión Investigadora Especial sobre Concesiones de Obra Pública, Expediente No. 17.835, es que la administración Arias Sánchez tiene la responsabilidad política de haber actuado irresponsablemente en cuanto a dos hechos fundamentales:

1. Por haber impulsado los procesos de Concesión de Obra Pública sin que el Estado costarricense estuviese institucionalmente preparado para garantizar el éxito y la debida fiscalización de esta clase de contratos.
2. Por haber adelantado la Puesta en Servicio Provisional e inauguración de la carretera San José-Caldera, en seis meses, con el objetivo de influir en los resultados de la votación en la elección general que ocurriría diez días después.

Estas acciones, sin embargo, solo culminaron un proceso iniciado en la administración anterior, del Expresidente Abel Pacheco, lo cual queda evidenciado en el hecho de que la renegociación del contrato inicialmente pactado con el Consorcio COVISA, (Cartellone-ACOSOL), se materializó en los Adendos No. 1 y No. 2, firmados por el entonces Ministro del MOPT de esa administración, Javier Chaves Bolaños, y siendo Secretaria Técnica

90% de avance Ciudad Colón-Orotina

Nueva vía a Caldera abrirá 4 meses antes

Vanessa Loaiza N.
vloaiza@nacion.com

La nueva carretera San José-Caldera estará abierta en marzo del 2010, cuatro meses antes de lo previsto en el contrato. Así lo aseguró ayer Cristian Sandoval, director de Autopistas del Sol, la concesionaria del proyecto de 77 kilómetros que ofrece enlazar la capital con el Pacífico en 45 minutos.

Este viernes, tras una inspección del ministro de Transportes, Marco Vargas, la concesionaria anunció que en el tramo de 39 km entre Ciudad Colón y Orotina ya se completó un 90% de las obras.

Eso significa que apenas resta el asfaltado en 3,6 kilómetros del trayecto, divididos en tres sectores: Cebadilla de Turrúcares, Balsa de Atenas y el último en Dantas de Orotina, todos en Alajuela.

En esos puntos, la concesionaria ha tenido problemas por la composición del suelo, entre otras circunstancias.

Según Sandoval, estos tramos pendientes estarán listos en dos meses.

Para marzo, cuando se espera que entre a funcionar la carretera completa, también comenzará el cobro en los peajes principales: Escazú, La Reforma, Atenas y Pozón.

El viaje completo, en un solo sentido, costará \$3,5 (aproximadamente ₡2.030).

Además del tramo Ciudad Colón - Orotina, a mediados de este año la constructora entregó las

del CNC, Rocío Aguilar Montoya. Luego, en el Adendo No. 3, firmado por el entonces Ministro del MOPT, Rándall Quirós Bustamante, y siendo Secretaria Técnica del CNC la señora Aguilar.

Como se ha visto, el Adendo No. 1 varió la tasa de descuento, de fija a variable, así como el parámetro para calcular dicha tasa, establecido en el cartel de la Concesión, lo cual, para el Adendo No. 3, habría redundado en un ingreso adicional para el nuevo Concesionario, Autopistas del Sol S. A., de \$72 millones, por el diferencial con el que se financió mediante el BCIE y Caja Madrid.

Posteriormente, en el Adendo No. 5, firmado por la entonces Ministra del MOPT, Karla González, de la administración Arias, siendo Secretario Técnico del CNC, Luis Diego Vargas, y que fue refrendado por la Contraloría ya siendo la señora Aguilar la Contralora de la República, se mantuvo el diferencial de tasas y, como se ha explicado, se varió la distribución de riesgo a favor del Concesionario, al proveerlo de ajustes “extraordinarios”.

Pero esa voluntad de las administraciones Pacheco, primero, y Arias, después, de impulsar los procesos de concesión de obra pública a cualquier costo, también se manifestó en el hecho de que la entonces Secretaria Técnica del CNC, Rocío Aguilar, fuera designada, gracias a un acuerdo del bipartidismo tradicional, en la Asamblea Legislativa, como Contralora General de la República, a pesar de que, como en su momento denunció la oposición parlamentaria, ella no integró el grupo de candidatas y candidatos que participaron en el concurso público respectivo y que, por lo tanto, no pasó por el escrutinio de la Comisión de Nombramientos de la

Asamblea Legislativa.

