

Memoria Institucional

Administración 1998 - 2002



Ministerio de Obras Públicas y Transportes





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

**MEMORIA ANUAL
MAYO 1998 - ABRIL 2002**

ADMINISTRACIÓN 1998 - 2002

SAN JOSÉ, ABRIL 2002

Contenido

Gestores del cambio	4
Estructura organizacional	6
Acciones estratégicas sectoriales e institucionales	11
Logros, proyectos, costos financieros y origen del financiamiento	12
Acciones en curso	25
Proyectos de Ley tramitados	29
Desafíos	29

Gestores del cambio

Tras cuatro años de intenso trabajo, la Administración del Doctor Miguel Ángel Rodríguez Echeverría logró dar un salto cualitativo y definir no solo una política de conservación de nuestras carreteras, orientada a rescatar nuestro importante patrimonio vial, sino además a crear los mecanismos legales y técnicos para promover, bajo la modalidad de concesión, la construcción de las grandes obras de infraestructura indispensables para el desarrollo del país, que el Estado no estaba en posibilidad de concretar con recursos públicos.

Desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes hicimos frente al déficit que en esta materia se acumuló por más de dos décadas, logramos levantar una red vial colapsada, establecimos prioridades, hicimos énfasis en el aseguramiento de la calidad y orientamos el empleo de los recursos humanos y materiales a recuperar las carreteras nacionales. Paralelamente, continuamos apoyando, en los planos técnico y económico a los gobiernos locales en el mantenimiento de la vasta red vial cantonal.

En materia de transporte público, centramos nuestro esfuerzo en la organización y modernización del sector como condición básica para mejorar la calidad del servicio al usuario. Impulsamos desde el MOPT la búsqueda de soluciones integrales y consensuales a los problemas del transporte público en el Gran Área Metropolitana, el Transporte Público Interprovincial y el Transporte Público modalidad Taxi. Concretamos asimismo la sustitución gradual de flotas, la evaluación técnica, operativa y administrativa de las empresas de transporte público.

Importante además la continuidad que se dio a los planes de reordenamiento vial para humanizar y mejorar la calidad de vida en el centro de la ciudad capital y procurar el ordenamiento del uso de la infraestructura vial mediante la reubicación de paradas,

cambios en el sentido de las vías, reorientación de sistemas de semáforos y nueva señalización vertical y horizontal. Estas acciones deberán fortalecerse para alcanzar la reducción en los tiempos de recorrido de las unidades de transporte público, la disminución en el consumo de combustibles y la concentración de gases provocados por la flota automotor.

Asimismo, replanteamos todo el proceso de revisión técnica de vehículos automotores, trasladándolo al sector privado bajo un esquema integral, que permitirá valorar en forma exhaustiva no solo la parte mecánica sino también lo relativo a emisiones.

A lo interno de la institución, la necesidad de convertir al Ministerio en un ente planificador, programador, coordinador y supervisor que desempeñara una verdadera rectoría del sector fue uno de los nortes básicos. Los avances alcanzados en esta materia, particularmente en lo relativo a la consolidación de algunos Consejos como órganos ejecutores, son un importante sedimento sobre el que las futuras administraciones podrán trabajar, para beneficio de los costarricenses.

En estos cuatro años, marcamos la senda, dejamos atrás los planes y programas de corto plazo. Cumplimos así el compromiso adquirido con el país... hubo éxitos que nos dejan la satisfacción del deber cumplido y tropiezos de los cuales, como institución, aprendimos.

En las páginas siguientes encontrarán ustedes un detalle de las iniciativas impulsadas por la Administración del Dr. Miguel Ángel Rodríguez, materializadas en las importantes obras de infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria, que tuvo bajo su responsabilidad el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, motor del desarrollo de este país.



Carlos María Castro Arias
Ministro de Obras Públicas y Transportes

1. Estructura Organizacional

En el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) construimos el camino del progreso para Costa Rica.

Desde hace 140 años vela por las carreteras y caminos de Costa Rica. Además, son de su competencia las áreas de los aeropuertos, puertos, y así como de todo lo que se refiera al transporte público.

Misión

Es el rector, gestor y ejecutor de la infraestructura del Sector Transporte y el regulador de los servicios asociados con éste, en armonía con la calidad ambiental.

Objetivo

Dotar al país de la infraestructura del transporte necesaria, que le permita su desarrollo económico y social, así como garantizar la seguridad del transporte aéreo, terrestre y por agua.

1.1. Administración superior

Tiene como fin primordial brindar la dirección política, planificación, control y fiscalización en materia de infraestructura y servicios asociados al Sector Transporte, mediante funciones de dirección y control.

Objetivo: Asesorar al nivel gerencial de la institución y coadyuvar con las unidades ejecutoras en el desarrollo de la infraestructura vial y de transporte del país por medio de los Viceministerios a su cargo.

Esta área la encabezan el Ministro de Obras Públicas y Transportes y sus dos Viceministros, uno en el sector de obras públicas y otro en el de transportes. La Oficialía Mayor, la Secretaría Sectorial y el Consejo Directivo.

En segunda instancia está la Asociación de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras (ASECAN), el Instituto Geográfico Nacional (IGN) y la División Administrativa, compuesta por la

División de Transporte, Obras Públicas y Marítimo Portuaria. Estas unidades son rectoras, gestoras y ejecutoras de la infraestructura del transporte y reguladores de los servicios asociados a éste, en armonía con la calidad ambiental.

En un tercer nivel, se encuentran los Consejos, que son órganos que gozan de desconcentración máxima, adscritos al Ministerio, con personería jurídica instrumental y presupuestaria. Los mismos son: Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Consejo de Transporte Público (CTP) y Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC).

Deben velar porque la gestión de la institución se desarrolle conforme a la normativa vigente.

Asimismo, deben dirigir las políticas y estrategias de inversión, establecer las prioridades en función del desarrollo del país y las políticas de gasto público.

1.1.1. Despacho del Ministro.

Desde este despacho se coordinan y da seguimiento a las actividades institucionales y las relaciones del Ministerio con el resto de los poderes de la República e instituciones autónomas.

1.1.2. Despacho del Viceministro de Obras Públicas.

Su misión es la de promover el desarrollo económico y social local a través del mejoramiento de la red vial del país, para ello cuenta con unidades ejecutoras en forma directa como lo es el Área de Obra Pública.

Tiene a su cargo la Vicepresidencia del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), garantizando el apoyo incondicional a las metas del mejoramiento de carreteras en mantenimiento rutinario, periódico y nuevos accesos a la red vial nacional.

Adicionalmente, funge como Secretario Técnico interino. en el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), funciones que tiene a su cargo desde setiembre del año 2001, con la finalidad de coadyuvar con el mejoramiento de la estructura organizacional de ese Consejo.

Esta unidad ejecutora, tiene a su cargo la Comisión Ejecutiva del Proyecto de construcción del Puente sobre el Río Tempisque, que actúa como contraparte del Gobierno de la República de China en Taiwán, a través de la Empresa RSEA Engeneering Corp.

Logros

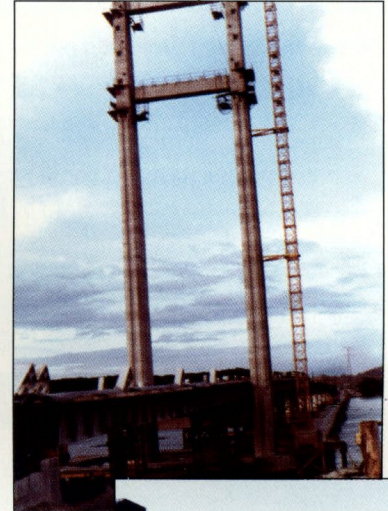
Coordinación de los proyectos cuyas fuentes de financiamiento provienen de préstamos externos y donaciones del Gobierno de la República de China en Taiwán, a saber Proyecto de Construcción del Puente sobre el Río Tempisque y sus obras conexas:

1- Obras en el puente:

El puente tiene una longitud de 780 metros en dos secciones estructurales bien definidas :

Sección 1: tiene una longitud de 520 metros y su inicio se ubica en la margen izquierda del Río Tempisque. Consiste en un bastión y ocho pilas centrales, sobre las que se apoya una superestructura tipo cajón trapezoidal en acero, que trabaja en acción compuesta con una losa de concreto de 13.30 metros de ancho, con un espesor variable entre 25 y 30 cm.

Sección 2: tiene una longitud de 260 metros de puente atirantado, con una torre asimétrica de 80 metros de altura y un bastión. La torre se apoya sobre dos cilindros de concreto de 10 metros de diámetro y 11 metros de altura, que se cimientan directamente sobre el manto rocoso. La superestructura del puente está formada por dos vigas de acero longitudinales de sección variable, separadas 13.20 metros y unidas por vigas transversales de acero.



Avance del proyecto:

A la fecha, el proyecto de construcción del puente presenta un avance del 81%, habiéndose completado un 99% de los trabajos de la subestructura y un 73% de la superestructura. Se prevé tener los trabajos del puente totalmente terminados a principios del mes de diciembre del 2002.



La construcción del puente sobre el Río Tempisque fue posible gracias a las relaciones de amistad y cooperación existentes entre el Gobierno de Costa Rica y el de la República de China en Taiwán.

Accesos al puente:

Consiste en el mejoramiento de 12,6 Km. de accesos al puente, para construir un pavimento flexible. A la fecha, estas obras fueron adjudicadas y se espera concluir las en el mes de noviembre del 2002.

Obras de protección:

Como resultado de estudios hidráulicos e hidrológicos realizados en el sitio de ubicación del puente, el MOPT ha diseñado las obras de protección de ribera, contra la erosión en las aproximaciones al puente y contra la socavación en los bastiones.

Gestión ambiental:

EL MOPT, conforme a la legislación ambiental vigente, ha promovido el estudio de impacto ambiental del proyecto, el cual a la fecha, se encuentra aprobado por la SETENA y su implementación se lleva a través de la Regencia Ambiental designada.

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA CARRETERA A SAN CARLOS: SECCIÓN NARANJO-FLORENCIA.

Este proyecto será financiado por medio del contrato de préstamo No. 590050001 con el Export-Import Bank, por un monto de US \$ 35.000.000,00 y una donación gestionada por este Despacho por un monto de US \$ 15.000.000,00.

Se coordinó una donación por concepto de US \$ 2.000.000,00 para el diseño de construcción de la carretera a San Carlos: Sección Naranjo-Florencia, otorgada por la Empresa MOH & Asociados. Se logró ante la Contraloría General de la República, la contratación directamente con la empresa RSA y se han definido los términos de un futuro contrato.

Por otra parte, es de relevancia indicar que se formalizó el Contrato para el diseño de los 11 puentes que se requerirán para esta ruta, en coordinación con la Contraloría General de la República y el Ministerio de la Presidencia, asignándose un monto de 300 millones de colones para la contratación de la empresa Francisco Mas y Asociados.

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PUERTO MOÍN

Se ha otorgado colaboración en materia logística a la Junta Administradora Portuaria de la Vertiente del Atlántico (JAPDEVA), para obtener los recursos provenientes del contrato de préstamo No. 238La004.

1.1.3. Despacho del Viceministro de Transportes.

Tres proyectos coordinados por este Despacho son de gran relevancia:



Con una inversión de €15.000 millones se completó la ampliación del edificio terminal del Juan Santamaría, una de las obras de infraestructura más importantes realizadas.

GESTIÓN INTERESADA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

Durante los primeros meses del cuatrienio 1998-2002 se recibieron y evaluaron las ofertas de la Licitación Pública No. 01-98 para la Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, misma que fue adjudicada al consorcio Grupo Aeroportuario Internacional GAI, que posteriormente cambió su nombre a Alterra Partners Costa Rica S.A.

El contrato es para la administración y desarrollo del AIJS por veinte años,

mediante la figura de la Gestión Interesada, en la cual el Gestor, además de administrar nuestra principal terminal aérea, se compromete a hacer mejoras e inversiones en infraestructura por un monto de US \$ 180 millones, promueve el Aeropuerto internacionalmente, y asesora al Consejo Técnico y a la Dirección General de Aviación Civil en materia de administración y operación aeroportuaria.

