



INFORME DE GESTION INSTITUCIONAL 2015

Planificación Institucional

CONSEJO NACIONAL DE
VIALIDAD

PROYECTOS EN EJECUCIÓN



INDICE

Introducción.....	4
Acciones estratégicas y objetivos específicos del Plan Nacional de Desarrollo	5
Resumen Ejecutivo.....	7
Programa 01: “Administración Superior”	13
Programa 02: “Conservación Vial”	15
Programa 03: “Construcción Vial”	23
Programa 04: “Operación y Administración en Vías de Peaje”	35
ANEXO No. 1	37
ANEXO No. 2	39
ANEXO No. 3	41
ANEXO No. 4	43

Introducción

El presente informe se muestra el avance en el cumplimiento de las metas definidas tanto en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 “Alberto Cañas Escalante” como en el Plan Operativo Institucional del periodo presupuestario 2015.

Constituyéndose en un instrumento para la toma de decisiones donde se evidencia los elementos de éxitos que tuvieron los proyectos, así como las limitaciones que afectaron el cumplimiento de las metas establecidas para el año 2015.

El informe presenta lo referente a los cuatros programas presupuestarios que tiene la institución.

Se da énfasis a los programas del área sustantiva que concentran la mayor asignación presupuestaria, además de ser los responsables y administradores de los proyectos de inversión y por lo tanto del cumplimiento de las metas institucionales incorporadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 y en el Plan Operativo Institucional vigente.

Por la naturaleza de las funciones de cada una de las dependencias, los resultados identificados son cuantificables en unos casos y en otros no, este documento también identifica los obstáculos que se presentaron y que impidieron alcanzar las metas definidas.

Se evaluó además la eficiencia y la eficacia institucional a partir de los resultados de las metas definidas en el Plan Operativo Institucional, esto en cumplimiento a lo solicitado por la Contraloría General de la República en cada proceso de evaluación del Índice de Gestión Institucional.

Acciones estratégicas y objetivos específicos del Plan Nacional de Desarrollo

El Plan Nacional de Desarrollo “Alberto Cañas Escalante” período 2015 - 2018, y el Plan Nacional de Transporte, son herramientas que orientan el rumbo de inversión en el sector transporte, para ello el MOPT entre otros ha definido una estrategia para mejorar la competitividad en cada modo de transporte.

Este sector es de gran importancia dentro de la actividad económica nacional porque contribuye a la promoción de la riqueza a través del turismo y las exportaciones, también en la mejora de la calidad de vida de los habitantes, de ahí el gran desafío que enfrenta el CONAVI, considerando que su aporte es muy importante en el mantenimiento de la Red Vial Nacional.

El Plan Nacional de Desarrollo define acciones estratégicas para alcanzar los logros planteados, a través del aporte de las diferentes instituciones de acuerdo a su competencias y capacidad, los objetivos se descomponen en proyectos de inversión con metas e indicadores específicos, ante lo cual realiza un seguimiento mensual a nivel interno con el fin de coordinar lo correspondiente y en la medida de lo posible asegurar el cumplimiento de los compromisos.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO “Alberto Cañas Escalante”
Pilar: Impulsar el crecimiento y generar empleos de calidad

OBRAS VIALES DE LA RED VIAL NACIONAL ESTRATÉGICAS

**77,20% de ampliación del
Tramo Cañas-Liberia
(Mejoramiento vial, Pasos a
Desnivel y Puentes)**

**35% de Construcción del
Tramo Sifón-Abundancia**

**Construcción del 100% de la
Radial Abundancia-Ciudad
Quesada**

**41% Construcción de la
sección: Los Chiles –Río
Infiernito de la Ruta Nacional
856**

OBRAS URBANAS DE LA RED VIAL NACIONAL

**100% Construcción de los
tres Intercambios (Garantía
Sociales, Guadalupe-
Derecho UCR, Paso Ancho**

**Construcción del 100% del
tramo norte de la carretera
de Circunvalación**

**100% Construcción de los
tres Intercambios (Garantía
Sociales, Guadalupe-
Derecho UCR, Paso Ancho**

Construcción de puentes de la Red Vial Nacional y Cantonal

Construcción de 36 puentes

Conservación de la Red Vial Nacional

**970 Kilómetros anuales de
mantenimiento periódico**

**3450 Kilómetros anuales de
mantenimiento rutinario**

Resumen Ejecutivo

Atención de la Red Vial Nacional – Metas y algunos proyectos de infraestructura vial incluidos en PND – POI

Se indica seguidamente información referente a las metas institucionales y la clasificación de las mismas de acuerdo con los lineamientos emitidos para su efecto por el MIDEPLAN.

1- Conservación de la Red Vial Nacional

Tabla No.1
Conservación Vial - Cumplimiento de metas 2015-PND-POI

Proyectos que aportan a la meta	Meta Anual	Meta Cumplida	% de cumplimiento	Ejecutado
970 Kilómetros anuales de mantenimiento periódico(Plan Nacional de Desarrollo)	970 Km	1199,72 Km	133,3%	75.795.992.542,45
3450 Kilómetros anuales de mantenimiento Rutinario (Plan Nacional de Desarrollo)	3450 Km	3441,99 Km	99,8%	
900 kilómetros de atención en rutas de lastre y tierra(POI)	900 Km	980,07 Km	108,9%	7.429.352.197,77

- ✓ Estas metas se alcanzan entre otras razones por las gestiones realizadas ante la Contraloría General de la República que permitió hacer una ampliación de un año a la Contratación Directa 2014CD-000014-0CV00, dando continuidad a los trabajos programados en las 22 zonas.

En el caso de la red vial nacional en lastre y tierra, se inició el proceso para contar con una licitación para el mantenimiento de todas las vías en esta condición, las que se distribuyen en zonas de conservación, sin embargo se presentaron una serie de inconvenientes que dificultaron el proceso mencionado; por eso es que se llevaron a cabo contrataciones para algunas rutas y zonas específicas lo cual permitió alcanzar la meta y proyectar mejores desempeños en años posteriores en rutas de lastre y tierra.

- ✓ Por otra parte, se atendieron las imprevisibilidades dadas de las cuales se reportaron pagos totales por: \$5.705,35 millones, con una ejecución presupuestaria del 96,30%.

2- Construcción y/o reconstrucción de 13 puentes de la Red Vial Nacional Estratégica PND

En los primeros seis meses del año se logra concluir 7 de los puentes meta, sin embargo, solamente 6 puentes contribuyen a la meta 2015 definida en el PND, para este último semestre se terminaron 3 puentes adicionales, para un total de 9 puentes de 13 que era la meta programada para el año 2015 que representa un cumplimiento de un 69,2%.

Meta 2015: parcialmente cumplida.

3- Construcción, rehabilitación y reconstrucción de 10 km de la Red Vial Nacional Estratégica POI

Se construyeron 11,28 km, logrando un cumplimiento de un 112,8 % de la meta establecida para el año 2015.

Meta 2015: Cumplida.

4- Proyectos estratégicos con metas específicas PND

▪ Mejoramiento de la Ruta Nacional No.1 sección Cañas – Liberia (Financiamiento BID)

Meta 2015: Cumplida

El proyecto se desagrega en tres componentes:

- Ampliación y Rehabilitación de la Carretera
- Rehabilitación y construcción de 18 puentes
- Construcción de tres intercambios (Cañas, Bagaces y Liberia)

La Unidad Ejecutora reporta que el proyecto en su totalidad tiene un 92% de avance; para un cumplimiento de la meta anual del 42,77%. La ejecución presupuestaria es de \$19.920,70. Se espera tener concluido el proyecto en abril del 2016, para ello se dividió el proyecto en 5 tramos con 17 frentes de trabajo.

Se rehabilitan 18 puentes de los existentes y se construyen 18 nuevas estructuras paralelas, cada una de ellas de dos carriles para alcanzar la capacidad de la vía (cuatro carriles de circulación). Al concluir el 2015: 12 puentes están concluidos, 3 suspendidos, 1 por licitar, y 2 en ejecución. De acuerdo con la programación las obras concluyen en el primer semestre del 2016.