Esta elección tuvo lugar el 27 de junio de 2005, es decir, ocho meses antes de la elección de Óscar Arias Sánchez, y designó como Contralora a la señora Aguilar durante el período de éste y hasta el año 2012.

Además de la señora Aguilar, otros dos funcionarios que habían trabajado en estas concesiones con ella, en el CNC, se trasladaron a la Contraloría para apoyar su despacho. Se trata de Carlos Arguedas Vargas, quien después, en su calidad de Gerente de la División de Contratación Administrativa de la Contraloría, participó con la Contralora en reuniones con los representantes de Autopistas del Sol S. A. para discutir los términos del refrendo del Adendo No. 5, y Guillermo Matamoros (quien fuera Secretario Técnico del CNC).

Arguedas también firmó el Oficio No. 09215 (DCA-1874), de la Dirección de Contratación Administrativa de la Contraloría, fechado el 25 de julio de 2006, por el cual no se encontró objeción para que la señora Karla González Carvajal asumiera el cargo de Ministra del MOPT, en la administración Arias, a pesar de haber sido socia, hasta una fecha tan reciente para ese momento, como abril de 2010, del Bufete González & Uribe, cuyos servicios profesionales fueron contratados por FCC Construcciones y Contratos S.A., integrante del Consorcio Autopistas del Sol S.A.

Resulta evidente que, desde el acuerdo bipartidista que permitió la elección de la Contralora Aguilar, se llevó a cabo la articulación de un entramado cuyo propósito fue acelerar los procesos de Concesión de Obra Pública, como se dijo, sin dar la importancia debida a si la Administración Pública contaba con la capacidad institucional de fiscalizar

estos contratos y de garantizar el éxito de los procesos, como después lo demostró, a un alto precio, lo ocurrido con la carretera San José-Caldera.

Una vez puesto en acción este entramado, la administración Arias procedió a negociar el Adendo No. 5 de esta Concesión, que mantuvo el diferencial de tasas y varió la distribución de riesgos del contrato a favor del Concesionario, al punto que el costo de la Concesión ha terminado más que duplicándose.

Pero, además, la actitud laxa de la administración para con el Concesionario, unida a la voluntad política de convertir esta carretera en un insumo electoral del PLN, en la recta final de la campaña del 2009, llevó a que se desarrollara el Proyecto sin un Órgano Fiscalizador; a que se dejara sin un Órgano Supervisor durante los meses de construcción de las obras más críticas de la Sección II; a que no se actualizara la Garantía Ambiental ni se haya cobrado, hasta el momento, por los daños causados, entre otros, al acuífero de Barva; a que no se haya cobrado multas al Concesionario; y a que se haya aceptado e inaugurado la obra con un adelanto de seis meses y sin que se cumplieran las condiciones mínimas establecidas para la Puesta en Servicio Provisional, lo cual incluso cobró la vida de una persona, además de un cúmulo de otras irregularidades.

Sanciones de inhabilitación

Se propone al Plenario Legislativo recomendar a las autoridades públicas presentes y futuras la aplicación de sanciones de inhabilitación para el ejercicio de cargos públicos a las siguientes personas:

- **La Exministra de Obras Públicas y Transportes Karla González y**

Expresidenta del CNC, por incumplimiento de deberes, conflicto de interés y negligencia en el manejo de recursos públicos en perjuicio del interés público y el patrimonio nacional:

Recomendamos una inhabilitación de 10 años.

La señora González es responsable de haber negociado y firmado el Adendo No. 5, que mantuvo ese diferencial de tasas, pero, además, varió la distribución de riesgo a favor del Concesionario. Según testificó el experto en análisis financiero y Exgerente del Proyecto, Stephan Brunner, todas estas modificaciones de elementos centrales del cartel de licitación, producirían un ingreso adicional al Concesionario, por diferencia con la tasa a la que se financió con el BCIE y Caja Madrid, por \$72 millones. Además, influiría en el ITC de la Concesión para efectos de la Garantía que el Concesionario podría cobrar a la Administración en caso de rescindirse anticipadamente el contrato.

Igualmente, al variar la distribución de riesgos a favor del Concesionario, se abrió un portillo para realizar “ajustes extraordinarios” de precios, en beneficio de aquél, que incrementaron sustancialmente el precio de la Concesión.