El proyecto comprende la ampliación del área de salas de abordaje y rampa de estacionamiento de aeronaves. La pista de aterrizaje será totalmente reconstruida en los primeros años del contrato, y se construirá una calle paralela de rodaje al sur de la pista de aterrizaje y una bahía de espera para aeronaves, en la cabecera oeste de la pista.

Asimismo, el edificio terminal viejo será completamente remodelado y ampliado en casi un 50%, para dejarlo a la altura de un aeropuerto de clase mundial, e integrar su operación con la del nuevo edificio terminal ya existente.



El 5 de mayo del 2001 se giró la orden de inicio al Gestor Interesado. A la fecha, ya han iniciado una serie de obras importantes para el desarrollo del aeropuerto:

- El nuevo edificio terminal está operando parcialmente, y paulatinamente las aerolíneas se están trasladando a él.
- La reconstrucción de la pista de aterrizaje se encuentra avanzada, al haber concluido la segunda de un total de tres fases en que se divide el proyecto constructivo.
- Ha iniciado la construcción de la bahía de espera, en la cabecera occidental de la pista de aterrizaje 07/25.
- La ampliación de la rampa de aparcamiento de aeronaves, en el sector noreste del AIJS, ha concluido y está en operación.
- Ha iniciado la primera fase de la ampliación del área de salidas de abordaje, en el extremo oriental del edificio terminal.
- En la actualidad se está trabajando en la expropiación de una serie de terrenos ubicados al sur del Aeropuerto, necesarios para las obras de ampliación y en particular para la construcción de la Calle Paralela de Rodaje Sur, con un aporte cercano a los US \$ 4 millones por parte de Alterra, para la compra de las propiedades.
- El sistema CUTE de administración de mostradores (counters) ya está instalado.

Situación actual:

El 22 de marzo del 2002 el Gestor anunció la suspensión unilateral de obras, aunque continúa brindando todos los demás servicios aeroportuarios y de administración. Al hacerlo, citó supuestos incumplimientos de la Administración. Se logró determinar que únicamente tres de los temas planteados son reales:

- Disputa tarifaria: el Gestor presentó un recurso de revocatoria e incidente de nulidad contra un acuerdo tomado por el CETAC en setiembre del 2001, referente al esquema tarifario aplicable en el AIJS. El recurso de revocatoria fue acogido por el CETAC en su sesión del 17 de abril de los corrientes.
- El Gestor reclamó que el IMAS no pagaba alquiler y otros cargos. Se logró demostrar que el Gestor nunca entregó las facturas al IMAS, por lo que no se podía hablar de una deuda líquida exigible. Sin embargo, el IMAS está de acuerdo en pagar el alquiler por el espacio que utiliza en el AIJS, no así el 20% de sus utilidades, contemplado en la Ley de Creación del IMAS y debidamente incorporado en las proyecciones financieras del proyecto de Gestión Interesada, por cuanto dicha Ley se encuentra impugnada ante la Sala IV (fue aprobada como norma atípica del Presupuesto Nacional). La falta de pago del IMAS es un incumplimiento del Estado costarricense, y si la situación no se resuelve, podría llegar a ser necesario indemnizar al Gestor.
- COOPESA: Desde 1998 la cooperativa se niega a pagar el alquiler por el espacio utilizado en el AIJS, aduciendo que el incremento decretado ese año fue desproporcionado. COOPESA planteó un juicio contra el CETAC, mismo que fue

resuelto en el año 2001. La sentencia ordena a las partes negociar una renta justa, y mientras se negocia, no es posible para el CETAC desahuciar.

Acciones en curso:

- Aprobación de tarifas para segundo año de operación
- Resolver los asuntos pendientes con el IMAS y COOPESA.
- Continuar las obras suspendidas (pista de aterrizaje, bahía de espera, salas de abordaje sector este).
- Iniciar la remodelación del nuevo edificio terminal.
- Iniciar la calle de rodaje sur (julio): deberá ponerse especial atención a los procesos de expropiación, para evitar atrasos.
- Definir el traslado de los tanques de almacenamiento y distribución de combustible.

LICITACIÓN DE TAXIS

El procedimiento licitatorio tiene su origen en la nueva Ley de Taxis, Ley No. 7969, publicada en enero del 2000. En total, se sacaron a concurso 13.575 placas, y se recibieron unas 17.400 ofertas. El



cartel de licitación definió la repartición de las placas por bases de operación en las siete provincias del país.

Cabe destacar que con esta licitación, el legislador pretendió poner orden en la administración del servicio público de transporte remunerado de personas en modalidad taxi, y eliminar el problema de la piratería.

Situación actual:



En octubre del 2001 se realizó la adjudicación parcial de unas 8.600 placas, y de inmediato se recibieron más de 1.100 recursos de revocatoria, apelación

subsidiaria, e incidentes de nulidad. Resueltos dichos recursos, el Consejo de Transporte Público acordó publicar la lista corregida de adjudicatarios (23 de abril del 2002). Una vez publicada, deberá procederse a formalizar los nuevos contratos de concesión. La lista corregida tiene un total de 8.694 adjudicados directos para el servicio regular de taxi, y 205 adjudicados directos para el servicio adaptado para discapacitados.

Quedan por asignar 2.596 placas para servicio regular y 37 para servicio para discapacitados. Además quedan desiertas, por no haberse recibido ofertas suficientes en diversas bases de operación, 925 placas de servicio regular y 1.073 de servicio para discapacitados. Para poder avanzar con el proceso, se tomó la determinación de proceder con la adjudicación parcial y formalización de contratos de aquellos oferentes cuyas calificaciones fueron lo suficientemente altas como para garantizarles la placa, dejándose para una fecha posterior el proceso aleatorio.

Acciones en curso:

- Publicación del listado corregido
- Formalización de contratos a los adjudicatarios directos.
- Existen unos 900 recursos de apelación elevados al Tribunal Administrativo de Transportes, cuyo resultado puede afectar (incrementar) las lista de convocados al proceso aleatorio. Deberá de ponerse atención a este Tribunal, ya que las limitaciones presupuestarias y problemas de personal, han impedido su efectivo funcionamiento en el transcurso del último año.
- Convocar y realizar el proceso aleatorio.

REVISIÓN TÉCNICA

De acuerdo con la legislación vigente, todos los vehículos que ingresen y/o circulen en el territorio nacional deben de ser sometidos a una revisión técnica, que evalúe los aspectos estructurales, de seguridad y de emisiones de contaminantes, según el siguiente esquema:

VEHÍCULO	FRECUENCIA
Vehículos de primer ingreso	Todos, al ingresar
Vehículos de menos de cinco años	Cada dos años
Vehículos de cinco o más años	Todos los años

A través de licitación pública internacional, esta responsabilidad fue adjudicada al consorcio RITEVE SyC, conformado por la empresa española Supervisión y Control, y la costarricense Transal S.A. Mediante este contrato, el consorcio adjudicatario se compromete a establecer una red de talleres de revisión técnica en todo el país, con tecnología de punta, que permitirá una efectiva revisión vehicular en más de 80 puntos de

inspección, incluyendo los aspectos estructurales, de seguridad, funcionamiento, y emanaciones de contaminantes. A la empresa se le prohíbe efectuar reparaciones y mantenimiento de vehículos, así como vender repuestos y accesorios. Todos los talleres estarán conectados en red, con una computadora en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, lo cual permite no solo contar con información en tiempo real sobre los vehículos sometidos a revisión, sino también el monitoreo remoto de las actividades de los talleres.

Situación actual:

Los talleres de revisión técnica se encuentran en proceso de construcción, y la empresa está contratando y capacitando al personal. Se prevé el arranque de operaciones el 28 de mayo, día en que se cumplen 11 meses desde el refrendo del contrato, plazo establecido para la orden de inicio.

Debido primordialmente a atrasos sufridos en la obtención de permisos municipales para la construcción de algunos de los talleres, para el 28 de mayo se prevé el inicio con alrededor del 50% de los talleres en funcionamiento, y la entrada paulatina en operación del restante 50% en los dos meses subsiguientes.

Como parte de los trabajos preparatorios, el Consejo de Transporte Público recientemente aprobó el Manual de Procedimientos de la Revisión Técnica; de igual manera se está trabajando en la propuesta de ajuste tarifario y nombró un órgano supervisor de la revisión técnica.

Acciones en curso:

- Publicación del Manual de Procedimientos de la Revisión Técnica
- Aprobación y publicación de tarifas autorizadas
- Consolidación y fortalecimiento del Órgano Supervisor.
- Dar seguimiento a las obras de construcción de los talleres de revisión, para garantizar su oportuna entrada en operación.
- Aprobación de ubicación, instalación y puesta en funcionamiento de la línea de revisión técnica donada por la empresa concesionaria para que el Poder Ejecutivo efectúe la revisión de sus vehículos.
- Coordinar con la concesionaria la capacitación de 73 funcionarios del MOPT que efectuarán la supervisión y fiscalización de los servicios de revisión técnica.
- Recibir 10 unidades móviles para la Policía de Tránsito, para el control en carretera del cumplimiento de la revisión técnica.

2. Acciones estratégicas sectoriales e institucionales

2.1. Instituto Geográfico Nacional (IGN).

Su accionar se orienta a generar, actualizar y asesorar al MOPT y otras instituciones del Estado en materia de cartografía, geodesia, topografía, geografía, fotogrametría, geofísica, toponimia y delimitación territorial.

2.2. Asociación de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras (ASECAN).

Velar por el estado y mantenimiento de las áreas verdes ubicadas a los alrededores de las Carreteras Nacionales.

2.3. Unidades Coordinadoras y Ejecutoras.

2.3.1. División de Transportes

La labor de esta Dirección se basa en la planificación, planeamiento, dirección y evaluación de los proyectos para el cumplimiento de las políticas y programas en relación con el tránsito y la seguridad vial, de manera que sean eficientes y seguros en términos económicos, sociales y ambientales.

2.3.2. División de Obras Públicas

La planificación de la construcción de obras de infraestructura, de acuerdo con los nuevos lineamientos normativos y promoción de la construcción de caminos y carreteras en las diferentes regiones del país, son los pilares fundamentales de esta División. Para ello, la subdividen en 13 Direcciones Regionales distribuidas en todo el territorio nacional. Entre su accionar destaca la construcción, conservación y restauración de la red vial cantonal y los puentes, en buenas condiciones, para garantizar el acceso a todas las zonas del país y el transporte de los costarricenses.

2.3.3. División Marítimo Portuaria

Su meta es regular, fiscalizar y establecer los mecanismos

necesarios para que la infraestructura portuaria y marítima sean debidamente conservadas y que las aplicaciones y nuevos proyectos de infraestructura sean ejecutados adecuadamente y conforme con las técnicas y tecnologías de punta.

2.3.4. División Administrativa

Planificar, presupuestar, ejecutar, asesorar y fiscalizar las acciones administrativas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de sus órganos adscritos, es la plataforma en la que sustenta el accionar de esta División.

2.4. Consejos Subsectoriales.

2.4.1. Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)

El planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y construcción de la red vial nacional, son sus políticas fundamentales.

2.4.2. Consejo Nacional de Concesiones (CNC)

Las acciones estratégicas de este Consejo son promover, coordinar y fiscalizar los procesos de concesión de obras.

2.4.3 Consejo Técnico de Aviación Civil / Dirección General de Aviación Civil.

Definición, elaboración, aplicación y vigilancia de políticas y procedimientos que rigen el transporte aéreo de conformidad con los requerimientos establecidos por la normativa internacional, son su orientación.

2.4.4. Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)

Este Consejo considera primordial la Regulación Vial, Control y Vigilancia del Tránsito, Promoción de la Educación Vial y Acreditación de Conductores.

2.4.5. Consejo de Transporte Público (CTP)

La planificación, modernización y fiscalización del sistema de transporte público en el país, son sus principales objetivos.