Los tres intercambios están en construcción, el avance alcanzado en el año 2015 es: Liberia 99%, Bagaces 82% y Cañas 86%, que significa en promedio un 83,1% de avance. La finalización de las obras en los tres pasos a desnivel se ha programado en el II semestre del 2016. Fue necesario reprogramar el proyecto a raíz de los

imprevistos dados con la reubicación y reposición de servicios públicos y municipales principalmente.

▪ Construcción de la Nueva Carretera a San Carlos, sección Sifón – La Abundancia: (Financiamiento Fondo Vial - CONAVI)

Algunas de las obras que son parte de la ruta crítica del proyecto debieron ser suspendidas por más de diez meses por motivo de las denuncias interpuestas ante la Fiscalía Agraria Ambiental y ante el Ministerio Público, ambas en relación a supuestos daños de carácter ambiental. Tal situación afectó directamente el avance de los 3 puentes en ejecución y la construcción de la última alcantarilla mayor en el “kilómetro 36”; fue desestimada dicha denuncia y a finales del año se reiniciaron algunas obras. El logro en el cumplimiento es de un 5,78% del 20% que era la meta planteada para el año. Se espera poder recuperar la programación y concluir el proyecto en II semestre del 2016.

Meta 2015: incumplida.

▪ Diseño y Construcción de la nueva Carretera a San Carlos, Sección La Abundancia – Florencia y Radial La Abundancia – Ciudad Quesada: (Financiamiento BID – Fondo Vial)

El proyecto, en su etapa constructiva reporta un 7% de avance. La reprogramación fue necesaria dada la decisión de la administración de pasar de 2 a 4 carriles. Se dio una orden de inicio provisional para la instalación de tuberías independientes al diseño de las vías. Queda pendiente de que se resuelva expropiaciones, que se emita el decreto de conveniencia de corta de árboles, estudio de impacto ambiental.

Meta 2015: incumplida.

▪ Ampliación y rehabilitación de la Ruta Nacional No 3, Sección: Intersección Pozuelo (Radial Uruca, Ruta Nacional No.166) - Intersección Jardines del Recuerdo (Ruta Nacional No.106): (Financiamiento BID)

Inició la etapa de construcción el 17 de noviembre 2015, sin embargo se han presentado algunos inconvenientes relacionado con la adquisición del derecho de vía por ejemplo la entrada en posesión de COMECA, remoción de vallas publicitarias y la demolición de los terrenos a nombre y en posesión del Estado, por otra parte con la Compañía Nacional de Fuerza y Luz se estudia legalmente la posibilidad de aportar materiales y contratar el CONAVI la mano de obra para las tareas necesarias de reubicación de los servicios públicos.

Meta 2015: incumplida.

▪ Construcción de tres intercambios en carretera de circunvalación, Ruta Nacional No. 39:

Meta 2015: incumplida

Diseño y Construcción del Intercambio Paso Ancho (Financiamiento BID)

El proceso de construcción inició el 16 de octubre 2014, cuatro meses después de lo programado debido por la expropiación de la propiedad de NOVOA.

Por otra parte, se está gestionando una adenda al contrato para brindar una solución ambiental e hidrológica a la comunidad aledaña al proyecto: Los Olivos-Zorobarú, en un plazo de 300 días calendario.

Diseño/Construcción del Intercambio Guadalupe – Bandera - DerechoUCR (Financiamiento BCIE)

El diseño está concluido y se gestiona el refrendo ante la Contraloría General de la República, para el contrato de construcción y supervisión de los pasos a desnivel, el CONAVI atiende el 18 de diciembre anterior las aclaraciones y ampliación de información requerida por el ente contralor. Este proyecto no tiene contribución al cumplimiento de la meta 2015 debido ya que afecta un total de 27 terrenos que deben ser expropiados, para las cuales se han iniciado los acercamientos con los propietarios, así como la elaboración de planos de catastro además se encuentran en trámite aquellos procesos de propiedades con afectación total.

Diseño/Construcción del Intercambio en rotonda de las Garantías Sociales (Financiamiento BCIE)

El diseño está concluido y se gestiona el refrendo ante la Contraloría General de la República, para el contrato de construcción y supervisión de los pasos a desnivel, el CONAVI atiende el 18 de diciembre anterior las aclaraciones y ampliación de información requerida por el ente contralor. La obra afecta un total de 6 propiedades, las que están en proceso de elaboración de planos catastro como requisito para iniciar los procesos de expropiación. Se coordinó también con el Departamento de Inspección Vial y Demoliciones del MOPT para iniciar los procesos de recuperación de terrenos del Estado y se ha gestionado con el Despacho del Señor Ministro la revocatoria o dejar sin efecto las autorizaciones para las vallas publicitarias ubicadas en el área de proyecto.

▪ Diseño, estudios y construcción del Corredor Vial Circunvalación Norte, Ruta Nacional No.39 Sección Uruca-Calle Blancos. (Financiamiento BCIE)

El diseño del proyecto tiene un 25% de avance, se proyecta finalizarlo en febrero 2016. Se han generado algunos atrasos en la programación de la etapa de diseño, siendo necesaria la suspensión del contrato debido a no se han reubicado las 191 familia del Triángulo por parte del Ministerio de Vivienda.

La CGR dio aprobación de desagregar el proyecto en secciones funcionales, con el fin de contar con varios frentes de trabajo y avanzar según las posibilidades, la primera de ellas es la sección “Puente sobre Quebrada Rivera y el Tramo a nivel”. Para la ejecución del proyecto se afectan de manera total o parcial 105 propiedades, de estas se tienen 38 inscritas a nombre del Estado.

Meta 2015: incumplida

▪ Construcción del Acceso Provisional a la Terminal de Contenedores Moín (TCM). (Financiamiento BCIE): POI

Las obras están concluidas, en proceso el finiquito del proyecto.

- Rehabilitación Puente sobre el Río Virilla (Ruta Nacional No.1) (Financiamiento BCIE)

El proyecto reporta un avance del 68,8% de la ejecución de obra, sin embargo se encuentra suspendida desde el 01 de setiembre 2014, según acuerdo ACA 01-14-0598 del 29 de julio de 2014, se modificó el alcance del proyecto para ampliar el puente a 6 carriles, cuyo diseño se concluyó en junio 2015. De acuerdo con la programación se reinicia la etapa de construcción en diciembre 2015 finalizando en diciembre 2016.

El total facturado a diciembre de 2015 es de \$2.059.708.090,96 (47% del monto aprobado), adicionalmente \$43.653.014,56 por concepto de seis reajustes de precios. Meta 2015: incumplida.

- Diseño y Construcción de la nueva carretera a San Carlos, Sección: Bernardo Soto – Sifón: (Financiamiento BID) no tiene meta

La Unidad Ejecutora del PIV-I administra una contratación para estudios técnicos del proyecto, se encuentra en ejecución y se espera contar con prediseño en el II semestre del 2016.

En el Anexo No.2 “Cumplimiento de metas y objetivos de los programas presupuestarios” se muestra el resumen correspondiente en el formato establecido para ello y remitido oportunamente a la CGR.

Gestión de administración, control, supervisión y fiscalización de recaudación de tasa de peajes

Para el año 2015, el monto establecido como meta, por concepto de recaudación de tasa de peaje, es de \$3.222.809.092,00, sin embargo la recaudación real asciende a la suma de \$3.386.488.958,00, lo que representa un cumplimiento del 105,1%, de la meta establecida para ese mismo período.

Factores que incidieron en una recaudación mayor fueron la suspensión que se dio el 24 de diciembre y 1 de enero, sin embargo estos hechos fueron considerados en la proyección.