Incluso la Contraloría General de la República, aunque *a posteriori*, es decir, después de haber aceptado refrendar el Adendo No. 5, recomendó al CNC considerar estos planteamientos de Brunner, lo cual fue rechazado por el CNC.

Además, existió conflicto de

intereses en el hecho de que la señora González fuese nombrada Ministra del MOPT a pesar de su relación con un bufete que asesoraba a la empresa española FCC, una de las socias principales del Concesionario Autopistas del Sol. S. A.; y en el hecho de que la Exministra González viajara a España a recibir un premio de la Asociación Española de la Carretera, cuando socios de esta Asociación desarrollaban los proyectos San José-San Ramón y San José-Caldera.

- **El Exministro de Obras Públicas y Transportes, Marco Vargas**, por incumplimiento de deberes.

Se recomienda una inhabilitación de 6 años. El exministro Vargas fue jerarca del MOPT al momento de acordarse la ilegal e inconveniente Puesta en Servicio Provisional de la carretera, por lo tanto, tiene responsabilidad política por la recepción de las obras y la apertura prematura de la carretera, en clara violación a la normativa vigente y las obligaciones contractuales.

- **La Contralora General de la República y Exsecretaria Técnica del CNC, Rocío Aguilar**, por incumplimiento de deberes.

Se propone al Plenario Legislativo iniciar un procedimiento disciplinario para la remoción del cargo por “*ineptitud y proceder incorrectos*”, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 183, párrafo tercero, de la Constitución Política. Asimismo, recomendamos la aplicación de una sanción de inhabilitación para el ejercicio de cargos públicos, de 6 años.

La Contralora General de la

República no actuó de forma proactiva para evitar que el proceso de Concesión de la carretera San José-Caldera continuara su curso sin la existencia de órganos supervisores y fiscalizadores.

Según declararon a la Comisión los ingenieros Enrique Molina y Carlos Navas, de IMNSA, ellos informaron reiteradamente de los incumplimientos repetidos de la Concesionaria a la Contralora Aguilar, sin que se tomaran acciones al respecto.

Como jerarca de la Contraloría, es la responsable de que se ordenara el archivo de un estudio técnico realizado por el Exgerente Brunner y por el consultor Mauricio Jenkins, para la actualización extraordinaria de precios de materiales de construcción, que realizaron con el fin de que el riesgo siempre fuese asumido por el Concesionario, como indica el contrato.

Además, el órgano contralor fue totalmente complaciente e incumplió con sus deberes al permitir las reiteradas modificaciones al contrato de concesión en perjuicio del interés público y la Hacienda Pública.

- **Los Exsecretarios Técnicos del CNC, Luis Diego Vargas y Guillermo Matamoros**, así como a **la Gerenta del Proyecto, Hadda Muñoz**, por incumplimiento de deberes.

Recomendamos una inhabilitación de 6 años.

Son responsables en el hecho de que no se hubiera nombrado un Órgano Fiscalizador para la Concesión San José Caldera, ni se hubiese

restituido con celeridad el Órgano Supervisor del contrato.

La ausencia de estos órganos ha probado ser uno de los elementos que impidieron corregir a tiempo las fallas, hundimientos y ausencia de obras y, en el caso del Órgano Fiscalizador, probablemente hubiera impedido la Puesta en Servicio Provisional, al no poder garantizarse las condiciones mínimas ni haberse concluido las obras.

Variaron las “reglas de juego” establecidas en el cartel o contrato de la Concesión, cuando se eliminó el requisito de que la Supervisora emitiera un informe certificando la calidad de la obra y la terminación de la obra, previamente a darse la autorización para la Puesta en Servicio Provisional, y lo sustituyeron por un informe únicamente de la Gerencia del Proyecto.

No atendieron las 16 No Conformidades en materia ambiental que le fueron formalmente reportadas al CNC.

No comunicaron a SETENA el incremento en el monto de las inversiones, con lo cual no se hizo el ajuste respectivo de la garantía ambiental, de acuerdo con el artículo 21 de la Ley Orgánica del Ambiente.

Luis Diego Vargas, solicitó al entonces Gerente del Proyecto, Stephan Brunner, no dejar constancia de sus opiniones en el Expediente de la concesión.

