

**INFORME Nro. DFOE-IFR-IF-14-2016**  
**26 de SETIEMBRE, 2016**

**DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA**

**ÁREA DE FISCALIZACIÓN DE SERVICIOS DE  
INFRAESTRUCTURA**

**INFORME DE AUDITORÍA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE EL  
AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DE LA META DE REHABILITAR  
LA RED FERROVIARIA NACIONAL PARA EL TRANSPORTE DE  
CARGA ESTABLECIDA EN EL PLAN NACIONAL  
DE DESARROLLO 2015-2018 (PND)**

**2016**

# CONTENIDO

Página nro.

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
ORIGEN DE LA AUDITORÍA .....	1
OBJETIVO DE LA AUDITORÍA.....	1
ALCANCE DE LA AUDITORÍA .....	2
ASPECTOS POSITIVOS QUE FAVORECIERON LA EJECUCIÓN DE LA AUDITORÍA .....	2
LIMITACIONES QUE AFECTARON LA EJECUCIÓN DE LA AUDITORÍA .....	2
GENERALIDADES ACERCA DE LA AUDITORÍA.....	2
METODOLOGÍA APLICADA .....	3
COMUNICACIÓN PRELIMINAR DE LOS RESULTADOS DE LA AUDITORÍA .....	4
<b>2. RESULTADOS .....</b>	<b>4</b>
INCORPORACIÓN DE METAS EN EL PND.....	4
DEBILIDADES EN LA FORMULACIÓN DE META A EJECUTAR POR INCOFER.....	4
SISTEMAS DE INFORMACIÓN SOBRE META ESTABLECIDA EN EL PND .....	5
INEXISTENCIA DE UN EXPEDIENTE DOCUMENTAL REFERENTE A LA REHABILITACIÓN DE LA RED FERROVIARIA PARA TRANSPORTE DE CARGA.....	5
<b>3. CONCLUSIONES .....</b>	<b>7</b>
<b>4. DISPOSICIONES.....</b>	<b>7</b>
AL ING. CRISTIAN VARGAS CALVO EN SU CALIDAD DE PRESIDENTE EJECUTIVO DE INCOFER O A QUIEN EN SU LUGAR OCUPE EL CARGO .....	8
<b>ANEXO Nro. 1.....</b>	<b>9</b>

## **RESUMEN EJECUTIVO**

### ***¿Qué examinamos?***

*La auditoría tuvo como objetivo verificar si el avance en el cumplimiento de la meta del Plan Nacional de Desarrollo (PND) específicamente la relacionada con el proyecto de rehabilitación de la Red Ferroviaria Nacional para el transporte de carga, permitió mejorar 20 km durante el año 2015.*

### ***¿Por qué es importante?***

*Resulta necesario rehabilitar la red ferroviaria para el transporte de carga, con el fin de brindar un mejor servicio de este tipo de transporte.*

### ***¿Qué encontramos?***

*Durante el año 2015 se rehabilitaron únicamente 7,8 km de los 20 km previstos de la Red Ferroviaria de transporte de carga, es decir el equivalente a un 39% de lo establecido como meta para ese año. Al respecto, la meta fue definida sin considerar la capacidad del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) para ejecución de proyectos de inversión. Por lo anterior, en los meses de enero y febrero de 2016 el INCOFER planteó a las autoridades del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) redefinir la meta, gestión que aún no ha sido aprobada.*

*Por otra parte, esa meta no cuenta con un expediente documental específico, por cuanto en la institución no existe una cultura de información. Al respecto, no se encontró evidencia de que se haya emitido una directriz o regulación de carácter vinculante para elaborar un expediente de proyecto o meta a ejecutar.*

### ***¿Qué sigue?***

*Las disposiciones fueron dirigidas al Presidente Ejecutivo del INCOFER. Estas se orientan a programar e implementar las acciones necesarias a fin de cumplir la meta de rehabilitar la red ferroviaria para el transporte de carga, en concordancia con el objetivo establecido en el PND, referente a mejorar la capacidad de movilización de mercancías en el país y emitir una directriz para que las metas y proyectos de inversión que desarrolla INCOFER cuenten con un expediente documental asociado, lo cual permita una toma de decisiones sustentada en información suficiente, competente y relevante, así como la transparencia y rendición de cuentas durante su ejecución.*