Eficiencia y Eficacia institucional

En el Anexo No.3 se muestra el análisis realizado por Planificación Institucional, como parte de un requerimiento específico de la Contraloría General de la Republica en la Evaluación del Índice de Gestión Institucional - IGI, donde se debe de evaluar la eficacia y la eficiencia Institucional basada en índices de medición del rendimiento. Para tal efecto la eficacia se determina según el cumplimiento de metas anuales y la eficiencia basada

en la ejecución presupuestaria de cada responsable de programa presupuestario o financiamiento del CONAVI; los valores resumen obtenidos de esta evaluación anual 2015:

Tabla No.2
Eficiencia y Eficacia Institucional

Rendimiento Institucional	% Eficacia	% Eficiencia	Indicador de Rendimiento (%eficacia x %eficiencia)
Programa No 1: Administración Superior	77,7%	79,0%	61%
Gerencia de Conservación de Vías y Puentes	95,1%	87,2%	83%
Gerencia de Contratación de Vías y Puentes	40,0%	9,9%	4%
Gerencia de Construcción de Vías y Puentes	88,2%	32,0%	28%
Unidad Ejecutora Nueva Carretera San Carlos	28,9%	34,0%	10%
Unidad Ejecutora BID - CONAVI, PIV-I	57,4%	74,2%	43%
Unidad Ejecutora BCIE - CONAVI	2,6%	4,2%	0%
Programa No 4: Administración de Peajes	105,0%	74%	77%
RESULTADO GLOBAL DE LA INSTITUCION:	61,9%	49,3%	30,5%

Programa 01: “Administración Superior”

En este programa se incorporan los órganos de decisión política y gerencial, así como los sistemas de administración y de control financiero, además se realizan algunas actividades de carácter sustantivo y otras de apoyo y asesoría administrativa.

➤ Meta del Programa 01:

Meta: “Ejecutar el 95% del presupuesto en el periodo correspondiente”.

Indicador: “%, ejecución presupuestaria del periodo”.

➤ Resultados de la gestión al 30 de diciembre del 2015:

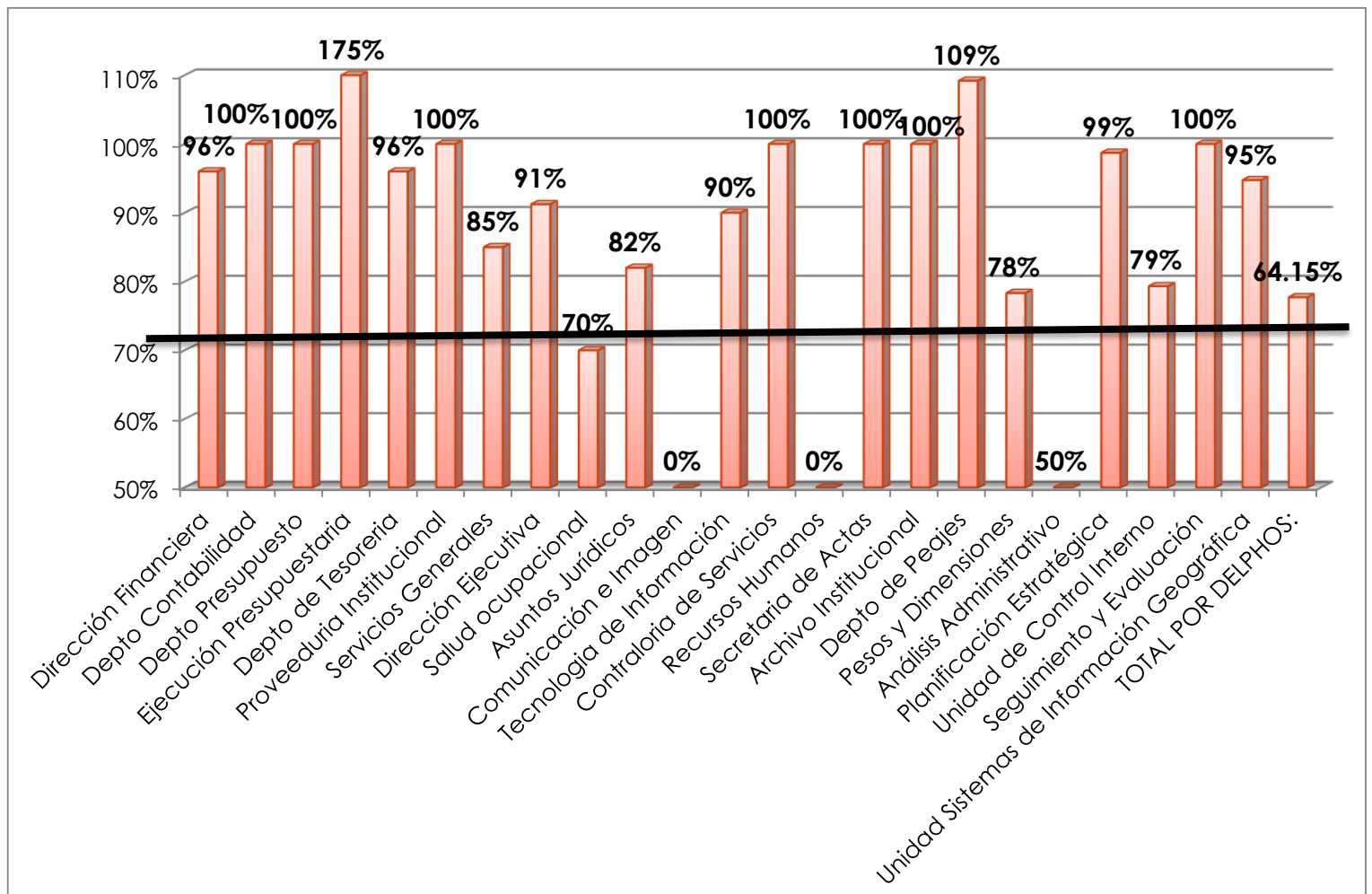
Cuadro No.1

Programa 01 - Cumplimiento de metas 2015

Programa Presupuestario	Objetivo Programa	Indicador	Meta Anual	Meta Cumplida	% de Cumplimiento	Ejecutado	Fuente de Financiamiento	Calificación de meta anual
Programa 01 Administración Superior	Administrar el Fondo Vial y el Fondo de Peajes, así como suscribir y administrar los contratos y empréstitos necesarios para la programación, ejecución y control de proyectos de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional con el fin de garantizarle a los usuarios, un tránsito ágil y seguro.	Porcentaje de Ejecución Presupuestaria	95%	79%	83%	4.428,17	Fondo Vial	Meta parcialmente cumplida

- ✓ El avance en el cumplimiento de metas para el programa 1 fue satisfactorio, a pesar de que no alcanzar la meta, es necesario señalar el logro en el cumplimiento de la directriz del Ministerio de Hacienda en relación con la reducción de gastos corrientes, sin que por ello se afectara fuertemente la actividad administrativa de la Institución.
- ✓ Con respecto a los objetivos planteados por cada una de las 23 dependencias e incluidos en DELPHOS, el promedio de cumplimiento es de un 64,15%.

Cuadro No.2
Programa 01 - Cumplimiento de Objetivos de las dependencias Administrativas



Programa 02: “Conservación Vial”

En este programa la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes ejecuta, a través de contratos, las obras de mantenimiento rutinario, periódico, demarcación, mantenimiento de puentes e imprevisibilidades. Por otra parte, el Departamento de Pesos y Dimensiones ejerce el control correspondiente en los vehículos de carga que transitan por los puntos de control en las diferentes rutas nacionales.

1- Metas del Programa 02:

Meta 1: “Atender 4.420 kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada mediante mantenimiento o conservación vial”.

Indicador: “kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento o conservación vial en carreteras pavimentadas”.

Meta 2: “Atender 900 kilómetros de la Red Vial Nacional en lastre y tierra mediante mantenimiento o conservación vial”

Indicador: “kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento o conservación vial en carreteras en lastre y tierra”.

Meta 3: “Conservar el 87% de la Red Vial Nacional pavimentada”.

Indicador: “% de la Red Vial Nacional pavimentada conservada (índice de cumplimiento de la meta de kilómetros totales atendidos de la red vial nacional.