El Exsecretario Técnico Matamoros, emitió la Resolución R/SET10-2009, por la cual se limitan las responsabilidades de la CAPS a dos:

“realizar las inspecciones pertinentes de las obras incluidas en el detalle remitido por el Concesionario para la aprobación de la Administración” y “aplicar el criterio experto en la valoración de la funcionalidad de la carretera y la seguridad vial de quienes la transiten, en cuanto a que las obras permitan un tránsito fluido y seguro para los usuarios.”

Además, los señores Matamoros y Muñoz también son responsables por haber permitido la recepción prematura e ilegal de la carretera sin haber cumplido con los requisitos legales y contractuales establecidos para ello.

- **Los Exministros y Expresidentes del CNC, Chaves Bolaños y Quirós Bustamante, de la administración Pacheco, por incumplimiento de deberes.**

Recomendamos una inhabilitación de 4 años.

Son responsables de firmar los Adendos No. 1 y No. 3, por los cuales se varió la fórmula de cálculo de la tasa de descuento del valor presente de la Concesión, incrementando de forma irracional e injustificada los ingresos del concesionario, en perjuicio de los derechos de las y los usuarios de los servicios públicos.

Destituciones y sanciones disciplinarias

Recomendamos, a las autoridades públicas pertinentes, iniciar los procedimientos administrativos disciplinarios de destitución de las personas, a las cuales recomendamos inhabilitar en cargos públicos, pero que aún estén en el cargo donde se

cometieron los hechos cuestionados o en otros cargos de la función pública.

Sobre sanciones penales

En este contexto, se solicita al Ministerio Público, en relación a los artículos 331, 332, 354 y 356 del Código Penal y los artículos 3, 49, 50, 51, 52 y 59 de la Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública, Ley N° 8422, individualizar las responsabilidades administrativas y penales que correspondan, a partir de la evidencia que ha sido documentada. En particular, debe profundizar sobre la posible comisión de los delitos de Sobreprecio Irregular, Falsedad en la Recepción de Bienes y Servicios Contratados y Pago Irregular de Contratos Administrativos tipificados en los artículos 49, 50 y 51 de la Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito.

El Ministerio Público debe hacer un análisis financiero de las consecuencias de las modificaciones en la fórmula de descuento del valor presente y en la distribución de riesgo y determinar si hubo dolo de la Administración en beneficio del Concesionario.

Adicionalmente, se solicita al

Ministerio Público iniciar una investigación penal contra los representantes legales de la empresa Autopistas del Sol por el delito de estafa, en tanto esta empresa ofreció y cobró una carretera de primera calidad, con materiales de primera calidad, pero entregó otra con una calidad muy inferior, que presenta graves deficiencias, tal y como lo señaló el informe de LANAMME-UCR.

Necesaria ampliación de la investigación

- **Con respecto a los Expresidentes de la República, Arias Sánchez y Pacheco de la Espriella**

Recomendamos ampliar la investigación para determinar la responsabilidad de los expresidentes, los cuales no fueron llamados a declarar en la Comisión legislativa ni de forma oral, ni tampoco de forma escrita.

En cuanto al expresidente Arias Sánchez, debe indagarse e investigarse si ejerció presión o hizo sugerencias, comentarios o consultas a funcionarias y funcionarios subalternos, así como al Concesionario, con el fin de

Una semana antes de las elecciones

Arias adelanta apertura de carretera a Caldera

Esteban A. Mata | emata@nacion.com

El presidente de la República, Óscar Arias, anunció ayer el adelanto de la apertura de la nueva carretera a Caldera durante una gira por Puntarenas, en la cual inauguró un centro de atención a indigentes.

“Es la mejor manera de honrar la memoria de Fray Casiano de Madrid, quien dedicó su vida a hacer cosas por la gente más pobre de esta provincia”, manifestó Arias respecto al nuevo albergue.

Después de la actividad, el mandatario se refirió a la carretera a Caldera y se mostró satisfecho por la apertura de la nueva vía, justo una semana antes de las elecciones nacionales.

“Por primera vez me vine de mi casa a aquí, a Puntarenas, en 50 minutos por la carretera nueva, que vamos a inaugurar ya para todos los costarricenses el próximo 27 de este mes”, dijo Arias.

La apertura de la vía estaba prevista para marzo.

Debido a ello, el Presidente manifestó su satisfacción por este “regalo a los puntarenenses”.