# **INFORME Nro. DFOE-IFR-IF-14-2016**

## **DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA**

### **ÁREA DE FISCALIZACIÓN DE SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA**

#### **INFORME DE AUDITORÍA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE EL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DE LA META DE REHABILITAR LA RED FERROVIARIA NACIONAL PARA EL TRANSPORTE DE CARGA ESTABLECIDA EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2015-2018 (PND)**

## **1. INTRODUCCIÓN**

### **ORIGEN DE LA AUDITORÍA**

- 1.1. La auditoría se realizó con fundamento en las competencias que le confieren a la Contraloría General los artículos 183 y 184 de la Constitución Política, así como, los artículos 17, 21 y 37 de su Ley Orgánica, nro. 7428, del 7 de setiembre de 1994, y de conformidad con el Plan Anual Operativo de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa.
- 1.2. La verificación del avance en el cumplimiento de metas relacionadas con el transporte y la infraestructura vial es relevante por cuanto el país requiere contar con proyectos que constituyan un pilar fundamental del desarrollo socioeconómico, al menor costo posible. En este caso particular, resulta necesario rehabilitar la red ferroviaria para el transporte de carga, con el fin de brindar un mejor servicio de este tipo de transporte.

### **OBJETIVO DE LA AUDITORÍA**

- 1.3. La auditoría tuvo como objetivo verificar si el avance en el cumplimiento de la meta del Plan Nacional de Desarrollo Nacional de Desarrollo 2015-2018 “Alberto Cañas Escalante”, en adelante PND, específicamente la del proyecto de rehabilitación de la Red Ferroviaria Nacional para el transporte de carga, permitió mejorar 20 km durante el año 2015.

### **ALCANCE DE LA AUDITORÍA**

- 1.4. La auditoría se realizó en el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y comprendió la verificación del avance en el cumplimiento, seguimiento y control de la meta establecida en el PND, referida a la rehabilitación de 20 km de la Red Ferroviaria Nacional para el transporte de carga durante el año 2015.
- 1.5. La auditoría abarcó la gestión institucional durante el período comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2015, y se amplió en los casos que se consideró pertinente.

### **ASPECTOS POSITIVOS QUE FAVORECIERON LA EJECUCIÓN DE LA AUDITORÍA**

- 1.6. Como aspecto positivo se destaca la disposición y colaboración de funcionarios de la Gerencia Administrativa, así como de la Dirección de Operaciones del INCOFER.

### **LIMITACIONES QUE AFECTARON LA EJECUCIÓN DE LA AUDITORÍA**

- 1.7. La falta de un expediente administrativo sobre el avance en la ejecución de la meta, dificultó realizar un análisis con mayor nivel de detalle.

### **GENERALIDADES ACERCA DE LA AUDITORÍA**

- 1.8. El Plan Nacional de Desarrollo es el “marco orientador del Gobierno de la República que define las políticas que normarán la acción del gobierno para promover el desarrollo del país, el aumento de la producción y la productividad, la distribución del ingreso, el acceso a los servicios sociales y la participación ciudadana para la mejora en la calidad de vida de la población. Establece de forma vinculante para las entidades públicas, los ministerios y demás órganos, las prioridades, objetivos y estrategias derivados de esas políticas, que han sido fijadas por el Gobierno de la República a nivel nacional, regional y sectorial.”<sup>1</sup>
- 1.9. En el PND se señala que “El Sector Transporte e Infraestructura es de gran importancia dentro de la economía nacional, debido a que constituye uno de los medios para promover actividades económicas generadoras de divisas, como es el caso del turismo y las exportaciones. Asimismo, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, por medio de la construcción y conservación de obras de infraestructura en el campo vial,

---

<sup>1</sup> Artículo 2 del Reglamento a la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, Decreto Ejecutivo N° 32988-H-MP-PLAN del 31 de enero de 2006.

aéreo, portuario, fluvial, ferroviario, transporte público y de seguridad vial, que proporcionan servicios más eficientes y seguros para los usuarios.”<sup>2</sup>

- 1.10. Así las cosas, como líneas de acción en el área ferroviaria en el PND se indica que “Para las deficiencias en infraestructura y equipamiento ferroviario, se propone Implementar un Programa de acciones para el desarrollo de la Red Ferroviaria de carga y pasajeros.”<sup>3</sup> En concordancia con lo anterior, se estableció la meta de Rehabilitación de 100km de la red Ferroviaria Nacional para el transporte de carga, distribuida anualmente de la siguiente manera:

Año	Cantidad de km a rehabilitar	Porcentaje
2015	20 km	20%
2016	20 km	20%
2017	30 km	30%
2018	30 km	30%
TOTAL	100 km	100%