Meta 4: Costo promedio de los kilómetros atendidos en carreteras pavimentadas (¢14,52 millones)

Indicador: Costo promedio anual de conservación vial en carreteras pavimentadas.

Meta 4: Costo promedio de los kilómetros atendidos en carreteras pavimentadas por zona (¢2.916,45 millones).

Indicador: Costo promedio anual de conservación vial en carreteras pavimentadas

Meta 5: Costo promedio de los kilómetros atendidos en lastre y tierra (¢17,78 millones)

Indicador: costo promedio anual de conservación vial en lastre y tierra

Meta 6: costo promedio por conservación (¢727,27millones)

Indicador: costo promedio anual de conservación vial en lastre y tierra

Meta 7: Ejecución presupuestaria de un 95% del Programa 02

Indicador: Porcentaje de inversión devengada en proyectos de conservación de la Red Vial, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 02.

Con relación al planteamiento de las metas es necesario señalar que en el Plan Nacional de Desarrollo “Alberto Cañas Escalante “2015-218, se establece el Programa de conservación de la Red Vial, mismo que define dos proyectos (metas) bajo la responsabilidad del CONAVI que por ende aportan al cumplimiento de ese programa. Por lo tanto la Meta 1 anterior “*Atender 4.420 kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada mediante mantenimiento o conservación vial*” se descompone de la siguiente forma en el PND vigente:

- ✓ 970 kilómetros de mantenimientos periódico.
- ✓ 3.450 kilómetros de mantenimientos rutinario.

2- Resultados de la gestión al 30 de diciembre del 2015:

El Cuadro No. 3 muestra el cumplimiento de la meta 1: 105%, clasificándose como meta cumplida, superando una serie de situaciones, reportadas por el ejecutor, que dificultaron su desempeño:

- ✓ Atrasos en la promoción de los carteles para la nueva licitación pública.
- ✓ Falta de personal de planta para atender las diferentes labores (administrativa, inspección e ingenieros), para disminuir el recargo de funciones. Incrementado por la rotación de personal y por ende congelamiento de algunas plazas según la Directriz que así lo señala.
- ✓ Recargo de labores en ingenieros para atender más de una zona de conservación de la Red Vial Nacional.
- ✓ Durante todo el año 2015, se trabajó durante diversos periodos del año, sin contratos de verificación de calidad para las actividades de conservación y mantenimiento de la Red Vial Nacional, lo que obligó a realizar una serie de esfuerzos adicionales para procurar, en los proyectos de mayor relevancia, aplicar

controles de calidad sacrificando el renglón de pago 109.04 Trabajo a costo más porcentaje, o a hacer uso de diversos mecanismos alternativos para cumplir dichos controles.

Por otra parte, es necesario reconocer las actividades de verificación de la calidad que permitieron identificar algunos problemas y con ello asegurar el pago de los contratos correspondientes en el momento oportuno.

Cuadro No.3
Conservación Vial - Cumplimiento de metas 2015

Descripción de Indicador	Meta anual programada	Resultado	% de Cumplimiento	Estimación de Recursos	Recursos ejecutados
Kilómetros meta a atender de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras pavimentadas	4.420	4.642	105%	C\$81.340.489.517,00	C\$75.795.992.542.542,40
Porcentaje de la Red Vial Nacional asfaltada conservada (Índice de cumplimiento de la meta de KM totales atendidos de la red vial nacional pavimentada)	87%	90,05%	104%		
Costo promedio por Km atendido por conservación vial en carreteras pavimentadas	C\$ 14,52	C\$ 16,33	112%		
Costo promedio anual de conservación vial en carreteras pavimentadas (por zona)	C\$ 2.916,45	C\$ 3.445,27	118%		
Kilómetros atendidos de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre y tierra	900	980,07	109%	C\$8.749.242.977,00	C\$7.388.428.167,00
Porcentaje de la Red Vial Nacional Lastre y tierra conservada (Índice de cumplimiento de la meta de KM totales lastre y tierra)	33%	36,46%	110%		
Costo promedio por KM atendido de la Red Vial Nacional en lastre y tierra.	C\$ 17,78	C\$ 7,58	43%		
Costo promedio anual por conservación vial en carreteras lastre y tierra (por zona)	C\$ 727,27	C\$ 464,33	64%		
Porcentaje de inversión devengada en proyectos de conservación de la Red Vial Nacional, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 02	95%	82,46%	87%		

Nota: Los montos indicados son en millones de colones

Cuadro No.4
Conservación Vial Red Vial Nacional Pavimentada
kilómetros atendidos y el presupuesto ejecutado por zona.

ZONA	DESCRIPCIÓN	TOTAL KMS ATENDIDOS DICIEMBRE 2015	REHABILITACIÓN	MANT. RUTINARIO	MANT. PERIÓDICO	DEMARCA CIÓN	MANT. PUENTES	ACTIV. PUNTUALES	PRESUPUESTO TOTAL ASIGNADO AÑO 2015 Y MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS APLICADAS (*)	PRESUPUESTO EJECUTADO (Control de Presupuesto 2015 GCSV Y SIFCO al 18/12/2015)	% DE EJECUCIÓN
1-1	San José	238,73	2,68	84,04	149,80	2,20	47,00	22,00	₡ 7.530.788.132,00	₡ 4.719.051.331,64	62,66%
1-2	Puriscal	303,61	0,00	247,30	56,30	0,00	0,00	0,00	₡ 2.949.616.058,00	₡ 2.947.976.078,94	99,94%
1-3	Los Santos	222,77	0,00	134,16	88,60	0,00	0,00	0,00	₡ 3.265.668.844,00	₡ 3.193.407.639,96	97,79%
1-4	Alajuela Sur	218,62	0,00	201,19	13,09	4,34	4,00	1,00	₡ 4.399.653.710,00	₡ 3.849.098.740,38	87,49%
1-5	Alajuela Norte	141,87	0,00	84,04	57,83	0,00	2,00	0,00	₡ 3.120.322.727,00	₡ 2.349.300.167,98	75,29%
1-6	San Ramón	134,73	0,00	129,29	5,44	0,00	8,00	2,00	₡ 2.951.329.225,00	₡ 2.673.097.388,99	90,57%
1-7	Cartago	157,93	0,00	105,76	52,17	0,00	0,00	1,00	₡ 4.157.227.958,00	₡ 3.759.039.509,50	90,42%
1-8	Turrialba	241,48	0,00	205,75	25,11	10,63	22,00	31,00	₡ 4.243.387.829,00	₡ 4.066.585.222,50	95,83%
1-9	Heredia	98,97	0,00	74,81	24,16	0,00	2,00	0,00	₡ 5.047.284.082,00	₡ 3.863.375.000,42	76,54%
2-1	Liberia	194,07	0,00	97,26	96,81	0,00	0,00	0,00	₡ 3.920.883.564,00	₡ 3.433.370.933,81	87,57%
2-2	Cañas	294,45	0,00	248,32	46,13	0,00	0,00	14,00	₡ 2.419.000.000,00	₡ 2.295.974.151,73	94,91%
2-3	Santa Cruz	65,32	0,00	50,54	14,79	0,00	1,00	0,00	₡ 4.116.125.966,00	₡ 4.114.570.722,89	99,96%
2-4	Nicoya	113,53	0,00	106,71	6,82	0,00	0,00	0,00	₡ 5.651.136.663,00	₡ 4.810.617.254,94	85,13%
3-1	Puntarenas	203,81	0,00	145,24	58,57	0,00	0,00	0,00	₡ 3.046.659.385,00	₡ 2.754.429.285,13	90,41%
3-2	Quepos	69,47	8,72	36,92	23,83	0,00	0,00	2,00	₡ 4.846.843.386,00	₡ 4.313.021.296,02	88,99%
4-1	Pérez Zeledón	246,36	0,00	235,38	10,98	0,00	0,00	0,00	₡ 3.626.537.166,00	₡ 3.624.108.033,11	99,93%
4-2	Buenos Aires	131,27	0,00	92,06	39,21	0,00	0,00	0,00	₡ 5.636.760.514,00	₡ 3.556.289.700,90	63,09%
4-3	Sur-Sur	209,43	0,00	134,74	74,69	0,00	3,00	2,00	₡ 4.624.271.933,00	₡ 4.622.626.932,78	99,96%
5-1	Guápiles	209,40	0,00	205,06	4,33	0,00	0,00	0,00	₡ 3.172.938.375,00	₡ 2.877.355.967,64	90,68%
5-2	Limón	170,19	0,00	159,74	10,46	0,00	1,00	0,00	₡ 4.257.048.645,00	₡ 4.243.228.848,65	99,68%
6-1	San Carlos	210,00	0,00	134,50	61,50	14,00	0,00	48,00	₡ 4.572.968.422,00	₡ 4.123.007.810,52	90,16%
6-2	Los Chiles	202,82	0,00	80,22	122,60	0,00	0,00	5,00	₡ 3.406.732.042,00	₡ 3.406.424.064,34	99,99%
TOTALES:		4.078,83	11,40	3.441,99	1.199,72	31,16	90,00	128,00	₡ 90.963.184.626,00	₡ 79.595.956.082,77	87,50%