3. Logros, proyectos, costos financieros y origen del financiamiento.

3.1. Instituto Geográfico Nacional (IGN)

Los logros alcanzados por el IGN se traducen en el mantenimiento de la cartografía básica nacional, la ejecución de proyectos específicos en cartografía analógica y digital, la adquisición de nuevos y modernos equipos, la demarcación de la

Zona Pública y la revisión de los límites internacionales terrestres y marítimos.

Paralelamente, se realizan actividades conjuntas con la Comisión Nacional de Nomenclatura, en los procesos de oficialización o normalización tanto de nombres geográficos y de parajes públicos así como los cambios de la división territorial. En el periodo de referencia se tramitaron 288 solicitudes y se analizaron importantes proyectos entre los que figura, el de la creación del Cantón de Hatillo.

Principales proyectos ejecutados por el IGN Periodo 1998 - 2002

Proyecto	Actividad
Modernización del equipo.	Adquisición de Fotogrametría Digital y de 3 georreceptores del Sistema de Posicionamiento Global.
Elaboración de mapas	-Mapa temático "Humedales de Costa Rica. -Mapa de Capacidad de Uso de la Tierra. -Mapa Geodinámico de América Central. -Actualización del Mapa Topográfico. -Mapa Isla del Coco versión analógica y digital. -Mapa de Provincias de Costa Rica. -Adventure Map of Costa Rica.
Actualización de límites nacionales terrestres y marítimos	Instalación de más de cuarenta mojones en el Río Sereno. Frontera Costa Rica - Nicaragua. Frontera Costa Rica - Panamá.
Proyecto MINAE - RECOPE.	Revisión cartográfica digital y analógica, referente a infraestructura vial, ferrocarriles, límites, topografía, áreas específicas, facilidades aeronáuticas, líneas de conducción, cobertura vegetal, elementos marinos e hidrográficos.
Base Cartográfica Digital del país.	-Finalización de la cobertura de carreteras 1:50 000
Proyecto de Desarrollo Rural de la cuenca del Río Tempisque (JICA-IGN)	-Localización de bancos de nivel y puntos de triangulación

3.2. Asociación de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras (ASECAN)

En concordancia con su labor de embellecimiento y seguridad, la ASECAN impulsó proyectos como la adquisición de equipo para

dar mantenimiento a las entradas de Cartago, Alajuela y Autopista General Cañas y la creación de jardines urbanos. Por otra parte, impulsó actividades de limpieza en las principales vías. Para su fortalecimiento se instaló un pozo de agua en el Vivero de Pavas, propiedad de ASECAN y se amplió en 1000 m² el área de invernadero. A lo anterior se suma la adquisición de un camión para la recolección de desechos y traslado de un tanque plástico para riego.

Las labores desarrolladas por ASECAN obtenían su financiamiento de los recursos generados por los parqueos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, mismos que representaron la suma de 63.4 millones de colones.

3.3. División de Obras Públicas.

3.3.1. Direcciones Regionales.

Mediante la coordinación con 13 Direcciones Regionales, esta Dirección tiene la responsabilidad de atender la Red Vial Cantonal. Las actividades realizadas durante la Administración del Presidente Miguel Ángel Rodríguez E. se traducen en 24.834 millones de colones, mismos que se invirtieron en proyectos de mantenimiento, asfaltado, carpetas, tratamientos y en construcción o reparación de puentes.

Entre los principales proyectos destacan la construcción de puentes sobre Río Platanar, Medio Queso y Agua Caliente en San Carlos, Puente El Socorro en Santo Domingo de Heredia y Puente El Cipriano en Sarapiquí. De igual importancia fue la construcción del Puente de los Boteros en Golshen de Batán de Matina, Puente Río Virilla en Turrúcares, Quebrada Los Pinches en Liberia y Puente El Edén en Guácimo.

Asfaltados en La Petra de Oreamuno y Calle Leiva en Turrialba, en las calles urbanas de Ciudad Quesada y las calles aledañas al Hospital Dr. Enrique Baltodano Briceño en Liberia. También en Guácimo, Pococí, Siquirres y en los cantones de Alajuela se constituyen como actividades que beneficiaron a gran cantidad de ciudadanos.

Especial mención merece el gran apoyo otorgado para la ejecución de proyectos enmarcados en el Programa Triángulo de Solidaridad. Entre los proyectos de relevancia, se encuentra la construcción de 15 Km de calle, un atracadero y materiales para la construcción de un aula y comedor en Isla Venado, Puntarenas, proyecto ejecutado en un 100%.

3.3.2. Edificaciones Nacionales.

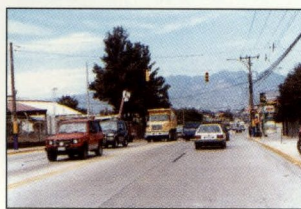
La unidad de Edificaciones Nacionales durante el periodo 1998 - 2002, realizó un total de 1.005 obras por contrato representando una inversión de ₡ 3.090.736.864. Por administración ejecutó 347 obras con un costo de ₡ 863.220.393 y por fiscalización 471 y el monto correspondió a ₡ 981.564. Las obras consistieron en la construcción de aulas; instalación de baterías y minibaterías de servicios sanitarios; mantenimiento y obras varias.

3.3.3. Obras fluviales

Destacan como obras relevantes, la limpieza y canalización del Río Cuajiniquil, obras de protección en el Río Banano y en el puente sobre el Río Barranca, construcción de un dique en el Río Tempisque, construcción de dique y canalización en el Río Parrita y en el Río Tempisque en Filadelfia. Las obras tuvieron un costo de 1.221.8 millones de colones.

3.3.4. Ingeniería

Ensayos de laboratorio a suelos, agregados para base y subbase para estabilizaciones con cemento hidráulico y a cilindros de concreto para determinar su calidad. Se incluyen también los efectuados a pinturas y mezcla asfáltica.



La losa de concreto de la vía Cruce Moravia - Cruce Ipís, tiene un espesor de 23 cm, lo que garantiza una mayor vida útil.



Diseño de 47 proyectos para el MOPT como Copalchí - Alumbre - San Juan Norte, Sámara - Carrillo y Zapote - Curridabat.

Se contribuyó con el CONAVI en el diseño de 27 proyectos destacando Alto Guadalupe - Jaboncillal, Paso a desnivel Y Griega, San Isidro - Río Convento y Topics San Pedro, Zapote y Paso Ancho.

El paso a desnivel de la Rotonda Y Griega, que se construye en el mismo sentido de la carretera de Circunvalación, tiene un costo de ₡ 1.200 millones y permitirá agilizar el paso de vehículos desde y hacia el sur de la ciudad capital.

Se ha dado trámite a 50 solicitudes para obtener fuentes de material alrededor del país, destacando la colaboración técnica en la búsqueda y ubicación de fuentes para el desarrollo del proyecto Naranja - Florencia.

Adicionalmente ejecutó un inventario de zonas vulnerables a deslizamientos, fallas e inundaciones ubicadas sobre la Ruta No. 2 y No. 34. Se realizaron levantamientos topográficos, de diseño y confección de planos finales para 28 proyectos, siendo de relevancia los accesos al puente sobre el Río Tempisque, alcantarillado pluvial Paso Canoas, Anillo Periférico y Ciudad Colón - Orotina.

En materia de puentes, se han diseñado 68 puentes, diseñado 7 ampliaciones, 3 puentes colgantes peatonales, colocación de 5 nuevas losas y 1 rehabilitación. Para un total de 4.685.11 metros diseñados.

3.3.5. Gestión Municipal.

Sus logros más relevantes fueron el establecimiento del Convenio de colaboración con el Ministerio de Educación Pública para crear una guía didáctica para el desarrollo del tema de conservación vial participativa, firma del Convenio con el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), para crear un programa que forme técnicos en conservación vial participativa.

Por otra parte, se logró incluir al MOPT en el programa sétimo de capacitación del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM) para capacitar a las nuevas autoridades locales de gobiernos locales, se nombraron los promotores regionales en conservación vial y se brinda asesoría en los 81 municipios del país, sobre la Ley de Simplificación Tributaria, en lo relacionado con impacto en los mismos.

3.4. División Marítimo Portuaria.

Esta División está compuesta en su estructura organizacional por tres direcciones: Gestión, Infraestructura y la de Navegación y Seguridad. Sus logros más significativos fueron:

- Negociación laboral con los sindicatos del INCOP.
- Estructuración de los negocios a concesionar al sector privado.
- Contratación mediante un concurso internacional del consultor HPC Hamburg Port Consulting GmbH de Alemania, quien diseñó la manera de participar al sector privado en la operativa portuaria. Los resultados formaron la base para realizar las licitaciones públicas internacionales de los servicios portuarios que hoy día brinda el INCOP.

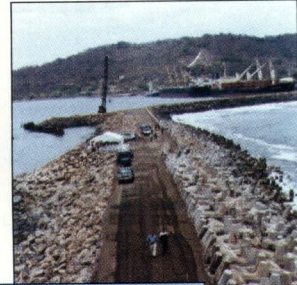
Nombre del proyecto	Monto de la inversión
Terminal Granelera	US \$ 25 millones
Concesión de los servicios de la terminal de Puerto Caldera	US \$ 5,08 millones
Concesión del servicio de remolcadores	US \$ 4 millones

- Con miras a promover el desarrollo sustentable del Sistema Portuario Nacional se contrató la consultoría en Seguridad Marítima Portuaria financiada vía Presupuesto Nacional con un costo de US \$ 171.500 (ciento setenta y un mil quinientos dólares americanos) y que fue adjudicada mediante Licitación Pública 44-200 al consorcio CSI-CACITRAN

Los proyectos ejecutados durante la presente administración han sido:

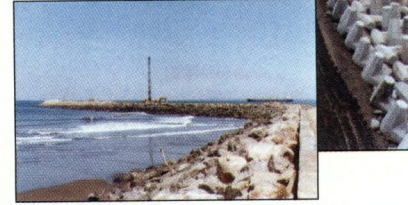
Proyecto "III Etapa, Ampliación Y Rehabilitación De Rompeolas De Puerto Caldera, Puntarenas."

Ampliación de la longitud del rompeolas en 123 metros. La misma brinda seguridad en la operación de las embarcaciones, así como disminución del arrastre e ingreso de sedimentos en el puerto. La inversión fue de US \$ 4.7 millones.



Proyecto "Dragado de Mantenimiento de Puerto Caldera, Puntarenas".

Dragado de 487 mil metros cúbicos de sedimentos. De esta forma se mejoraron las condiciones de operación y seguridad de los buques. El costo correspondió a US \$ 2.2 millones.



La ampliación de 123 metros del rompeolas de Puerto Caldera en la que el MOPT invirtió € 1.652 millones, permitirá mejorar las condiciones de operación de los buques y evitará el ingreso de arena a la dársena de ese puerto.

Proyecto de Construcción de Calles y Camino Periférico, Puerto Caldera, Puntarenas.

Construcción de calle periférica, ampliación y rehabilitación del acceso al puerto y parqueo. La inversión representó los € 440 millones.

Proyecto de Construcción de la Terminal Multipropósito en Puerto Moín.

Muelle Taiwanés. Construcción de una terminal para barcos portacontenedores de 250 metros de largo y 25 metros de ancho con una profundidad de -12 metros. Se han desarrollado áreas para la manipulación de carga y se proyecta la colocación de una grúa pórtica. El costo estimado es de US \$ 9.2 millones.

En coordinación con JAPDEVA se han realizado inversiones en la construcción de los patios para contenedores y nuevos accesos al Puerto de Moín por un estimado de US \$ 2 millones.

Proyecto de Equipamiento Portuario Complejo Limón - Moín.