### **METODOLOGÍA APLICADA**

- 1.11. La metodología utilizada se basó en el procedimiento de auditoría establecido en el Manual General de Fiscalización Integral (MAGEFI) de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa de esta Contraloría General (MAGEFI), las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público, y otra normativa de auditoría establecida en las políticas y lineamientos relativos a los estudios de fiscalización posterior de dicha División.
- 1.12. Se analizaron los informes elaborados por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) y por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) –en su rol de rector del sector transportes– sobre los avances y cumplimiento de las metas del PND para el año 2015.
- 1.13. Por otra parte, se efectuaron entrevistas y solicitudes de información, a los funcionarios de INCOFER encargados de la ejecución, control y seguimiento de las diferentes actividades relacionadas con la meta evaluada; además se efectuó una visita y recorrido por las vías férreas entre Limón y Valle de La Estrella, que corresponde al sector donde se presta el servicio de carga.

<sup>2</sup> Plan Nacional de Desarrollo 2015 -2018, Alberto Cañas Escalante, noviembre 2014, página 399.

<sup>3</sup> Plan Nacional de Desarrollo 2015 -2018, Alberto Cañas Escalante, noviembre 2014, página 403.

## **COMUNICACIÓN PRELIMINAR DE LOS RESULTADOS DE LA AUDITORÍA**

- 1.14. La comunicación preliminar de los resultados de la auditoría se efectuó el 29 de agosto de 2016 en la Sala de Sesiones del Consejo Directivo de INCOFER. En dicha ocasión estuvieron presentes el Ing. Christian Vargas Calvo, Presidente Ejecutivo; Lic. Benjamín Odio Chan, Vicepresidente; Ing. Gian Carlo Mazzali Alfaro, Director; MBA. Asdrúbal Chavarría Agüero, Director; Licda. Ana Guadalupe Rodríguez Moreira, Directora; Ing. Manuel Serrano Beeche, Gerente de Operaciones de INCOFER; Licda. Elizabeth Briceño Jiménez, Gerente Administrativa-Financiera de INCOFER; Lic. Mario Granados Barzuna, Jefe del Departamento Legal de INCOFER y el Lic. José Mario Umaña Chavarría, Auditor Interno de INCOFER.
- 1.15. Adicionalmente, por medio del oficio nro. DFOE-IFR-0391 (11222) del 29 de agosto de 2016, se hizo entrega del borrador del presente informe al Presidente Ejecutivo de INCOFER, indicando además que se contaba con el plazo de cinco días hábiles para formular y remitir a esta Área de Fiscalización las observaciones pertinentes sobre su contenido con el sustento documental correspondiente. Al respecto, mediante oficio nro. P.E.701-2016 del 05 de setiembre de 2016 el Presidente Ejecutivo de INCOFER solicitó una prórroga de 5 días hábiles adicionales para dar respuesta, la cual fue otorgada mediante oficio nro. DFOE-IFR-0402 (11635) del 06 de setiembre de 2016. Mediante oficio nro. P.E.721-2016 del 12 de setiembre de 2016 el Ing. Christian Vargas Calvo, Presidente Ejecutivo de INCOFER remitió las observaciones que consideró pertinentes, las cuales se detallan en el Anexo nro. 1 del presente informe.

## **2. RESULTADOS**

### **INCORPORACIÓN DE METAS EN EL PND**

#### **DEBILIDADES EN LA FORMULACIÓN DE META A EJECUTAR POR INCOFER.**

- 2.1. Durante el año 2015 se rehabilitaron únicamente 7,8 km de la Red Ferroviaria de transporte de carga, es decir el equivalente a un 39% de lo establecido como meta para ese año que correspondían a 20 Km.
- 2.2. Tal y como se desprende de lo mencionado por la Gerencia de Operaciones de INCOFER, la meta fue definida sin considerar la capacidad de esa Institución para la ejecución de proyectos de inversión, en términos de

logística interna, sistema de compras, estructura organizacional y gestión orientada a la administración de proyectos.<sup>4</sup>