A pesar de las situaciones presentadas se superó la meta, entre otras cosas debido al compromiso del personal de la Gerencia de Conservación Vial y a la gestión realizada ante la Contraloría General de la República que permitió ampliar hasta por un año más los contratos derivados de la Contratación Directa para atender la red vial pavimentada,

evitando que las labores se suspendieran, por el contrario, se dio continuidad a las actividades que se venían desarrollaban en las diferentes zonas.



En relación con la atención a la red vial nacional en lastre y tierra se logró superar la meta definida, sin embargo, de la misma forma el ejecutor reporta una serie de dificultades para la adjudicación de una gran cantidad de contratos, debido a que no se pudo publicar la licitación pública porque se requiere resolver algunos detalles administrativos tales como que la actualización de la certificación de fondos, así como la Solicitud y la Orden de Compra. Para atender las vías en lastre y con ello contribuir a mantener su transitabilidad principalmente en época lluviosa y el costo de operación vehicular, además de reducir el efecto en la salud por la generación de polvo en la población vecina, se hicieron contrataciones directas para rutas y zonas específicas en tanto se cuente con una contratación mayor que permita atender la totalidad de la red vial no pavimentada.



Cuadro No.5
Conservación Vial Red Vial Nacional en Lastre y Tierra
Kilómetros atendidos y presupuesto ejecutado por zona

ZONA	DESCRIPCIÓN	TOTAL RED VIAL NACIONAL LASTRE Y TIERRA POR ZONAS	MANTENIMIENTO RUTINARIO MENOR	MANTENIMIENTO DE CALZADA	CUNETAS ,DRENAJES Y MUROS	OTROS	TOTAL KMS ATENDIDOS A DICIEMBRE 2015 POR ZONAS	PRESUPUESTO EJECUTADO (Control de Presupuesto 2015 GCSV Y SIFCO al 18/12/2015)
1-1	San José	5,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	₡ -
1-2	Puriscal	179,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	₡ 9.259.830,50
1-3	Los Santos	76,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	₡ -
1-4	Alajuela Sur	16,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	₡ -
1-5	Alajuela Norte	51,75	3,27	0,00	0,00	0,00	3,27	₡ 141.550.487,32
1-6	San Ramón	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	₡ 6.866.830,97
1-7	Cartago	25,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	₡ -
1-8	Turrialba	105,19	15,43	23,63	26,25	1,00	65,31	₡ 618.977.255,26
1-9	Heredia	4,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	₡ -
2-1	Liberia	91,55	7,30	76,15	21,00	0,00	104,46	₡ 593.117.508,62
2-2	Cañas	189,76	75,33	28,80	28,35	12,00	132,48	₡ 997.102.976,80
2-3	Santa Cruz	156,05	0,00	0,00	0,00	21,00	0,00	₡ 10.428.496,21
2-4	Nicoya	341,83	0,00	0,00	0,00	22,00	0,00	₡ 121.969.754,64
3-1	Puntarenas	180,84	0,00	63,92	0,00	0,00	63,92	₡ -
3-2	Quepos	79,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	₡ 4.989.530,34
4-1	Pérez Zeledón	176,26	0,00	12,53	54,60	0,00	67,13	₡ 383.530.617,91
4-2	Buenos Aires	36,40	0,00	26,50	0,00	0,00	26,50	₡ 197.128.399,06
4-3	Sur-Sur	119,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	₡ 8.528.196,84
5-1	Guápiles	161,17	0,00	19,36	6,30	0,00	25,66	₡ 2.098.310.524,76
5-2	Limón	62,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	₡ 73.734.835,41
6-1	San Carlos	39,24	0,00	103,72	47,25	0,00	150,97	₡ 888.718.724,37
6-2	Los Chiles	477,36	156,95	159,28	24,15	0,00	340,38	₡ 1.213.584.654,61
TOTALES:		2.575,94	258,28	513,89	207,90	56,00	980,07	₡ 7.367.798.623,63

Imprevisibilidades enero – diciembre del 2015

Algunos de los trabajos que se efectuaron en el año 2015, para subsanar las situaciones impredecibles que se presentaran en las rutas nacionales reportados por el ejecutor son:

- Colapso de alcantarilla y deterioro del paso.
- Derrumbe y deslizamientos.

- Atención a Puente Río Chambacú y Quebrada La Leona.
- Sustitución del Puente sobre la Quebrada Macho Artavia y Las Loras.
- Reforzamiento de la pila del puente sobre el Río Toro.
- Relleno de aproximación por el caudal del Río Aguja.
- Atención a Puentes Río Ballast y PiT y Esquino.
- Atender superficie de rodamiento.
- Deterioro parcial y pérdida de paso.

Cuadro No 6.

Conservación Vial - Pagos por imprevisibilidades enero a diciembre 2015

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD		
Programa 2 Imprevisibilidad		
Al 31 de diciembre de 2015		
Descripción	Zona	Monto
Imprevisibilidad	Otros	1.404.544.694,13
Imprevisibilidad	1-2	192.828.261,23
Imprevisibilidad	1-7	99.203.063,72
Imprevisibilidad	1-8	157.296.600,00
Imprevisibilidad	2-1	293.884.157,04
Imprevisibilidad	2-2	243.440.399,88
Imprevisibilidad	2-3	416.917.350,71
Imprevisibilidad	2-4	1.079.603.056,14
Imprevisibilidad	3-2	262.787.386,10
Imprevisibilidad	4-1	159.803.197,32
Imprevisibilidad	4-2	92.501.499,65
Imprevisibilidad	4-3	258.546.061,10
Imprevisibilidad	5-1	18.303.752,00
Imprevisibilidad	5-2	152.201.156,76
Imprevisibilidad	6-1	556.007.242,91
Imprevisibilidad	6-2	317.485.289,63
Total		5.705.353.168,32

Fuente: Departamento de Ejecución Presupuestaria

Control de Pesos y Dimensiones

El avance de los objetivos operativos del Departamento de Pesos y Dimensiones:

- Objetivo 1: Expropiar 3 terrenos para la construcción de Estaciones de Control de Pesaje, Pesos y Dimensiones ubicadas en: 1 Zurquí y 2 en La Julieta, Golfito.

Avance: Con relación a los terrenos del sur, 9 de los 12 ya fueron adquiridos, de los tres restantes, 2 están en el juzgado por estar hipotecados y el último está en trámite de pago. Importante señalar que originalmente se identificaron únicamente tres terrenos a afectar, sin embargo, al proceder con las gestiones se determinó que cada finca madre estaba

segregada por lo que en realidad son 16 propiedades. Con respecto a los terrenos del Zurquí, los dueños se niegan a vender, además que dichos terrenos tienen un costo bastante elevado, situación que se hizo de conocimiento del Consejo de Administración según reporta el ejecutor.