“Francamente, Costa Rica ha esperado casi 40 años por esta carretera para poderse comunicar con San José, y es posiblemente el mejor regalo que les pueda ofrecer yo a los puntarenenses”, comentó.

Este es el segundo adelanto en la entrega de las obras, pues inicialmente estaba previsto para junio. Sin embargo, planes para abrir esta vía existen en el país desde hace 40 años.

La ruta la construye la concesionaria Autopistas del Sol, y el proyecto, con una extensión de 77 kilómetros, enlazará la ciudad capital con el Pacífico en 45 minutos.

La construcción de la carretera se dividió en tres tramos: San José - Ciudad Colón, Ciudad Colón - Orotina y Orotina - Caldera.

En enero del 2008, la empresa concesionaria inició la obra, con un costo presupuestado de \$230 millones, que se recuperarán mediante el cobro de peajes a los usuarios en diferentes puntos de la ruta. Algunos de los montos establecidos han generado polémica.

La empresa tendrá derecho a explotar la vía durante 25 años.

El trayecto entre San José y Puntarenas tendrá un precio cercano a los ₡1.500 para los conductores de vehículos livianos. Fuente: La Nación



Fuente: Diario La Nación. 17/01/2010.

poder inaugurar la obra seis meses antes de lo establecido en el contrato y diez días antes de las elecciones de febrero de 2009.

- **Ampliación de la investigación con respecto a la Contraloría General de la República**

Recomendamos ampliar la investigación, a fin de profundizar en las posibles incongruencias entre los argumentos aducidos por la Contraloría General de la República para no refrendar el Adendo No. 4 y sí hacerlo con el Adendo No. 5, y las consecuencias de ambas acciones para la Administración, particularmente a la luz de la declaración del Exsecretario Técnico, Luis Diego Vargas, en cuanto a que la negociación del primero de ellos “se condujo sin modificar la distribución de riesgo originalmente negociada para ese modelo de concesión”, mientras que en el segundo sí se hizo tal variación.

En ese sentido, deben determinarse las consecuencias de este acto de la Contraloría para el interés público y sancionarse a las funcionarias y funcionarios responsables.

Recomendaciones

A la Asamblea Legislativa

Abrir un proceso para la revisión integral de la Ley de Concesión de Obra Pública, su impacto para el país, el costo-beneficio para la sociedad costarricense, la necesidad de una reforma completa e, incluso, de su eventual derogatoria. Esta revisión debe poner especial énfasis en el fortalecimiento de los pobres instrumentos de control y fiscalización que existen en la actualidad, así como

en la necesidad de establecer verdaderos mecanismos para evitar conflictos de interés y favorecimiento de negocios privados en perjuicio del interés público y del patrimonio nacional.

El Frente Amplio ha propuesto un proyecto de ley para sancionar con pena de cárcel a jefes de instituciones públicas que, a pesar de contar con recursos disponibles, se abstienen de realizar las inversiones necesarias para la adecuada prestación de los servicios públicos bajo su cargo, con la clara intencionalidad de debilitarlos o sabotarlos y así justificar su privatización o concesión. Es fundamental aprobar esta reforma para evitar que se siga debilitando deliberadamente la prestación de servicios públicos esenciales que el Estado está en capacidad de brindar con eficiencia, en aras de fomentar el negocio privado de unos pocos, con los bienes públicos.

- **Al Poder Ejecutivo**

Iniciar sin más dilaciones ni alcahuetería los procedimientos administrativos para imponer las multas a la empresa concesionaria Autopistas del Sol, por los graves incumplimientos contractuales en que ha incurrido tanto en cuanto a la calidad de las obras ejecutadas como por omisión de las que no han sido realizadas todavía por responsabilidad del concesionario.

Iniciar un proceso de revisión integral y renegociación del Contrato de Concesión de la Autopista San José-Caldera y sus adendas. En particular, deben revisarse y renegociarse las cláusulas relativas a la fórmula de cálculo de la tasa de descuento del valor presente de la concesión, que permiten ingresos adicionales injustificados para el concesionario por más de \$72 millones, así como todas aquellas

cláusulas lesivas al interés público, la protección del patrimonio nacional y los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos. En caso de que la empresa concesionaria se niegue a la revisión de estas cláusulas abusivas, la Administración debe proceder a la resolución del contrato de concesión por incumplimiento contractual, con fundamento de los reiterados y constantes incumplimientos en que ha incurrido dicha concesionaria.