- 2.3. Por otra parte, ante consulta de esta Contraloría General<sup>5</sup> sobre las causas del incumplimiento de la meta en mención, esa Gerencia señaló<sup>6</sup> que “si bien se hace una propuesta de la meta, no existió claridad a nivel sectorial del origen de los recursos que financiarían dicha meta.”; asimismo, indicó que “cuando se determina la meta de 20 km, y se definen los proyectos que la sustentan, no se verificó que los kilómetros que eventualmente se intervendrían sumaban la totalidad de la meta, ni la inversión que se requería para cumplirla...”.
- 2.4. En razón de lo anterior, en los meses de enero y febrero del presente año, el INCOFER remitió a la Dirección de Planificación Sectorial y al Despacho del Ministro del MOPT, modificaciones propuestas al PND<sup>7</sup>, ajustando la meta, el objetivo y el resultado, en el sentido de ampliar el ámbito de acción hacia la dualidad (pasajeros y carga) de desarrollo de la vía férrea, gestión que a junio de 2016 se encontraba sin aprobación y ajuste definitivo.
- 2.5. La inoportunidad de contar con una Red Ferroviaria para transporte de carga en mejores condiciones, no permite brindar un mejor servicio y por ende la generación de mayores beneficios e ingresos para INCOFER, tal y como lo señala la Gerencia de Operaciones<sup>8</sup>, al indicar que:

*...el impacto se produce en las finanzas de la Institución, que como Empresa Pública debe generar sus propios recursos y como consecuencia, la inhabilitación de tramos de vía le genera reducciones importantes en sus posibilidades de negocio como transportista de carga y eso afecta las posibilidades institucionales de realizar otros proyectos de mejora que son financiados con dichos ingresos.*

## **SISTEMAS DE INFORMACIÓN SOBRE META ESTABLECIDA EN EL PND**

### **INEXISTENCIA DE UN EXPEDIENTE DOCUMENTAL REFERENTE A LA REHABILITACIÓN DE LA RED FERROVIARIA PARA TRANSPORTE DE CARGA.**

- 2.6. La meta establecida en el PND, referente a la rehabilitación de 20 km de la Red Ferroviaria para transporte de carga durante el año 2015, no tiene un expediente documental específico en ninguna de las gerencias

<sup>4</sup> Oficio GOP N° 114-2016, del 22 de enero de 2016.

<sup>5</sup> Oficio DFOE-IFR-0199 del 20 de mayo de 2016.

<sup>6</sup> Oficio GOP N° 714-2016, del 26 de mayo de 2016.

<sup>7</sup> Oficios P.E.059-216 (25 de enero de 2016) y P.E.154-2016 (22 de febrero de 2016), respectivamente.

<sup>8</sup> Oficio GOP N° 714-2016 (26 de mayo de 2016).



(Administrativa y de Operaciones)<sup>9</sup>, según indicó la Gerencia Administrativa.

- 2.7. Sobre este particular, el artículo 16 de la Ley General de Control Interno nro. 8292, referente a los sistemas de información –lo que incluye la documentación de los proyectos–, establece que:

*Deberá contarse con sistemas de información que permitan a la administración activa tener una gestión documental institucional, entendiendo esta como el conjunto de actividades realizadas con el fin de controlar, almacenar y, posteriormente, recuperar de modo adecuado la información producida o recibida en la organización, en el desarrollo de sus actividades, con el fin de prevenir cualquier desvío en los objetivos trazados. Dicha gestión documental deberá estar estrechamente relacionada con la gestión de la información, en la que deberán contemplarse las bases de datos corporativas y las demás aplicaciones informáticas, las cuales se constituyen en importantes fuentes de la información registrada.*

- 2.8. Por otra parte, las Normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE), establecen que “el jerarca y titulares subordinados deben establecer, vigilar el cumplimiento y perfeccionar las actividades de control necesarias para garantizar razonablemente la correcta planificación y gestión de los proyectos que la institución emprenda...”<sup>10</sup>; así como:

*...disponer los elementos y condiciones necesarias para que de manera organizada, uniforme, consistente y oportuna se ejecuten las actividades de obtener, procesar, generar y comunicar, en forma eficaz, eficiente y económica... El conjunto de esos elementos y condiciones con las características y fines indicados, se denomina sistema de información, los cuales pueden instaurarse en forma manual, automatizada, o ambas.<sup>11</sup>*

- 2.9. Sobre este particular la Gerencia Administrativa<sup>12</sup> indicó que no existe una cultura de la información en el INCOFER, razón por la cual no se mantiene un expediente específico de esta meta en ninguna de las gerencias; además, no se encontró evidencia de que se haya emitido una directriz o regulación de carácter vinculante para elaborar un expediente de proyecto o meta a ejecutar.

---

<sup>9</sup> Entrevista realizada el día 16 de marzo de 2016, en oficina de Gerencia Administrativa, INCOFER

<sup>10</sup> Norma 4.5.2 Gestión de proyectos.