- Objetivo 2: Construcción, rehabilitación de 3 Estaciones de Pesaje.

Avance: La estación en Ochomogo las obras están concluidas y en finiquito del contrato. La Estación de Esparza continua el proceso de apelación interpuesto en contra de la adjudicación a Grupo Orosi S.A. y AJIP Ingeniería Limitada.

- Objetivo3: Diseño, construcción 3 Estaciones de Pesaje.

Avance: Este objetivo no se pudo alcanzar a pesar de los esfuerzos realizados por el departamento, debido a la necesidad de contar con el derecho de vía correspondiente previo a la contratación de las obras.

- Objetivo 4: Poner en operación tres estaciones de Pesaje, 2 en Esparza y dos en Ochomogo mediante el contrato Racsa - Conavi.

Avance: Se cumplió parcialmente, se logró poner en operación Ochomogo porque la contratación para la Estación de Esparza se declaró infructuosa el proceso

- Objetivo 5: Implementar en al menos dos oficinas regionales el servicio de diagramación, tramite y entrega de permisos de Pesos y Dimensiones.

Avance: Se supera la meta poniendo en operación el servicio correspondiente en las siguientes estaciones: Ochomogo, Cañas, Esparza, Búfalo y Villa Briceño.

- Objetivo 6: Realizar al menos 72 operativos móviles de Pesos y Dimensiones:

Avance: En el periodo de evaluación, se han realizado los 72 operativos móviles programados en las diferentes rutas nacionales estratégicas: en la Ruta Nacional No.1, en la Ruta Nacional No.2 y en la Ruta Nacional No.4, en la Ruta Nacional No. 237 y en la Ruta Nacional No. 611; cumpliendo satisfactoriamente la meta anual establecida.



Programa 03: “Construcción Vial”

En este programa se encuentran las metas del Plan Operativo Institucional y las que aportan al Plan Nacional de Desarrollo, que corresponden a obra nueva.

1. Metas del Programa 03 y resultados de la gestión a diciembre 2015

Meta 1 (POI): “Intervenir 10 km de la Red Vial Nacional estratégica: como proyectos nuevos, de construcción, rehabilitación, reconstrucción y/o mejoramiento.”

Indicador: “km intervenidos como proyectos nuevos, de mejoramiento y/o construcción, rehabilitación”.

Cuadro No.7
Intervención de la Red Vial Nacional metas POI

Proyectos que aportan a la meta	Meta Anual	Meta Cumplida	% de cumplimiento	Ejecutado
Mejoramiento de la Ruta Nacional No.152, Sección: Veintisiete de Abril - Villa Real (2,71 km)	10 Km	11 Km	112,80%	1.851,26
Mejoramiento de la ruta nacional No. 616, Sección: La Managua - Cruce a Villanueva (2,52Km)				562,43
Construcción del acceso provisional a la terminal de contenedores de Moín (TCM). (0,10 Km)				680,12
Mejoramiento del sistema de drenaje y de la superficie de ruedo de la Ruta Nacional No.606, sección: Guacimal- Santa Elena (Aclaración este proyecto inicia en el kilómetro 6+750) (5,95 Km)				1.479,84

La meta se alcanza en el año 2015, con un cumplimiento de un 112,8 %, contribuyó el hecho de que se tenían dos proyectos iniciados en el periodo anterior: Guacimal - Santa Elena y Veintisiete de Abril - Villarreal, que realizaron obra durante todo el I semestre sin contratiempos; de éstos el segundo proyecto concluyó en el 2015, cumpliendo la meta anual del mismo. Contribuyó a la meta del programa el buen ritmo de trabajo durante el segundo trimestre en el proyecto: La Managua - Cruce a Villanueva, sin embargo el proyecto Guacimal - Santa Elena, permaneció suspendido desde el mes de mayo y se concluyó sin la modificación esperada que generó la suspensión (trámite de un addendum

para el trabajo del sello para protección de la subbase construida), por lo tanto se recibió el proyecto.

Meta 2 (PND – POI): “Construir / reconstruir 13 puentes de la Red Vial Nacional”. (2015)
Indicador: “Nº de puentes de la Red Vial Nacional estratégica construidos y/o reconstruidos”.

El logro en esta meta fue de 9 puentes construidos con un cumplimiento de un 69,2% de la meta anual establecida, estos fueron los puentes concluidos:

- ✓ Proyecto de Puentes Menores: Ruta Nacional No. 247, sección: Campo Cinco-Puerto Lindo:
 1. Quebrada Los Ángeles (km 29+175)
 2. Quebrada San Carleña (km 41+470)
 3. Quebrada Canal Los Pelados (km 58+600)
- ✓ Proyecto de Puentes Menores: Ruta Nacional N° 730, sección: Canalete - Colonia Puntarenas y Ruta nacional N° 138, sección: Colonia Puntarenas - Límite Cantonal Upala - Los Chiles (Río Rito):
 4. Quebrada Patriota
 5. Quebrada El Quebradón.
 6. Río Rito.
- ✓ Proyecto de puentes sobre la Ruta Nacional No.733: San Rafael de Guatuso – Chimurria, estos son:
 7. Quebrada Calabaza (km 0+600)
 8. Quebrada Boca Tapada (km 18+700)
 9. Quebrada sin nombre (km 11+900)

Se presentaron la aprobación tardía de los decretos de conveniencia nacional, la necesidad posterior de tramitar un permiso adicional en el Área de Conservación del MINAE y las modificaciones a los planos que se realizan en la Dirección de Puentes en el MOPT, son situaciones que afectaron el cumplimiento de la meta, ya que las obras proyectadas no pudieron iniciar a tiempo para concluir en el año 2015.



Meta 3 (POI): “Realizar 5 diseños de proyectos de infraestructura vial.”

Indicador: “Nº de diseños concluidos, de carreteras y puentes”.

El cumplimiento de esta meta fue de 2 diseños concluidos para el año 2015:

- ✓ Diseño y construcción de puente sobre la Quebrada Guaria en la Ruta Nacional No.106.
- ✓ Contratación de servicios profesionales de un consultor para el diseño de planos tipo en concreto para puentes menores.

Se presentaron una serie de imprevistos durante el año que impidieron atender los proyectos en su etapa de diseño y avanzar según lo programado, un factor importante de señalar es el tiempo consumido en la gestión repetida de 21 procesos licitatorios relacionados con contrataciones de conservación vial, luego del análisis y declaración infructuosa.

Por otra parte, tampoco se tienen nuevos procesos licitatorios para contratar la ejecución de nuevos diseños, de igual forma debido a la carga de trabajo de la Gerencia de Contratación y la insuficiente capacidad de respuesta ante algunos eventos dados que obligaron de establecer nuevas prioridades.

Meta 4 (PND-POI): Ampliación y Rehabilitación de la Ruta Nacional No 1, Carretera Interamericana Norte, sección Cañas – Liberia (Carretera, pasos a desnivel y puentes)

Indicador: “Porcentaje de avance de obra”

La Unidad Ejecutora reporta que el proyecto en su totalidad tiene un 92% de avance; para un cumplimiento de la meta anual del 42,77%. La ejecución presupuestaria es de ¢19.920,70. Se espera tener concluido el proyecto en abril del 2016, para ello se dividió el proyecto en 5 tramos con 17 frentes de trabajo.

Los tres intercambios están en construcción, el avance alcanzado en el año 2015 es: Liberia 99%, Bagaces 82% y Cañas 86%, que significa en promedio un 83,1% de avance. La finalización de las obras en los tres pasos a desnivel se ha programado en el II semestre del 2016. Fue necesario reprogramar el proyecto a raíz de los imprevistos dados con la reubicación y reposición de servicios públicos y municipales principalmente.

Se rehabilitan 18 puentes de los existentes y se construyen 18 nuevas estructuras paralelas, cada una de ellas de dos carriles para alcanzar la capacidad de la vía (cuatro carriles de circulación). Al concluir el 2015: 12 puentes están concluidos, 3 suspendidos, 1 por licitar, y 2 en ejecución. De acuerdo con la programación las obras concluyen en el primer semestre del 2016.