Instalación en el Muelle Alemán de una grúa portacontenedores y adquisición de dos remolcadores. Esta inversión fue realizada por JAPDEVA y asciende a € 2.800 millones

3.5. División Administrativa

3.5.1. Proveduría Institucional.

En las bodegas No. 1, 2 y 81 se registraron 2.224 entradas y 6.800 salidas. En las bodegas de combustibles se realizaron 184 inventarios para un movimiento económico de ¢ 2.750.236.997 (Dos mil setecientos cincuenta millones doscientos treinta y seis mil novecientos noventa y siete colones), mientras que en las bodegas mixtas se efectuaron 15 inventarios para un movimiento económico de ¢ 1.942.902.998,20 (Un mil novecientos cuarenta y dos millones novecientos dos mil novecientos noventa y ocho colones con veinte céntimos).

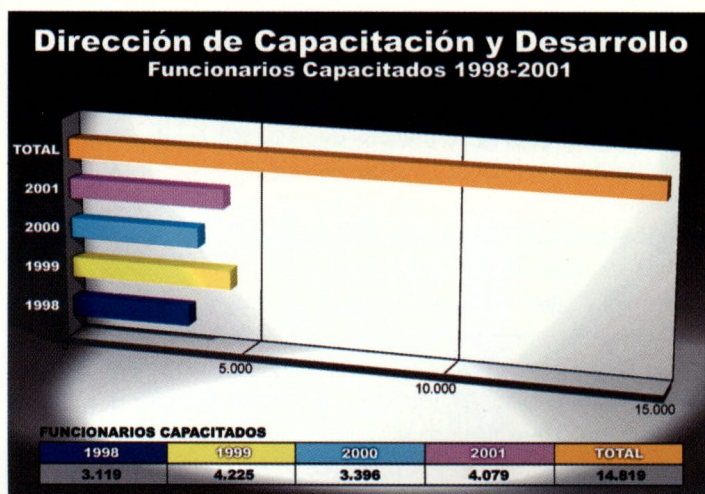
A través de Control de Patrimonio se adquirieron 6.834 bienes inmuebles, que representaron un costo total de ¢ 16.469.410.701,82.

3.5.2. Dirección de Recursos Humanos.

La labor desarrollada por esta Dirección, arrojó logros de relevancia como por ejemplo un estudio integral de puestos del Ministerio y la Creación de la Oficina de la Mujer. Se brindó asesoría técnica y elaboración de manuales e instrumentos de trabajo a los Consejos adscritos al Ministerio.

3.5.3. Dirección de Capacitación y Desarrollo:

Durante el periodo 1998-2001 se impulsó la capacitación en el área de Informática, Inglés, Conservación Vial y Calidad en el Servicio al Cliente.



3.5.4. Dirección Planeamiento Administrativo.

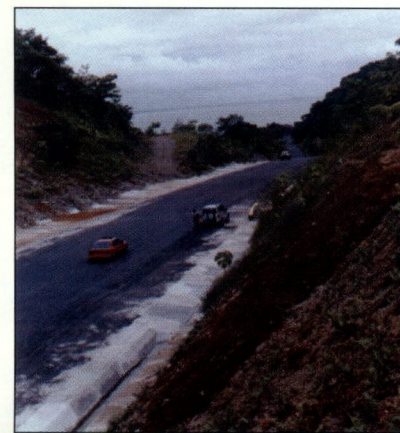
Entre los principales logros se encuentran la actualización de 14 manuales operativos, elaboración de los Reglamentos para el "Control Sobre Uso y Mantenimiento de los Vehículos Oficiales del MOPT" y la colaboración brindada CTP, CONAVI y CNC en la definición de reglamentos y procedimientos.

3.5.5. Oficialía Presupuestal y Financiero Contable.

Las metas alcanzadas se resumen en el apoyo logístico otorgado al CONAVI en materia financiera, contable, presupuestaria y de gestión, así como la consolidación de la nueva estructura producto de la Desconcentración y Reorganización impulsada por el Ministerio de Hacienda.

3.5.6. Dirección de Planificación Sectorial

Las labores de asesoría en el campo de la planificación, y de coordinación con las instituciones que conforman el sector y los órganos adscritos al MOPT, fue una de las acciones concretas ejecutadas por esta Dirección. Destaca el rol coordinador que asumió en el SIECA, el Comité Ejecutivo de la ITHO y la Comisión Ejecutiva del Plan Puebla Panamá. Además de fungir como Secretaría de Apoyo al Consejo de Ministros de Transportes de Centroamérica.



Un importante impulso dio la Administración Rodríguez Echeverría al proceso constructivo de la carretera Costanera Sur, vía de gran importancia para el país dado que habilita zonas de gran potencial agropecuario, hace accesibles recursos forestales, minerales y vincula centros de población.

Especial importancia merece la elaboración de perfiles de vulnerabilidad de rutas Nacionales (Interamericana Norte y Sur y Costanera), el levantamiento de los daños visuales, rugosidad y procesamiento de datos de los 4.300 Km de la Red Vial Nacional para la elaboración de políticas de rehabilitación y mantenimiento, así como del inventario físico y socioeconómico de caminos en 36 cantones de la Red Vial Cantonal.

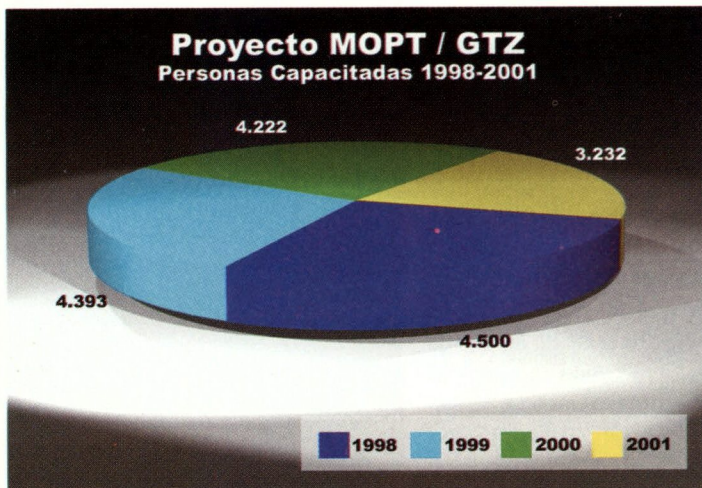
Se dio seguimiento de los proyectos: Radial Heredia, San José-Cartago y Viaducto General Cañas - Bernardo Soto.

3.5.7. Proyecto MOPT/GTZ Conservación Vial Participativa

Programa Mejoramiento de la Gestión de Conservación Vial Municipal

El Programa consolidó sus actividades y sirvió de plataforma para la discusión del Proyecto de Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria.

La constitución de Unidades Técnicas de Conservación Vial, la organización de reuniones de seguimiento y evaluación participativa, la asesoría técnica en el campo y la ejecución de los proyectos demostrativos, con énfasis en los sistemas de drenaje, constituyen ejemplos concretos de fortalecimiento municipal, en los 13 cantones considerados en este Programa Piloto.



En 8 municipalidades se encuentra en funcionamiento el Sistema de Programación y Ejecución del Mantenimiento (SPEM), una importante herramienta para la conservación y el desarrollo de la red vial.

Mediante la implantación de los proyectos demostrativos de obra física, se logró fabricar localmente tubería de concreto, cabezales y canales de salida, para un total de 878 Km de caminos intervenidos. El monto total de las inversiones alcanzó los 1.165 millones de colones, a diciembre del 2001.

A través del Préstamo para la Red Vial Cantonal otorgado por el Banco KfW, se rehabilitarán y dará mantenimiento a 2.000 Km de caminos vecinales. Se prevé que el primer desembolso se efectuará en el IV trimestre del 2002.

El trabajo conjunto del MOPT y la GTZ ha permitido también la elaboración de material didáctico ilustrativo, sobre las prácticas

recomendadas, tanto para la organización comunal, como para las labores de fabricación local de tubería, la construcción de alcantarillas, la rehabilitación de la superficie de ruedo y el mantenimiento rutinario, tanto manual como mecanizado.

Proyecto Aire Limpio San José

El inicio operativo del proyecto fue el 12 de junio de 1998 y los principales logros son:

- Publicación oficial de los Reglamentos de Refaccionamiento de Autobuses, de Emisiones por Fuentes Móviles y de Evaluación de la Calidad del Transporte Colectivo (1ª parte).
- Propuesta de Clasificación de Rutas de Transporte Colectivo y Manuales para estudios en este campo.
- Asesoría técnica en el proceso de contratación de la nueva Revisión Técnica Vehicular (RTV).
- Propuestas para la normas de Emisión por Fuentes Fijas (1ª parte) y de Inmisión (Calidad del Aire).
- Avances en el proceso de donación de equipos para la vigilancia de la calidad del aire por parte del Gobierno del Japón.
- Constitución de los grupos interinstitucionales e interdisciplinarios.
- Firma del Contrato para la prestación de servicios de Revisión Técnica Vehicular entre el MOPT y el consorcio RITEVE-SyC así como el inicio de la construcción de los macro-centros con alta tecnología.
- Presentación de un certificado de cumplimiento de emisiones para la importación de vehículos, nuevos y usados.
- Publicación en La Gaceta del Reglamento sobre Calidad del Servicio del Transporte Colectivo y de sus modificaciones.
- Aprobación, por parte de la Junta Directiva del CTP, del esquema unificado de clasificación de servicios de transporte colectivo.
- Contratación de un experto alemán, alto funcionario de la policía de este país, quien a partir de abril de este año y por dos años más, trabajará bajo las órdenes de la dirección de ese cuerpo policial en los temas de seguridad vial, accidentes de tránsito, operativos en carretera, entre otros.

3.5.8. Contraloría de Servicios.

Entre 1998 - 2001 se atendieron 6.308 casos, se gestionó la construcción de 9 rampas menores internas y 4 externas para el acceso de personas discapacitadas en el edificio central del MOPT. Por otra parte, se brindaron servicios de asesoría a diferentes unidades administrativas y a entidades estatales como la Corte Suprema de Justicia, Asamblea Legislativa y Banco Central de Costa Rica.

3.6. Nivel de Consejos Subsectoriales

3.6.1. Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)

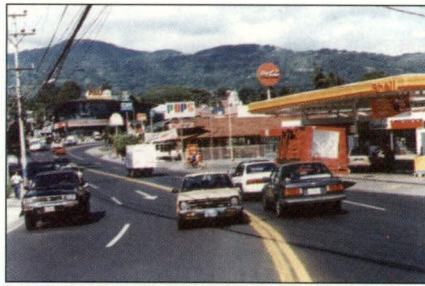


El programa de recarpeteo de vías que se inició con los cuadrantes de la ciudad de San José se extendió después a las provincias, entre ellas la de Alajuela.

Creado mediante Ley No. 7798 del 29 de mayo de 1998, el CONAVI inició un proceso de recuperación de la red vial nacional la cual, según un inventario realizado en ese mismo año, manifestaba un avanzado y preocupante deterioro.

La ejecución de proyectos a partir de 1999 se ha llevado a cabo bajo la coordinación de la Dirección de Ingeniería, de Conservación Vial y Dirección de Obras.

A través de la Dirección de Conservación Vial se realizan programas de mantenimiento rutinario y periódico, mantenimiento en rutas de peaje, carreteras previstas para dar en concesión y rutas de travesía que están constituidas por rutas urbanas que unen rutas nacionales principales.



Las obras de ampliación a cuatro carriles de la entrada a Escazú, para los que se destinaron ¢ 175 millones, permitieron solucionar los problemas de congestionamiento vial existentes en ese punto.

La ejecución del Mantenimiento Rutinario ha significado una inversión de más de ¢ 80.000 millones, en 4.200 Km de Rutas Nacionales en asfalto, distribuidos en 23 proyectos que han abarcado todo el territorio nacional, destacando obras ejecutadas en San José, Puriscal, Los Santos, Cartago, Turrialba, Alajuela, Heredia, San Mateo, San Ramón, Nicoya, Liberia, Guápiles, Limón, San Carlos, San Isidro, Coto Brus y Río Claro.