<sup>11</sup> Norma 5.1 Sistemas de Información

<sup>12</sup> Entrevista realizada el día 16 de marzo de 2016, en oficina de la Gerencia Administrativa, INCOFER.

- 2.10. La inexistencia de expedientes documentales actualizados referentes a la ejecución o desarrollo de metas y proyectos, debilita la rendición de cuentas y conlleva el riesgo de no tomar decisiones de manera oportuna, considerando la ejecución real y detallada de los proyectos en plazo y costo, en diferentes puntos de control que se establezcan.

### **3. CONCLUSIONES**

- 3.1. En el PND se incluyó la meta de Rehabilitación de 100 km de la Red Ferroviaria Nacional para el transporte de carga por parte de INCOFER, de los cuales se debían rehabilitar 20 km durante el año 2015, sin embargo dicha meta es desproporcionada y contrasta con la capacidad institucional para cumplirla, razón por la cual únicamente se cumplió en 39% al rehabilitar 7,8 km; y, asimismo, INCOFER está planteando ante las instancias correspondientes redefinir la mencionada meta.
- 3.2. Por otra parte, INCOFER no cuenta con expedientes documentales de la ejecución de cada una de las metas incorporadas en el PND, lo que dificulta el seguimiento y control de estas y, por ende, la toma de decisiones relacionadas.

### **4. DISPOSICIONES**

- 4.1. De conformidad con las competencias asignadas en los artículos 183 y 184 de la Constitución Política, los artículos 12 y 21 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Nro. 7428, y el artículo 12 inciso c) de la Ley General de Control Interno, se emiten las siguientes disposiciones, las cuales son de acatamiento obligatorio y deberán ser cumplidas dentro del plazo (o en el término) conferido para ello, por lo que su incumplimiento no justificado constituye causal de responsabilidad.
- 4.2. Para la atención de las disposiciones incorporadas en este informe deberán observarse los “Lineamientos generales para el cumplimiento de las disposiciones y recomendaciones emitidas por la Contraloría General de la República en sus informes de auditoría”, emitidos mediante resolución Nro. R-DC-144-2015, publicados en La Gaceta Nro. 242 del 14 de diciembre del 2015, los cuales entraron en vigencia desde el 4 de enero de 2016.
- 4.3. Este órgano contralor se reserva la posibilidad de verificar, por los medios que considere pertinentes, la efectiva implementación de las disposiciones emitidas, así como de valorar el establecimiento de las responsabilidades que correspondan, en caso de incumplimiento injustificado de tales disposiciones.

**AL ING. CRISTIAN VARGAS CALVO EN SU CALIDAD DE PRESIDENTE EJECUTIVO DE INCOFER O A QUIEN EN SU LUGAR OCUPE EL CARGO**

- 4.4. Programar e implementar las acciones necesarias a fin de cumplir la meta de rehabilitación de la red ferroviaria para el transporte de carga, en concordancia con el objetivo establecido en el PND, referente a mejorar la capacidad de movilización de mercancías en el país. Remitir a la Contraloría General una certificación de que programaron las acciones en el plazo de dos meses contados a partir de la notificación de este informe. También una certificación de que se encuentran en proceso de implementación dichas acciones, en el plazo máximo de dos meses calendario contados a partir del cumplimiento de la programación de acciones (ver párrafos del 2.1 al 2.5).
- 4.5. Emitir e implementar una directriz para que las metas y proyectos de inversión que desarrolla INCOFER cuenten con un expediente documental asociado, lo cual permita una toma de decisiones sustentada en información suficiente, competente y relevante, así como la transparencia y rendición de cuentas durante su ejecución. Remitir a la Contraloría General una certificación de que se emitió la directriz en un plazo máximo de dos meses contados a partir de la notificación del informe y una certificación de que se implementó la directriz en un plazo máximo de 4 meses calendario contados a partir de la notificación del presente informe. (ver párrafos del 2.6 al 2.10).