Cuadro No.8

Detalle de puentes sección Cañas – Liberia, Ruta Nacional No.1
Programa de Inversión de Infraestructura Vial (Unidad Ejecutora PIV-1)

Puentes	Condición	Estado	% avance del proyecto real
Puente sobre el Río Estanque	nuevo	Habilitado	98%
Puente sobre el Río Estanque	existente	Suspendido	94%
Puente sobre el Río Piedras	nuevo	Terminado	98%
Puente sobre el Río Piedras	existente	Terminado	98%
Puente sobre el Río Potrero	nuevo	Terminado	98%
Puente sobre el Río Potrero	existente	Suspendido	90%
Puente sobre el Río Urraca	nuevo	Terminado	98%
Puente sobre el Río Urraca	existente	Suspendido	79%
Puente sobre el Río Pijije	nuevo	Terminado	98%
Puente sobre el Río Pijije	existente	Terminado	98%
Puente sobre el Río Salto	nuevo	Terminado	98%
Puente sobre el Río Salto	existente	Ejecución	92%
Puente sobre la Quebrada La Caraña	nuevo	Terminado	98%
Puente sobre la Quebrada La Caraña	existente	Terminado	98%
Puente sobre la Quebrada Arenas	nuevo	Terminado	98%
Puente sobre la Quebrada Arenas	existente	Terminado	98%
Puente sobre el Río Liberia	nuevo	Terminado	98%
Puente sobre el Río Liberia	existente	Ejecución	92%



Meta 5 (PND-POI): Ampliación y Rehabilitación de la Ruta Nacional No 3, sección Intersección Pozuelo – Jardines del Recuerdo

Indicador: “Porcentaje de avance de obra”.

No se cumplió con la meta programada y su avance fue de 0%, a pesar de que se inició la etapa de construcción en noviembre 2015, se han presentado inconvenientes con las expropiaciones y principalmente con la entrada en posesión de COMECA, así como remoción de vallas publicitarias dentro del derecho de vía, demoliciones en terrenos del Estado y reubicación de servicios públicos de la CNFL que realiza un estudio legal definir la posibilidad de aportar los materiales y CONAVI contratar la mano de obra.



Meta 6 (PND-POI): Construcción de la Nueva Carretera a San Carlos en la Ruta Nacional No 35, sección La Abundancia – Florencia y Radial – Ciudad Quesada:

Indicador: “Porcentaje de avance de obra”.

La meta anual para este proyecto es alcanzar un 60% de avance en la etapa de construcción, sin embargo, únicamente se logra avanzar un 7% por una serie de situaciones que se presentaron, como la aprobación del Consejo de Administración, para realizar el diseño del proyecto a 4 carriles por un monto de \$279.000,00. (Acuerdo en firme del 19 enero 2015 Artículo VII, sesión No. 1174-15) modificación que requirió estudios técnicos que concluyeron en el III trimestre del 2015, el lento proceso de expropiaciones de 46 terrenos, de los cuales 33 ya fueron adquiridos por el estado, 7 están en entrada de posesión, 2 expedientes en procesos administrativo y 3 más para estudio y análisis para elaborar plano.

Los procesos de expropiación generan atrasos en la gestión de permisos de corta de árboles y movimientos de tierra y en el proceso de reasentamiento involuntario. Se dio una orden de inicio provisional para la instalación de tuberías independientes al diseño de 4 carriles, que permite el avance del 7% en la etapa de construcción.



Meta 7 (PND – POI): Construcción de la Nueva Carretera a San Carlos en la Ruta Nacional No 35, sección Sifón-San Carlos:

Indicador: “Porcentaje de avance de obra”.

El proyecto no cumplió con la meta anual de un 20% de ejecución de obra, debido a que estuvo suspendido más de 10 meses debido a una serie de denuncias ambientales ante la Fiscalía Agraria Ambiental y ante el Ministerio Público, interpuestas por parte del diputado Javier Cambronero del Partido Acción Ciudadana, que paralizaron obras de la ruta crítica del proyecto, tales como la construcción del puente sobre el Río Espino y el cambio de línea de “La Culebra km 29-30”. En forma directa han afectado el desarrollo de los puentes sobre la Quebrada Laguna y sobre el Río La Vieja. Al respecto, miembros del Consejo de Administración están documentando ante las diversas entidades involucradas para demostrar que el proyecto posee todos los permisos ambientales correspondientes.

Otro factor de interés, es la conformación y participación de la Comisión de Geotecnia para atender algunas dudas en el tema geotécnico en los puentes sobre la Quebrada Laguna y sobre el Río La Vieja, para ello se colocó una red de puntos de mojones para generar información histórica de los acontecimientos geotécnicos, además de otros estudios con el fin de pronunciarse respecto al mismo tema.

Meta 8 (PND-POI): Diseño y Construcción del corredor vial Circunvalación Norte

Indicador: “Porcentaje de avance de obra

Este proyecto al igual que otros estuvo suspendido desde diciembre 2014 hasta agosto 2015, se presentaron una serie de situaciones que hicieron imposible alcanzar la meta programada, para solucionar en gran medida los atrasos en la programación original, en abril de 2015, mediante oficio 04938, se obtuvo la aprobación de la CGR la segregación del proyecto en secciones funcionales para su intervención, para lo cual se condicionó en cada caso contar con el del derecho de vía correspondiente. Los puntos que dividen las secciones funcionales mencionadas son:

- Intersección La Uruca.
- Puente Quebrada Rivera y Tramo a nivel.
- Tramo Viaducto.
- Intersección Ruta Nacional No.32.

Entre las principales demoras señaladas por el ejecutor están los plazos para los trámites de expropiación, invasiones a propiedades del Estado, o desmantelación de las mismas, siendo que la protección del derecho de vía y la demolición de las estructuras está a cargo del Departamento de Inspección Vial y Demoliciones del MOPT, el cual tiene capacidad limitada en particular por el recurso humano y equipamiento adecuado.

Atrasos o reprogramaciones en la reubicación de 191 familias del Triángulo Solidario por parte del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos - MIVAH que limita la realización de la campaña geotécnica en el área que ese asentamiento en precario ocupa y que ha impedido la realización de 5 perforaciones necesarias para continuar con el diseño del Intercambio con la Ruta Nacional No. 32, dificultades para ingresar a propiedades privadas para realizar perforaciones, debiendo pagar en algunos casos por el agua utilizada (Caso Almacén Fiscal Aldefisa), a pesar de que la Ley facultad a la Administración el ingreso para realizar estudios.

Otro impedimento para realizar perforaciones que, por su ubicación, el contratista requiere habilitar accesos provisionales y/o corta de árboles, lo cual no se puede realizar sin tener la licencia ambiental.



Meta 9 (PND-POI): Construcción de los tres Intercambios (Paso Ancho, Garantías Sociales, Guadalupe-DerechoUCR).

Indicador: “Porcentaje de avance de obra.

Intercambio Rotonda de las Garantías Sociales

El diseño está concluido, se cuenta con viabilidad ambiental, sin embargo, el proyecto afecta un total de 6 propiedades, las que están en proceso de elaboración de planos para su catastro como requisito para iniciar los procesos de expropiación. Se coordinó también con el Departamento de Inspección Vial y Demoliciones del MOPT para iniciar los procesos de recuperación de terrenos del Estado.

Intercambio La Bandera - UCR

El diseño está concluido, se cuenta con viabilidad ambiental, el proyecto incluye la sustitución de las alcantarillas en Quebrada Los Negritos y el Río Torres sobre la carretera de circunvalación.

La obra afecta un total de 15 propiedades, para las cuales ya se han iniciado los acercamientos con los propietarios, así como la elaboración de planos de catastro y se encuentran en trámite aquellos procesos de propiedades con afectación total.