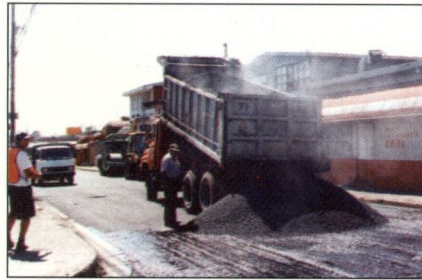
Incluyó la limpieza de drenajes, control de vegetación, bacheo, limpieza y reparaciones menores de las estructuras de los puentes.

Con el Proyecto de los 4 Cuadrantes en San José, se dio inicio a las actividades de Mantenimiento Periódico, que constituyó el primer proyecto de recarpeteo para mejorar superficies de rodamiento.



Unos ¢ 80.000 millones invirtió CONAVI en el mantenimiento de los 4.200 kilómetros de la red vial asfaltada, con obras de recarpeteo como las realizadas en la provincia de Cartago.

Este proyecto incluyó las Rutas Nacionales y Calles de Travesía del Área Metropolitana de San José, con el propósito de aumentar el nivel de servicio, seguridad y comodidad de los usuarios.



La administración Rodríguez Echeverría le correspondió hacer frente al déficit que en materia de infraestructura vial se acumuló por más de dos décadas y consolidar una política de conservación vial.

Los cantones que se vieron beneficiados con este proyecto fueron: Montes de Oca, Alajuelita, Vázquez de Coronado,

Goicoechea, Curridabat, Moravia, Escazú, Central de San José, Desamparados, Tibás y el distrito La Uruca. El monto total de estos proyectos fue de ¢ 5.875 millones y 150 Km intervenidos.

Paralelamente se ejecutó el Proyecto de Mantenimiento Periódico de Alajuela con el cual se mejoró la superficie de rodamiento de 140 Km de rutas nacionales y rutas de travesía, de los principales cantones de la provincia de Alajuela, a saber San Ramón, Palmares, Grecia, Central de Alajuela, Naranjo, Atenas y Valverde Vega. La inversión representó ¢ 2.000 millones.

El Mantenimiento Rutinario en Rutas de Peaje, entre el año 2000 - 2001, permitió la intervención de la Ruta 1 - General Cañas, Ruta 2 - Florencio del Castillo, Ruta 27 - Próspero Fernández y Ruta 32 - Braulio Carrillo que se traducen en una inversión de ¢ 1.129 millones y 120.9 Km.

Cantidad de proyectos según estado y tipo de intervención

Estado	Cantidad	Tipo de proyecto	Cantidad
En ejecución a setiembre 2001	36	Conservación vial	20
Adjudicadas, o en estudio de adjudicación, a setiembre 2001	28	Mantenimiento periódico	10
Licitados en el 2001	6	Rehabilitación	6
Por licitar en el 2002	62	Reconstrucción	1
		Mejoramiento	30
		Construcción carreteras	14
		Reconstrucción de puentes	5
		Reconstrucción de puentes urbanos	4
		Construcción de puentes	16
		Obras viales urbanas	11
		Obras urbanas en vías de peaje	10
		Conservación vías de peaje	6
		Proyectos de demarcación	5
TOTAL	132	TOTAL	138

Los siguientes programas se encuentran contemplados en el Plan Nacional de Desarrollo:

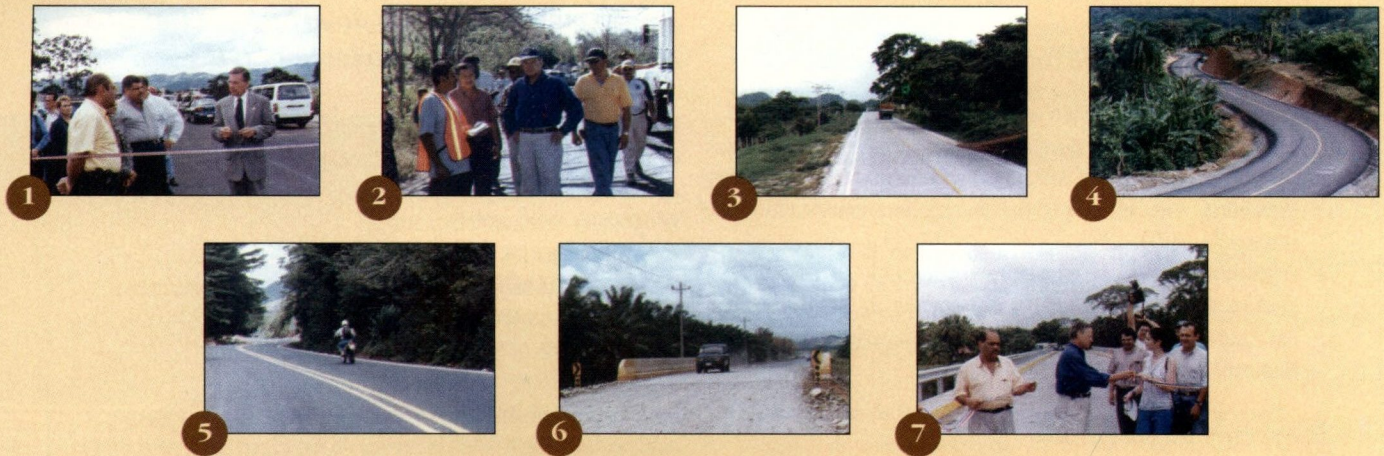
Nº	Programa / Proyecto
1	Programa de Mantenimiento de la Infraestructura Vial
	Mantenimiento Rutinario, Mantenimiento Periódico y Conservación Vial de la Red Vial Nacional
2	Construcción y Rehabilitación de Vías
	Asfaltado Barú - Piñuela - Palmar Norte
	Puente Quebrada Salitral
	Puente Río Ciruelas
	Puente Quebrada Concepción
	Puente Río Virilla
	Puente Río Grande
	Sixaola - Bribrí
	Pérez Zeledón - Río Convento
	Puentes menores Parrita - Quepos
	Interamericana Norte Barranca - Peñas Blancas (también llamado Arizona - Peñas Blancas)
	Quepos - Dominical
3	Reordenamiento y Descongestionamiento Vial
	Nueva Radial Desamparados
	Puente elevado Rotonda Y Griega
	Intersección Canalizada Paso Ancho
	Intersección canalizada San Sebastián

Entre los proyectos de Mejoramiento que el CONAVI, a través de la Dirección de Obras ha finalizado, se encuentran el tercer carril en la Ruta No. 39 sobre la Quebrada Los Negritos, Intersección Canalizada Guadalupe, Palmar Sur - Sierpe (primera etapa), Campo Cinco - Palmitas, Río Grande de Tárcoles - Turrubares y San Ramón Sur - Pedregoso - Santa Rosa, Puerto Relleno - Paquera, Coopetila - Tierras Morenas etapa 2, Sámara - Carrillo y San Juan Norte - Alumbre - Copalchí, cuya inversión fue de 2.093.21 millones de colones .

Obras de Reconstrucción se ejecutaron en La Valencia - Santa Rosa - Santo Domingo (segunda sección), Aeropuerto Radial Alajuela, Vara Blanca - Parque Nacional Volcán Poás, La Pastora - Volcán Turrialba, Santa Ana - San Antonio de Belén, Quepos - Manuel Antonio - La Managua, San Francisco - San Antonio, Limonal - Tempisque, Tárcoles - Jacó y accesos a Puerto Caldera, San Ramón - Barranca Etapa 2, cuyo costo es equivalente a 7.334.2 millones de colones.

Se dio un gran impulso a la construcción de puentes, siendo de importancia trascendental la construcción de los denominados Puentes Mayores ubicados en lo que será la carretera San José - Caldera. Concluidos en diciembre del 2001 son Puente Quebrada Salitral con una longitud de 156 metros, Puente Río Grande de 190 metros y Puente Río Ciruelas de 130 metros, Puente Río Virilla cuya longitud es de 160 metros y Puente Quebrada Concepción que mide 296 metros.

La obra costó treinta y cuatro millones de dólares; catorce de ellos provenientes de un préstamo del Fondo de Inversiones de Venezuela. El monto total equivale a cerca de DOCE MIL MILLONES de colones.



1. El Presidente de la República y el titular del MOPT, durante la inauguración del puente de 103 metros de largo sobre el río Estero Negro, en la Ruta 36, en el que se invirtieron unos € 318 millones.
2. El Presidente de la República durante la inspección de las obras de mejoramiento de los 7.3 kilómetros de la vía Sámará-Carrillo para los que CONAVI destinó € 442 millones.
3. La carretera Limonal-Tempisque, de 25.2 Km es la obra de mayor longitud construida en concreto en nuestro país a un costo de € 1.780 millones.
4. Con una inversión de € 675 millones aportados por CONAVI, se asfaltaron los 11.9 kilómetros de vía San Ramón Sur -Pedregoso- Santa Rosa en Pérez Zeledón.
5. Unos 9.8 kilómetros de vía comprendidos entre Tarbaca y San Ignacio de Acosta, fueron reconstruidos por CONAVI a un costo de € 590 millones.
6. En la construcción de los 8 puentes menores del tramo Parrita-Quepos en la carretera Costanera Sur, CONAVI invirtió € 1.300 millones con el objeto de eliminar los cuellos de botella y garantizar condiciones de seguridad a los usuarios de la vía.
7. El Presidente de la República y el ministro de Obras Públicas y Transportes durante la inauguración del asfaltado de la vía San Juan Norte - El Alumbre, Copalchí en Corralillo de Cartago, para el que el CONAVI destinó € 276 millones.

Destaca la intervención del puente sobre el Río Desenredo, Río Pirrís, y reestructuración de puentes sobre Río Seco y Naranjo.

El origen del financiamiento de CONAVI proviene del quince por ciento de impuesto a los combustibles, el cincuenta por ciento del impuesto a la propiedad de los vehículos, el producto de peajes y otros.

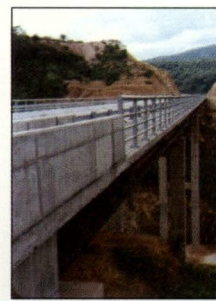


La Ley No. 8114 del 4 de julio del 2001, "Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria", redefinió el monto de una parte importante del financiamiento del Fondo Vial Nacional, al establecer que el impuesto sobre los combustibles sería una suma fija según cada tipo. Un actor importante en la acción del CONAVI, definido en la nueva ley, es la Universidad de Costa Rica, por medio de su Laboratorio Nacional de Medidas y Modelos Estructurales (LANAMME), quien velará porque estos recursos se

apliquen para garantizar la calidad de la red vial nacional.

Los recursos girados entre 1998-2001 fueron 62.842 millones de colones, mientras que los recursos girados acumulados representaron 113.624.4 millones de colones.

3.6.2. Consejo Nacional de Concesiones (CNC)



En la construcción de los cinco puentes mayores de la vía San José-Caldera se invirtieron US \$ 34 millones, recursos aportados por el Fondo de Inversiones de Venezuela y CONAVI.

Creado mediante Ley No. 7762 del 14 de abril de 1998 el CNC ha concretado:

- Adjudicación de 10 proyectos para la elaboración de estudios y diseños de prefactibilidad y factibilidad técnica, ambiental, económica y financiera, así como de tránsito y diseños preliminares. Los proyectos son: Sistema Ferroviario Nacional, Centro Penitenciario de Pococí, Carretera Castro Madriz, Carretera Braulio Carrillo, Carretera Florencio del Castillo, Radial Heredia, Carretera San José - Caldera, Corredor San José - San Ramón, Anillo Periférico y Polióduto RECOPE.
- Adjudicación de 3 proyectos: Terminal Granelera, Centro Penitenciario de Pococí y carretera San José - Caldera.
- Apoyo interinstitucional para el impulso de la Concesión del Polióduto RECOPE y para el proyecto del Sistema de Aguas Residuales de la Ciudad de San José para Acueductos y

- Alcantarillados.
- Suscripción de convenios de colaboración con CINDE y FUNDEVI.
- Programa de capacitación en materia de consultorías para diferentes instituciones del sector público, a saber Contraloría General de la República, ARESEP y Procuraduría General de la República, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Fortalecimiento de la estructura orgánica de la Secretaría Técnica del CNC, mediante la elaboración de manuales de funciones de puestos y apoyo logístico en materia de Recursos Humanos y equipo.