Ejecutar la garantía ambiental e iniciar procedimientos administrativos y/o judiciales para exigir al concesionario la indemnización y la reparación integral de los daños ambientales ocasionados al Acuífero Barva y, en general, al derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado de la población costarricense.

El Estado costarricense no debe proceder a la recepción definitiva de las obras, hasta tanto Autopistas del Sol no concluya satisfactoriamente con todas las obras pactadas, incluyendo los puentes peatonales, las bahías de buses, así como la plena reparación de todas las omisiones, deficiencias e inconsistencias detectadas en la carretera. La determinación del cumplimiento pleno de las obras no debe quedar en manos de funcionarias o funcionarios inexpertos o sometidos a presiones políticas, como ocurrió con la Puesta en Servicio Provisional. Debe quedar condicionada a la existencia de

un verdadero órgano de fiscalización de la concesión y a la realización de auditorías externas independientes por LANAMME-UCR y el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos.

El CNC requiere de cirugía mayor. Debe eliminarse la injerencia politiquera de jerarcas del gobierno y debe convertirse en una institución estrictamente técnica, con plena independencia funcional, y recursos humanos y materiales suficientes para realizar un verdadero proceso de fiscalización de las obras, incluyendo el seguimiento posterior y permanente, en el campo, de los compromisos adquiridos.

Finalmente, el Frente Amplio considera que la Administración Pública debe suspender todos los procesos de Concesión de Obra Pública en curso hasta tanto no se concrete el fortalecimiento del CNC –incluyendo su verdadera independencia de intereses privados-, y se aclaren las responsabilidades que competen a los funcionarios y funcionarias implicados en la Concesión San José Caldera, y mientras estos todavía se encuentran ejerciendo sus cargos.

**José María Villalta cuestiona permiso para abrir vía a Caldera
Autopistas del Sol condicionó apertura de vía, dice diputado**

Vanessa Loaiza N. vloaiza@nacion.com 10:36 p.m. 16/11/2010

El diputado del Frente Amplio, José María Villalta, sostiene que Autopistas del Sol puso condiciones para abrir la carretera a Caldera seis meses antes de lo previsto.

Caldera abrió el 27 de enero, cinco meses antes de lo previsto.

Para ello se sustenta en el oficio SJ-C 12-017/09 enviado el 14 de diciembre del 2009 por Cristian Sandoval, director de la concesionaria al Consejo Nacional de Concesiones (CNC).

En ese documento, Sandoval sostiene que las obras “del tronco de carretera” estarán listas en la última semana de enero del 2010.

Sin embargo, en ese texto condiciona la apertura provisional a que se libere de “responsabilidad y obligaciones” a la concesionaria por los demás trabajos inconclusos.

Entre ellos, la radial El Coyol y las rampas de intercambio de La Guácima, que se atrasaron por el incumplimiento del Estado en la expropiación de los terrenos requeridos.

“El CNC se debe comprometer a realizar una campaña de concientización respecto de las obras que faltarán en la sección dos (Ciudad Colón - Orotina), indicando que no es responsabilidad de la Sociedad Concesionaria el no haber cumplido con dichos compromisos”, dice Sandoval en la carta enviada a Guillermo Matamoros, entonces viceministro de Concesiones.

Para José María Villalta, esta misiva responde a la “presión” del Gobierno de Óscar Arias de adelantar la apertura de la carretera para los días previos a las elecciones presidenciales del 7 de febrero.

Matamoros, quien compareció ayer ante la comisión legislativa que investiga las Concesiones, rechazó que mediara algún tipo de coacción del Gobierno para adelantar la apertura de la vía.

Por el contrario, alegó que fue Autopistas del Sol quien hizo la solicitud para la autorización de puesta en servicio de la vía.

Claudio Pacheco, subgerente de mantenimiento de Autopistas del Sol también negó que hubiese exigencias del Estado para apurar la obra.

“El artículo 2.16.72 del contrato de concesión manifiesta que es una obligación de Autopistas del Sol solicitar la puesta en operación provisional de la carretera cuando considere que haya cumplido los requisitos establecidos”, manifestó.