Paso a desnivel Intersección Guadalupe

El avance del diseño está concluido cuenta con viabilidad ambiental. La obra afecta un total de 12 propiedades, para las cuales se han iniciado los acercamientos con los propietarios, así como la elaboración de planos de catastro y se encuentran en trámite aquellos procesos de propiedades con afectación total.

Para dar inicio a la etapa constructiva de estos proyectos se iniciaron las gestiones ante la Contraloría de la República el refrendo.



Paso a desnivel Intersección Paso Ancho

La fase de Construcción se dio inicio el 16 setiembre del 2014, los principales inconvenientes que provocaron atrasos al proyecto fue la adquisición del derecho de vía, aunado a la situación que se `presenta en la comunidad aledaña al proyecto “Los Olivos-Zorobarú de buscarle una solución ambiental e hidrológica, la cual dio inicio en setiembre 2015 extendiéndose por un plazo de 300 días calendario para finalizar en octubre 2016.



Otros proyectos estratégicos de interés

Construcción de la Nueva Carretera a San Carlos en la Ruta Nacional No 35, sección Bernardo Soto – Sifón

Sobre este proyecto, es importante mencionar que fue retomado a principios de año 2015 y el 13 de febrero se recibieron 4 ofertas técnicas y de precio para la contratación de estudios y pre diseño, adjudicado a GINPROSA S.A. INGENIERIA SL, teniendo la orden de inicio noviembre 2015 y el plazo de esa contratación concluye en junio 2016.

Rehabilitación integral (subestructura y superestructura) del puente sobre el Río Virilla, Ruta Nacional No. 1. Autopista General Cañas.

Este proyecto tiene un avance del 68,8%, fue suspendido en el mes de setiembre de 2014, para realizar las gestiones de la ampliación a seis carriles incluyendo el diseño y los trámites administrativos para su implementación: elaboración, aprobación y formalización de la orden de modificación y elaboración, aprobación y formalización de la adenda respectiva. Se tiene estimado reanudar la construcción en el mes de enero 2016.

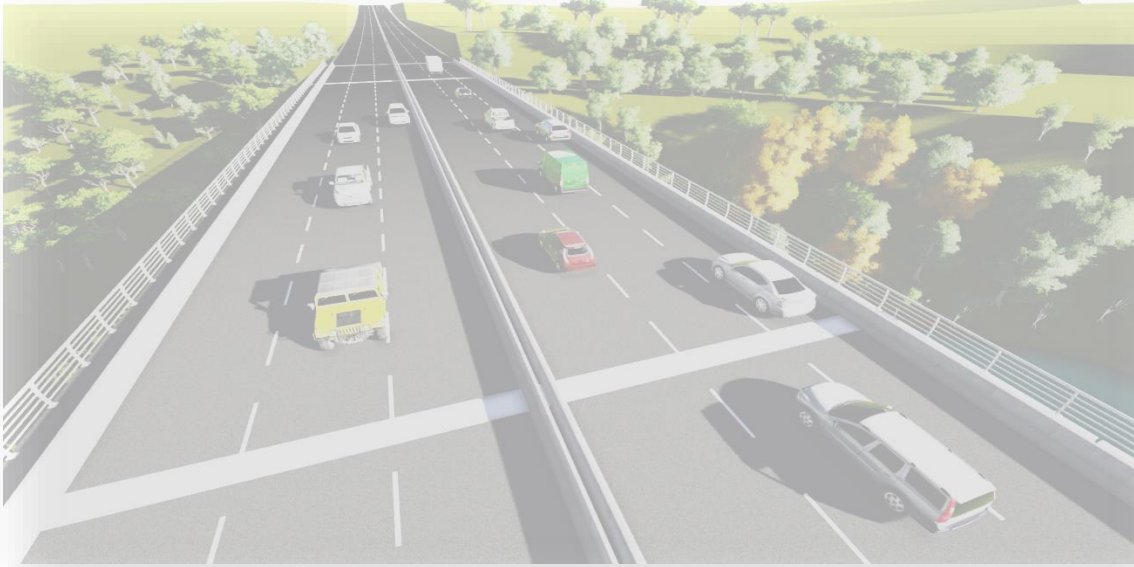


Duplicación de los Puentes sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 32 y sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 147.

Con la participación de la UNOPS, se realizaron tres concursos para contratar el levantamiento de topografía, estudios de geotecnia y diseños de las obras, fue solicitada la viabilidad ambiental ante Setena y al respecto se está atendiendo la información adicional que requerida.

Se inició el proceso de desalojo bajo la competencia del Departamento de Inspección vial y Demoliciones del MOPT en las cercanías del puente Virilla en la ruta 32.

El principal factor que ocasionó atrasos en la programación es la condición de refrendo impuesta por la CGR respecto a la fase recursiva de los concursos a tramitar por UNOPS, lo cual retrasó el inicio de las contrataciones, en virtud de que dicha condición se contrapone a la normativa de UNOPS que no puede supeditarse a la normativa nacional. Al respecto se elabora en conjunto con UNOPS, el documento para ser presentado al ente contralor con el fin de solicitar la eliminación del condicionamiento.



Acceso a la Terminal de Contenedores Moín (TCM):

Se estima por parte de UNOPS que el costo de las obras asciende a US\$ 76,6 millones, para lo cual es preciso contar con la fuente de financiamiento. La inversión en el acceso provisional y el diseño del acceso definitivo tiene es de US \$4,73 millones.

Programa 04: “Operación y Administración en Vías de Peaje”

1- Ejecución presupuestaria y trámites administrativos.

La ejecución efectiva del presupuesto aprobado para el Programa 04 fue de un 68% tal y como lo reporta la Dirección Financiera en el Informe para Ejecutores de Programas Presupuestarios al 31 de dic 2015.

Cuadro No.8
Ejecución Presupuestaria
Programa Presupuestario 04: “Operación y Administración en Vías de Peaje”

Programa Presupuestario	Presupuesto aprobado (millones de colones)	Monto Ejecutado (millones de colones)	% Ejecución
#04: “Operación y Administración en Vías de Peaje”	₡ 5.172,00	₡ 3.815,20	68,00%

Fuente: Dirección Financiera. Informe para Ejecutores de Programas Presupuestarios, al 31-12-15 FIN-01-2016-001.

2- Meta del Programa 04 y resultados a diciembre de 2015

Meta 1: “Realizar una eficiente y eficaz gestión de Administración, Control, Supervisión y Fiscalización de la actividad de recaudación de tasa de peaje.”

Indicador: “Recaudar el 95% del monto estimado de recaudación de tasa de peaje, del año 2015.”

Ingreso estimado: ₡ 3,222.809.092

Ingreso alcanzado: ₡ 3.86.488.958 (105%)

Meta 2015 cumplida

Meta 2: Alcanzar un 95% de la ejecución presupuestaria

Indicador: “Porcentaje de ejecución presupuestaria

La ejecución presupuestaria es de un 68%.
Meta 2015 incumplida.

Meta 3: Atender 131kilòmetros en las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje

Indicador: “Kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltada.

Las labores de fiscalización, supervisión, control y verificación, permitieron mantener los controles de cumplimiento de políticas, lineamientos, directrices y procedimientos que rigen la actividad de recaudación de tasa de peaje, así como el cumplimiento de los términos cartelarios que rigen la prestación de los servicios contratados.

La consecución de los objetivos y metas establecidas para el período 2015, generaron la obtención de los recursos económicos para el financiamiento de los proyectos de mantenimiento y rehabilitación de las rutas sujetas al cobro de tasa de peaje, superando en un 5,37% (¢129.915.054,90), la meta establecida para el período de evaluación.



ANEXO No. 1
Aprobación del Informe de Gestión Institucional
2015 - por parte del Consejo de Administración del
CONAVI

ANEXO No. 2
Cumplimiento de metas y objetivos de los programas
presupuestarios - CGR

ANEXO No. 3
“Eficiencia y Eficacia Institucional”

ANEXO No. 4

Cumplimiento de los objetivos POI - 2015
Programa No.1: “Administración Superior” y
Programa No.4: “Administración de Peajes”