Proyectos adjudicados:

Concesión Carretera Castro Madriz (San José - Caldera)

Con una inversión aproximada de US \$ 185 millones y bajo la responsabilidad del Consorcio Cartellone - Acosol, este proyecto consiste en la construcción de 74 Km de carretera entre Ciudad Colón - Orotina. En la actualidad el proyecto espera el refrendo del contrato elaborado.

Concesión de una Terminal Granelera.

El proceso de concesión se efectuó para la Terminal de Graneles en Puerto Caldera, con una inversión que representa un monto de US \$ 25 millones y cuyo adjudicatario fue el Consorcio Portuario Caldera Uno. A la fecha se encuentra en la etapa de negociación del contrato.

Proyectos no adjudicados.

Concesión del Sistema Ferroviario Nacional (SFN)

El objetivo del proyecto consistió en dar en concesión la administración, operación, explotación, mantenimiento, rehabilitación y ampliación, del S.F.N., que garantizara el nivel de servicio para los posibles transportadores de carga o personas.

Se presentó una única oferta que no cumplió con los requisitos del cartel que obligó a la administración a declararlo desierto en diciembre del año 2001. La inversión estimada fue de US \$ 35 millones / US \$ 50 millones.



3.6.3. Consejo Técnico de Aviación Civil / Dirección General de Aviación Civil

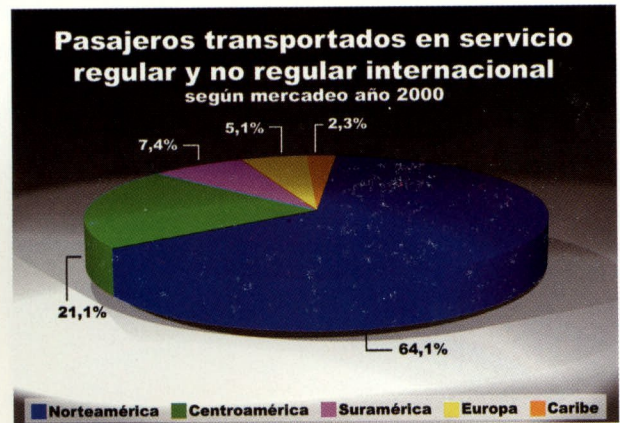
Los logros de la Dirección General de Aviación Civil se resumen en un crecimiento anual del 5.1% del tráfico aéreo, la prestación de servicios aéreos por parte de 60 empresas y 59 millones de kilogramos de carga transportada.

La actividad en los aeropuertos internacionales superó los 121 mil vuelos en el año 2000, demostrando un crecimiento anual de 5.72% y el transporte local alcanzó un volumen de 180 mil pasajeros

En aras de facilitar la comunicación e información eficiente se implementó la Red WAN, las redes de área local LAN, se elaboró una página WEB de la DGAC y disponibilidad de acceso a la Red Internet

La automatización del control de expedientes en la Unidad de Licencias, sistema de presupuesto y examinación teórica de estudiantes, el desarrollo del sistema de facturación aeronáutica y el desarrollo de nuevos procedimientos apoyados en la navegación satelital, fueron parte de los esfuerzos realizados por esta unidad.

Destaca el ejercicio de la Vicepresidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) bienio 1999 - 2001.



Proyectos ejecutados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría:

- Actualización del procedimiento de aproximación por instrumentos a la pista 07.
- Nuevas salidas y llegadas estandarizadas.
- Nueva carta de altitudes mínimas de vectores radar
- Actualización de los procedimientos de aproximación existentes, para aeronaves de mayor velocidad y radio de viraje.
- Creación de la nueva carta de vectores radar, para asegurar el servicio en las áreas cubiertas por éste.

Proyectos ejecutados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños:



La Dirección General de Aviación Civil del MOPT emprendió, las obras de ampliación de la pista del Tobías Bolaños.

- Reactivación del Comité de Seguridad.
- Dotación de credenciales para ingreso a áreas restringidas.
- Construcción de malla y portones separadores del área de hangares y área operacional aeronáutica.
- Desalojo del concesionario comercial e inicio

de un plan de estudio de las necesidades y proceso licitatorio a fin de dotar a esta terminal de restaurante y locales de tiendas. Ampliación en 600 metros (60%) de la pista de aterrizaje y calle paralela de rodamiento.

- Reubicación y construcción de una nueva calle de acceso al aeropuerto.

Proyectos ejecutados en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber:

- Reactivación de la Comisión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber.
- Instalación de una nueva acometida y panel de distribución telefónica, con capacidad para doscientos pares.
- Reconstrucción del palenque.
- Instalación del nuevo ILS.
- Proyecto de iluminación del bulevar que une la calle principal con la terminal de pasajeros.
- Reubicación de la servidumbre que atraviesa los terrenos del aeropuerto.
- Ampliación de la rampa y construcción de segunda etapa de la malla perimetral.
- Nueva carta de aproximación para vuelos por instrumentos.
- Salida estandarizada para vuelos por instrumentos.
- Circuitos de tránsito visual con referencias geográficas.

- Nueva área de control del aeropuerto.
- Nueva carta de altitudes mínimas de vectores radar.
- Nuevas llegadas estandarizadas para vuelos internacionales.

Proyectos ejecutados en el Aeropuerto Internacional de Limón:

- Desarrollo de un plan para dotar de áreas comerciales.
- Instalación de nueva acometida eléctrica.
- Establecimiento del plano de aeródromo.
- Habilitación de aproximación instrumental a la pista 32 de Limón.
- Publicación de facilidades y procedimientos para la operación segura de este aeropuerto de forma internacional y para operaciones bajo condiciones meteorológicas por instrumentos.

Proyectos ejecutados en los aeropuertos locales:

- Instauración de un plan anual para llevar a cabo inspecciones en el ámbito de la seguridad, operaciones y facilitación.
- Negociaciones con diferentes Asociaciones de Desarrollo para el engrandecimiento y desarrollo de necesidades prioritarias.
- Coordinación para el mantenimiento preventivo y correctivo en materia de cercas, chapea, poda de árboles en las zonas de aproximación entre otras.
- Estudios de posibles ubicaciones de planes pilotos en el área de instalaciones de mini terminales y de iluminación.

La DGAC ha mantenido durante los últimos tres años una utilidad en las operaciones del 25%. El manejo adecuado del dinero generado por superávit y de los flujos de caja, le ha permitido tener a la institución la suma de 4.172 millones de colones en inversión.

En la ejecución presupuestaria 2001, el Poder Legislativo aprobó mediante las Leyes 8090 y 7723 una transferencia total del 6.100 millones de colones que fueron financiados con recursos propios del Consejo Técnico de Aviación Civil.

COSTOS FINANCIEROS

Rubro	Costo financiero en colones
El proyecto realizado por la empresa EDICA nueva terminal del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría	7,377.441.158,00
Tratamiento de aguas residuales en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría; acometida eléctrica en el Aeropuerto Internacional de Limón y hangar NASA,	540.344.449,45
Sistema contra incendios edificio ATC	3.823.000,00
Remodelación obras inmediatas Aeropuerto Daniel Oduber 1ª etapa	19.700.000,00
Ampliación de rampa 1ª etapa en el Aeropuerto Daniel Oduber	188.391.000,00
Acometida principal eléctrica 1ª etapa en el Aeropuerto Daniel Oduber	145.500,00
Obras civiles instalación ILS en el Aeropuerto Daniel Oduber	40.161.000,00
Ampliación de la pista Aeropuerto Tobías Bolaños	283.100.000,00
Acometida subterránea iluminación Limón	115.000.000,00
Edificio archivo institucional DGAC	60.000.000,00
Construcción hangar NASA	194.000.500,00
Automatización del Departamento de Licencias Aeronáuticas	6.500.000,00
Total de la inversión	8.828.606.607,45

CONTRATO DE GESTIÓN INTERESADA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA (AIJS).

El Consejo Técnico de Aviación Civil, otorgó al Gestor la orden de inicio el 5 de mayo del 2001, con la responsabilidad de prestar el mantenimiento y expansión adecuada del AIJS para enfrentar y satisfacer los requisitos de la demanda, incluyendo la operación, administración, construcción, financiamiento y mantenimiento de obras y servicios. Durante los próximos 20 años, el Gestor prestará servicios en el Aeropuerto.

Para lograr que el AIJS se posicione como el aeropuerto líder en la región central del continente americano, el Gestor se constituye en un promotor activo del mismo. El contrato incluye todos los servicios básicos de la operación y administración, como los servicios de asistencia técnica a la DGAC.

Entre otras obligaciones, deberá invertir aproximadamente US \$ 180 millones de dólares, en obras de infraestructura aeroportuaria que pertenecen desde el primer momento al Estado costarricense, como patrimonio nacional.

Ingresos que percibirá el Estado costarricense

Rubro	Monto
Tarifas de aproximación	US \$ 1.7 millones por año
Asistencia Técnica	US \$ 318.000 por año
Promoción del AIJS	US \$ 135.000 por año
Pólizas de seguros	US \$ 450 millones
Pago por las obras realizadas en los últimos años por la DGAC	US \$ 14.5 millones
Compensación por expropiaciones de terrenos alrededor del AIJS	US \$ 8.2 millones
Fiscalización del Contrato	US \$ 8 millones
Garantía de cumplimiento	US \$ 13.9 millones

3.6.4. Consejo de Seguridad Vial

Se ejecutó con éxito el Programa de Formación de Patrullas Escolares de Tránsito en áreas de riesgo, capacitación a docentes, estudiantes y padres de familia e impartición de cursos de Administración Vial.

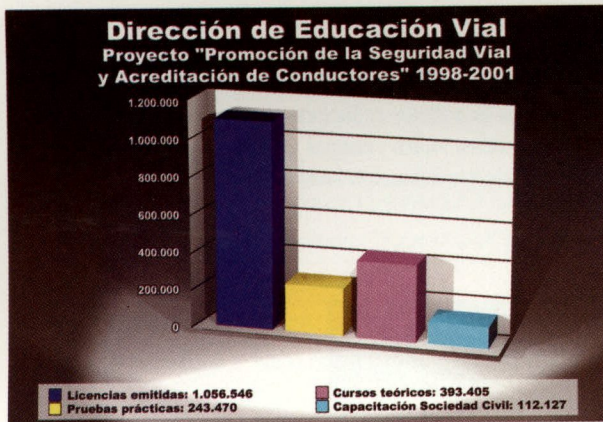
Se instalaron y dio mantenimiento al sistema de semáforos; se instalaron dispositivos parlantes en los semáforos, señalamiento de la red vial principal; estudios técnicos de tránsito; control y demolición de vallas y reductores; construcción de guardavías; puentes; bahías; topics y rampas peatonales para discapacitados; demarcación y señalización horizontal y vertical.

Dirección General de Policía de Tránsito Proyecto "Prevención de Accidentes de Tránsito" 1998 - 2001 número de actividades	
Operativos de control y vigilancia	23.097
Operativos regulación de tránsito	25.912
Operativos de contaminación ambiental	3.423
Cursos de administración vial	175
Patrullas escolares	333
Oficiales de tránsito capacitados	193
TOTAL DE ACTIVIDADES	53.133

También fue relevante la propuesta de modernización de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, la creación de 256 plazas de oficiales de tránsito y la promoción de fuertes campañas de educación masiva.