## ANEXO Nro. 1

**VALORACIÓN DE OBSERVACIONES AL BORRADOR DEL INFORME DE AUDITORIA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE EL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DE LA META DE “REHABILITAR LA RED FERROVIARIA NACIONAL PARA TRANSPORTE DE CARGA” ESTABLECIDA EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2015-2018, según oficio P.E.721-2016, del 12 de setiembre de 2016.**

Nro. Párrafos	2.4
Observaciones Administración	<p>El Presidente Ejecutivo de INCOFER, en su comentario amplía lo actuado por la Administración sobre el planteamiento de modificación de la meta de rehabilitar la red ferroviaria nacional para el transporte de carga, detallando lo siguiente:</p> <p><i>1) ANTECEDENTES: En el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 se incluyó como objetivo nacional 1.9.3.1 la Rehabilitación progresiva del sistema de transporte ferroviario de carga en el país, estableciendo como meta del cuatrienio, un total en el PND de 100 km de vía férrea. En el Informe de Seguimiento Anual del 2015, remitido a la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT mediante oficio P.E.09-2016 del 25 de enero del año en curso, se evidenció la necesidad de poder ampliar el ámbito de acción de este proyecto, atendiendo la dualidad de la vía férrea nacional y en concordancia con los proyectos incluidos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de Mideplan.</i></p> <p><i>Por lo anterior, se procedió a remitir oficio P.E.-154-2016 del 22 de febrero de 2016, la solicitud de modificación al PND 2015-2018, al Sr. Ministro del MOPT, como ente rector del sector; en la cual además se incluía el concepto de transitabilidad, entendiéndolo como: “reparar, rehabilitar y dar mantenimiento a una sección de una ruta específica permitiendo el buen tránsito del tren ferroviario sin afectar el transporte de carga (sic) y de pasajeros, ejemplo una ruta de 21 km del Ramal Monteverde, el dar mantenimiento o rehabilitación de una sección de al menos un 10% permite que los 21 km total tenga (sic) la transitabilidad requerida sin afectar el transporte de carga y de pasajeros”.</i></p> <p><i>En reuniones posteriores con personeros de Mideplan y de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, se acordó readecuar el planteamiento, con el fin de obtener el siguiente resultado: Rehabilitación y transitabilidad progresiva del sistema de transporte</i></p>

	<p><i>ferroviario en el país.</i></p> <p><i>Manteniendo el indicador de número de kilómetros ferroviarios rehabilitados en 100 km, con la posibilidad de poder incluir los esfuerzos institucionales realizados este año en los proyectos de rehabilitación de ruta Heredia-Alajuela, por ejemplo. Por lo anterior, se remitió la ampliación de las justificaciones mediante oficio G.A.-604-2016 del 23 de junio de 2016.</i></p> <p><i>Mediante oficio DM-544-2016 del 8 de agosto de 2016 del Despacho de la Sra. Ministra de Mideplan, se recibe la aprobación parcial de lo solicitado, a saber: “2015-2018: Rehabilitación de 100 km de la Red Ferroviaria Nacional”.</i></p> <p><i>Nos parece pertinente e informativo mencionar los antecedentes antes indicados, en vista que son un factor importante para que la institución re-direccione la meta evaluada en su informe y los alcances reales de la misma; toda vez que estas acciones se realizaron después del alcance de tiempo evaluado por su representada.</i></p>		
¿Se acoge?	Sí <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>	Parcial <input type="checkbox"/>
Argumentos CGR	El comentario recibido no modifica los resultados obtenidos por esta Contraloría General, dado que el Presidente Ejecutivo del INCOFER remite información donde amplía y detalla lo actuado por la Administración.		

<b>Nro. Párrafos</b>	4.5		
Observaciones Administración	<p>Sobre disposición 4.5 del Informe, el Presidente Ejecutivo de INCOFER, comenta lo siguiente:</p> <p>2) <i>CONSIDERACIONES: Estamos de acuerdo con ese órgano fiscalizador de la importancia documental de las acciones estatales, por lo que, he procedido a girar instrucciones mediante el oficio P.E-722-2016 adjunto, para contar con un expediente documental específico de los avances y gestiones de esta importante meta nacional de desarrollo.</i></p>		
¿Se acoge?	Sí <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>	Parcial <input type="checkbox"/>

Argumentos  
CGR

El comentario recibido no modifica los resultados obtenidos por esta Contraloría General, en la disposición 4.5 del Informe se señala “Emitir e implementar una directriz para que **las metas y proyectos de inversión que desarrolla INCOFER** cuenten con un expediente documental asociado, lo cual permita una toma de decisiones sustentada en información suficiente, competente y relevante, así como la transparencia y rendición de cuentas durante su ejecución...”(El destacado en negrita no es del original); sobre el particular se enfatiza que esta disposición busca emitir una directriz para que todas las metas y proyectos de inversión que desarrolle INCOFER, cuenten con un expediente documental asociado.