Resultados del Proyecto de Ordenamiento Vial - Dirección de Ingeniería de Tránsito

Actividad	Nº de Actividades
Instalación de nuevos sistemas de semáforos	86
Mantenimiento correctivo y preventivo de sistemas de semáforos	9323
Mantenimiento correctivo y preventivo por contrato de sistemas de semáforos	3800
Donación de sistemas de semáforos	190
Instalación de señales verticales	16.797
Demarcación de kilómetros	656,61
Demarcación por contrato	599,83 kilómetros
Eliminación de vallas y reductores de velocidad mal ubicados	1623
Otorgamiento de autorizaciones y asesorías a Gobiernos Locales para el uso adecuado de los recursos transferidos por el COSEVI a estos entes, para ser utilizados en acciones de seguridad vial en sus jurisdicciones	343
Emisión de permisos varios	2607
Estudios de tránsito en los cuatro años	1135



Costos financieros y origen de financiamiento.

Los recursos económicos provienen de las multas por infracciones a la Ley de Tránsito; la recaudación realizada por el Instituto Nacional de Seguros por concepto de derechos de circulación, así como de los montos recaudados por licencias, cursos teóricos y prácticos.

Durante el periodo 1998 - 2002, el Consejo de Seguridad Vial invirtió la suma de ₡ 4.330.391.570,49, en proyectos dirigidos al sistema de tránsito, siendo en el año 1998, donde se realiza la inversión más alta de ₡ 1.339.739.621,29.

El presupuesto ejecutado por la Dirección de Ingeniería de Tránsito durante los años 1998 al 2001 fue de ₡ 1.201.640.397,27 de los cuales, el 50.68% corresponde al año 1998, el 19.98% en el año 1999, el 8.40% al año 2000 y el 20.94% en el año 2001.

El presupuesto total asignado al Proyecto Reducción de Accidentes de Tránsito, ejecutado por la Policía de Tránsito fue de ₡ 1.661.109.612,00 (mil seiscientos sesenta y un millones, ciento nueve mil seiscientos doce colones).



La descentralización del servicio de conductores (licencias) facilitó al usuario los trámites de emisión y renovación de ese documento.

El monto asignado para el cumplimiento del proyecto "Promoción de la Seguridad Vial y Acreditación de Conductores", de la Dirección de Educación Vial fue de ₡ 947.590.237,72.

3.6.5. Consejo de Transporte Público

Los logros más significativos han sido:

- Proyecto de evaluación de la calidad del servicio del transporte colectivo.
- Reorganización del transporte público en el Área Metropolitana.
- Reorganización operativa y administrativa del sistema de transporte público terrestre en todo el territorio nacional.
- Sistema unificado de clasificación de rutas.
- Estudio de terminales urbanas de transporte público colectivo en el Área Metropolitana de San José.
- Primer procedimiento abreviado de taxis. Adjudicación parcial del primer proceso especial abreviado de taxis.
- Programa de control de emisiones y contratación de servicios profesionales especializados de revisión técnica vehicular integrada.
- Adjudicación del proceso de revisión técnica al Consorcio español.

Costos financieros y origen del financiamiento

Los proyectos y programas que ha llevado a cabo el Consejo de Transporte Público han sido financiados vía presupuesto nacional a través del MOPT y vía cobro de Cánones.

Cabe indicar que los proyectos que se especifican anteriormente no pueden ser cuantificados, por cuanto el presupuesto ordinario del CTP (Cánones) para el ejercicio económico del 2001 fue aprobado hasta el 14 de junio del mismo año, por un monto de ₡ 601.811.000,00, de los cuales a diciembre de 2001 se recibieron ₡ 477.496.500,00 lo que representa un 79.34% del monto total a recibir, quedando pendiente por recibir un 20.66% que equivale a ₡ 124.314.500,00.

De los ₡ 477.496.500,00 recibidos se ha ejecutado un monto de ₡ 356.940.607,48 lo que representa un 74.5% y un 59.31% del presupuesto total o sea de los ₡ 601.811.000,00 .

El presupuesto nacional (MOPT) asignado al Consejo de Transporte Público para el ejercicio económico del año 2001 fue por un monto de ₡ 441.043.843,00, de los cuales se ejecutaron ₡ 395.741.730,00, es decir un 89.73%. Es importante mencionar que a través del presupuesto asignado vía presupuesto nacional, se cubrió la Partida 0 (Servicios Personales) de los funcionarios que laboran para este Consejo.

4. Acciones en curso

4.1. Instituto Geográfico Nacional

- Elaboración del mapa oficial preliminar del Mar Territorial, la Zona Contigua y la Zona Económica Exclusiva, con base en los acuerdos y recomendaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
- Demarcación con boyas en el mar y mojones costeros, en el sector marítimo de restricción para la pesca artesanal en la desembocadura del Río Colorado, Pococí de Limón.
- Trabajos cartográficos para generar la Base Cartográfica Digital del país, en colaboración con el Instituto Costarricense de Electricidad.
- Edición del Mapa Geodinámico de América Central en el Instituto Geográfico de España.
- Proyecto GLOBESAR.
- Proyecto Piloto Cartografía Digital y Sistemas de Información Geográfica.
- Publicación Nacional de Hojas Topográficas del Proyecto LAMP 1:50 000.
- División Territorial Administrativa de Costa Rica Versión HTML.
- Mapa de Zonificación de Vulnerabilidad Física.
- Mapa Geomorfológico Sector Santa Rita - Copán. Rivas, Honduras.
- Mapa Costa Rica 1:500 000.
- Carta Aeronáutica de Costa Rica 1:500 000.
- Proyecto "Estudio de la vulnerabilidad asociada a deslizamientos en la cuenca media y alta del Río Uruca, Santa Ana".

4.2. Nivel de Unidades Coordinadoras y Ejecutoras

4.2.1. División de Obras Públicas

405.5 Km de mantenimiento incluyendo lastrado y relastrado con un costo de 454.4 millones de colones. Destaca la ejecución de los proyectos denominados topics en La Valencia - Heredia y Ciudad Colón - Orotina.

32.5 Km de obras en asfalto y tratamientos de base programadas por un monto de 642.8 millones de colones

Con un costo de 538 millones de colones quedan en ejecución o programados, la construcción de 2.29 Km de puentes.

4.2.2. División Marítimo Portuaria



Proyecto de Construcción de Muelle Los Plátanos, Puntarenas.

Construcción de una plataforma de 50 metros de largo y 10 metros de ancho. Además se realizarán trabajos de rehabilitación de



La construcción, en Puntarenas, del nuevo muelle Los Plátanos, permitirá atender los servicios de cabotaje, pesca y turismo que se generen en el Golfo de Nicoya.

las zonas aledañas al muelle y al Mercado Central de Puntarenas. Costo estimado: ₡ 135 millones. Julio del 2002.

Proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento del Muelle de Golfito, Puntarenas.

Limpieza y pintura de los elementos de acero, dragado de la pantalla de atraque y colocación de defensas de hule. El costo: ₡ 450 millones. Julio del 2002.

Proyecto "II Etapa, Terminal para Buques Roll-On Roll-Off y para Barcos de Pasajeros, Puerto Limón."

Con esta construcción se pretende contar con una terminal especializada para la atención de barcos para pasajeros y con ello se lograría incentivar al turismo y aumentar la capacidad portuaria de la zona. Costo estimado de US \$ 3.0 millones. Julio del 2002

Mantenimiento y Rehabilitación de la Terminal de Transbordadores de Barrio El Carmen, Puntarenas.

La obra consiste en la construcción de dos nuevas terminales para transbordadores y recuperación de áreas. Costo estimado: US \$ 1.7 millones.

Construcción de Capitanías de Puertos (Limón, Quepos, Puerto Caldera y Playa del Coco).

4.2.3. División Administrativa

Proyecto MOPT / GTZ

- Gestionar, conjuntamente con las dependencias de la División de Obras Públicas, 11 permisos para la explotación de fuentes de material.
- Consolidación de una Comisión de Análisis Institucional, cuya

tarea principal radica en la identificación de las áreas de atención principales del MOPT para su nuevo rol de ente rector del transporte y la infraestructura.

- Apoyo a las municipalidades para la entrada en vigencia de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria y las dependencias centrales del MOPT, en la elaboración de directrices, normas y otros documentos de interés para la conservación y desarrollo de la Red Vial Cantonal.
- Conjuntamente con el Consejo de Ministros de Transportes de Centroamérica (COMITRAN) y la Federación de Municipios del Istmo Centroamericano (FEMICA) se plantea una solicitud al Gobierno de Alemania para el financiamiento de un Proyecto para la Regionalización de la Conservación Vial Participativa.

4.3. Nivel de Consejos Subsectoriales

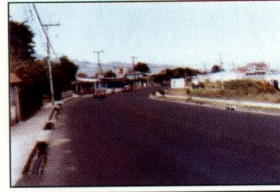
4.3.1. Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)

Proyecto de Mantenimiento Periódico en Ejecución.

Proyecto	Kilómetros a intervenir	Monto
Cartago	116 Km	¢ 1.175 millones
Turrialba	166 Km	¢ 1.376 millones
Heredia	72 Km	¢ 1.016 millones
San Carlos	186 Km	¢ 1.638 millones
Puriscal	51 Km	¢ 1.460 millones
Siquirres - Guácimo	107 Km	¢ 1.280 millones
Guápiles - Sarapiquí	146 Km	¢ 1.183 millones

Con una inversión anual estimada de ¢ 5.450 millones y la intervención de 4.400 Km, se ha dado inicio tanto a los procesos licitatorios como a los proyectos de mantenimiento periódico (por tres años), que comprenden el periodo 2002- 2004. Los mismos se ejecutarán en las zonas de Alajuela-Heredia, Zona Atlántica, Cartago-Turrialba, Pacífico, San Carlos, San José, San Ramón, Zona Sur y en las autopistas Bernardo Soto, General Cañas, Florencio del Castillo, Braulio Carrillo y Bernardo Soto.

- RUTA 1 Interamericana Norte. Fecha aproximada de inicio: enero del 2002; monto estimado de la obra : ¢ 5.500 millones, Km a intervenir: 280 Km
- Mantenimiento Periódico Limón. Inicio proceso licitatorio: año 2002; inicio estimado de proyecto: año 2002; monto total estimado: ¢ 1.900 millones, Km a intervenir: 124 Km



Unos ¢ 572 millones se invirtieron en la ampliación y asfaltado de los 6,5 kilómetros de vía comprendidos entre las comunidades de El Carmen y Jaboncillal.

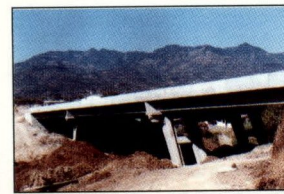
- Mantenimiento Periódico Taras-San Isidro. Inicio proceso licitatorio: año 2002; inicio estimado de proyecto: año 2002; monto estimado: ¢ 1.450 millones, Km a intervenir: 119 Km

- Mantenimiento Periódico Zona Sur (Palmar Norte - Ciudad Neilly). Inicio proceso licitatorio: año 2002; inicio estimado de proyecto: año 2002; monto total estimado: ¢ 3.600 millones, Km a intervenir: 249 Km.

- Mejoramiento de rutas, El Carmen - Jaboncillal, Bribri - Sixaola, Interamericana - Guacimal - Santa Elena - Monteverde.
- Reconstrucción de obras en ejecución: San Miguel - Río Cuarto - Venecia, Urasca - Tucurrique, Jacó - Loma.
- Proyectos de Obra Nueva: Barú - Piñuela (sección 1), Radial Desamparados y Tournón - Uruca. Costo 3.866.81 millones de colones.
- Puentes: 4 puentes entre Parrita - Quepos, Puente Río Pirrís, Tiribí Radial Desamparados.



La primera etapa de la Radial Desamparados de 875 metros de longitud, con capacidad para 4 carriles una Barrio La Cruz con Paso Ancho.



El puente sobre el río Tiribí, de 92 metros de largo y un ancho de 22 metros, forma parte de la segunda etapa de la Radial Desamparados y se construyó a un costo de ¢ 500 millones.

- Reconstrucción de obras por comenzar: Villarreal - Tamarindo (2ª etapa), Juanilama - Esparza, Monterrey - La Legua, Paso a desnivel San Antonio de Escazú, Puente Anonos, Puentes Río Puruses y María Aguilar y Puente Tiribí (ruta 27). Costo 2.6 millones de dólares.

4.3.2. Consejo Nacional de Concesiones (CNC)

Concesión del Centro Penitenciario Pococí

El objeto es diseñar, construir, equipar, financiar, y administrar, un Centro Penitenciario en la finca La Leticia, propiedad del Ministerio de Justicia, con capacidad para 400 privados de máxima seguridad y 800 de mediana.

Se recibieron 2 ofertas, a saber, Consorcio MTC y Consorcio CC, y para su análisis se constituyó una Comisión Evaluadora. Resultando adjudicatario el Consorcio MTC, misma que se formalizó el 9 de enero del 2002 y se dará en concesión durante 20 años. La inversión se estima en US \$ 72 millones.

Proyecto de Concesión del Corredor San José - San Ramón

Uno de los proyectos más importantes que el Consejo Nacional de Concesiones ha promovido es la Concesión del Corredor San José - San Ramón, constituido por las siguientes rutas: la Autopista General Cañas, la Carretera Bernardo Soto, la Radial Santa Ana - Río Segundo y la construcción de un Viaducto Urbano.

El proyecto tiene una inversión de US \$ 273.88 millones y tiene como objetivo, el mejoramiento de dos autopistas existentes que forman parte de la carretera más transitada del país, y la construcción del sistema de Viaductos y Túneles Urbanos con el siguiente desglose de costos:

Resumen General de Costos (Millones US\$)

Tramo	Total
Viaductos San José y parques urbanos	115.00
General Cañas	84.97
Bernardo Soto	73.91
TOTAL	273.88

Situación actual:

Los estudios desarrollados por el Consejo Nacional de Concesiones para cada una de las secciones del proyecto incluyen: Cartografía y Topografía, Estudio de Tránsito, Estudio de Drenajes, Geología y Geotecnia, Cimentación de Estructuras, Estructuras, Estudio de Pavimentos, Señalización, Señalamiento y Defensas, Reposiciones de servicios públicos existentes, Expropiaciones e Indemnizaciones, Factibilidad Económica y Financiera del Proyecto, Elaboración de Planos, Estudios de Caracterización Ambiental y Estudios de prospección arqueológica.

Los estudios fueron contratados a las firmas Louis Berger Inc. y Getinsa - Novotecn por un costo que supera el millón de dólares. Los estudios de la Autopista General Cañas y de los Viaductos Urbanos fueron elaborados con fondos del Proyecto Sectorial de Transportes (Banco Mundial). Los estudios de la Autopista Bernardo Soto y la integración del corredor como un solo concepto, fue financiado por la Fundación para la Cooperación Estatal. Además por medio de un equipo costarricense de consultores, financiado con un aporte de US \$ 300.000, aprobado a mediados del año 2001 por la Fundación CR-USA, se elaboró el cartel de licitación que fue publicado el 5 de febrero.

El Consejo Nacional de Concesiones adjudicará este proyecto en el 2002 y será administrado durante 25 años. Se estima que su construcción se pueda completar en 4 años.

Proyectos a nivel de estudio

- **Carretera a Cartago (Unión carretera Estado de Israel- Próspero Fernández):** Estudios listos, únicamente falta cartel, se requieren US \$ 15 millones para expropiaciones en el tramo Garantías Sociales-Hacienda Vieja.
- **Carretera Braulio Carrillo:** Estudios de factibilidad (técnica, ambiental y financiera) y diseños preliminares.
- **Carretera Radial a Heredia:** Estudios listos: Diseño preliminar y estudio de prefactibilidad técnica, ambiental, económica y financiera.
- **Anillo Periférico:** El contrato para realizar estudio de prefactibilidad, está en estos momentos en refrendo en la Contraloría General de la República.
- **Polioducto de RECOPE Limón - La Garita.** Consiste en el otorgamiento de una concesión que comprenda el diseño, suministro, construcción y financiamiento de la Tercera Etapa del Polioducto Limón - La Garita, cuya longitud es de 135 Km de tubería de 305 milímetros, más tres estaciones de bombeo. La inversión estimada es de US \$ 86 millones. Actualmente, el proceso de Concesión de Obra Pública sin Servicios Públicos, se encuentra en la etapa de elaboración del cartel de licitación.

4.3.3. Consejo Técnico de Aviación Civil / Dirección General de Aviación Civil.

Los proyectos en ejecución son:

- Se sostienen conversaciones con los Estados de El Caribe tendientes a abarcar un área de explotación común de "Cielos Abiertos".
- Acuerdos en negociación con Alemania, Gran Bretaña y Canadá.
- Elaboración de planos e inicio de los borradores de la licitación de espacios comerciales para el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y construcción de la nueva terminal de bomberos; proyectos de ampliación de pista activa; iluminación; recarpeteo; construcción de calle de circulación perimetral; relleno para futura ubicación de hangares
- Negociaciones con los propietarios de las servidumbres que atraviesan el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber.

4.3.4. Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)

Se tiene proyectado para el año 2002 emitir 125.000 licencias en el año, capacitar a 70.000 personas en curso teórico, evaluar a 45.000 futuros conductores y capacitar a 14.500 personas en temas de educación vial.

Asimismo, el Consejo de Seguridad continuará con la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial y se espera la aprobación por parte de la Asamblea Legislativa de las reformas a la Ley de Tránsito, la Ley de Administración Vial y un aumento en el precio de la emisión de la licencia de conducir y de igual forma en los cursos teóricos y prácticos.

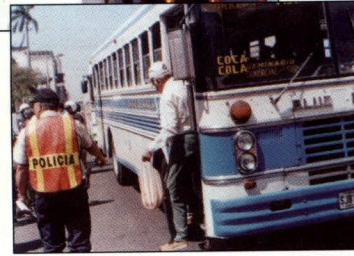
4.3.5. Consejo de Transporte Público (CTP)

Se registran como actividades en curso las siguientes:

- Creación de un banco de datos básicos en materia de transporte público e implementación de un sistema de información geográfica.
- Capacitación de choferes de transporte público.
- Primer procedimiento abreviado de taxis. Ese procedimiento, amparado en el Decreto Ejecutivo 28913-MOPT, tiene como

fin adjudicar un total de 13.675 concesiones administrativas de taxi distribuidas por base de operación a nivel nacional. En la actualidad, el proceso se encuentra en la etapa de resolución de las acciones recursivas establecidas contra la adjudicación. Una vez concluida la etapa de apelación, se procederá a la formalización de las concesiones administrativas adjudicadas así como el levantamiento de la nueva base de datos de operadores autorizados.

- Evaluación de la capacidad empresarial.
- Renovación de concesiones y formalización de contratos de renovación de concesiones. A la fecha se han formalizado un total de 13 contratos con sus respectivos adicionales. En el siguiente cuadro se resume la situación actual al respecto:



La promulgación del Reglamento de Calidad del Servicio y diseño de un sistema para su puesta en práctica, fue otro de los importantes logros en materia de transporte público.

Contratos de renovación de concesiones

Detalle	Cantidad empresas
Contratos firmados con adicional	13
Contratos firmados, falta adicional por confeccionar	3
Contratos firmados, falta adicional, problema extensiones	5
Contratos firmados, falta adicional pendiente requisitos	3
Contratos firmados con modificaciones incorporadas	14
Empresas pendientes de requisitos	35
Pendientes de actualización de horarios	7
En revisión de requisitos	4

5. Proyectos de Ley, Leyes, Decretos y Decretos en Trámite

Ley No. 7762 del 14 de abril de 1998, Creación del Consejo Nacional de Concesiones.

Ley No. 7969 - Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en Modalidad Taxi, creación del Consejo de Transporte Público.

Decreto Ejecutivo No. 29547-MOPT del 6 de junio del 2001 (Gaceta No. 108) en el Alcance No. 20 a la Gaceta No. 103 del 29 de mayo de 1998, se publicó la Ley No. 7798 de "CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD.

Decreto Ejecutivo No. 27917-MOPT del 10 de junio de 1999 (Gaceta No. 112)

Decreto Ejecutivo No. 28885-H publicado en la Gaceta No. 166 del 30 de agosto del año 2000, donde crea la Proveeduría Institucional del MOPT, debidamente desconcentrada y conformada por los siguientes procesos: Programación, Análisis

y Seguimiento, Compras, Almacenes y Control de Patrimonio.

Creación de los Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses (RAC's).

Proyecto de ley para crear el Consejo Marítimo Portuario Nacional, órgano que será responsable del control de los servicios y facilidades concesionadas y la planificación del subsector portuario nacional y que vendrá a sustituir al INCOP, cuya ley sería derogada en el mismo acto.

Modificación al Reglamento de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, artículos 7 y 11.

Modificación de la Ley General de Aviación Civil.

Modificación artículo 14 de la Ley No. 3503 Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores.

6. Desafíos

Activar y autorizar fuentes para la extracción de materiales.

Asignación de recursos para la reparación y adquisición de maquinaria.

Conservar la rectoría en la Red Cantonal en el marco del Proyecto de Ley de Transferencia de competencias a las municipalidades.

La nueva legislación y su puesta en vigencia pondrán a prueba el grado de asimilación logrado en torno al Modelo de Conservación Vial Participativa, impulsado por el Proyecto MOPT/GTZ.

Definición del nuevo rol que desempeñará la Dirección de Obras Públicas, con el establecimiento de las Juntas Viales Cantonales.

De igual manera, se establece como desafío si el MOPT lograra la apertura suficiente para colaborar solidariamente con las municipalidades y si está dispuesto a emprender reformas internas importantes, que hagan perdurar las experiencias de su Proyecto MOPT/GTZ.

Aseguramiento de un financiamiento sostenible y proveniente de

fondos nacionales, de un sistema unificado y oficial, de vigilancia de la calidad del aire.

Ejecución satisfactoria del proyecto de sectorización del transporte colectivo del Área Metropolitana de San José, de forma tal que los usuarios noten las ventajas de esta modernización e integración de servicios, respecto a la "atomización" actual.

6.1. Nivel de Consejos Subsectoriales

6.1.1. Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)

- Establecer con mayor seguridad y racionabilidad la cantidad, tipo y ubicación del personal que requiere el Consejo.
- Impulsar el establecimiento de nuevos mecanismos de contratación y supervisión y normativas técnicas más exigentes.
- Revisión y modificación de la Ley de creación y su Reglamento, con el fin de establecer parámetros técnicos más exactos.

- Definición de una normativa propia en el ámbito institucional, referente a los procesos y procedimientos.
- Revisión y actualización técnica de la Ley de Caminos Públicos y el Reglamento de Clasificación Funcional de Caminos, acorde con las necesidades y posibilidades de intervención del CONAVI.
- Creación de una partida que garantice los recursos requeridos para atender los procesos de expropiación de sus proyectos y los del Consejo Nacional de Concesiones.
- Fortalecimiento de una cultura y experiencia de la institución, en el manejo social de proyectos urbanos.
- Transferencia de recursos en los periodos presupuestarios correspondientes.

6.1.2 Consejo Nacional de Concesiones (CNC)

- Definición de una estructura básica de funcionamiento sin perjuicio de que ésta sea lo suficientemente flexible, que permita los cambios que sean convenientes para ajustarla a las necesidades prácticas.
- Elaboración de un reglamento interno y definición de la estructura organizativa.
- Elaboración de un plan estratégico.
- Identificar y promover los cambios necesarios en el marco legal e institucional, que consolide la concesión de obra pública como la herramienta para la provisión de infraestructura pública, a través del esquema de inversión privada.
- Lograr la consolidación de la Secretaría Técnica del CNC como un ente altamente especializado que interactúe con el sector privado, identificando proyectos rentables, sin menoscabo de las funciones fiscalizadoras del Estado.

6.1.3. Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)

- Mejoramiento en la recaudación de sus ingresos.
- Dotar de los suficientes recursos financieros, humanos, materiales y de infraestructura, a las diferentes unidades administrativas ya que la inversión que realiza el Consejo de Seguridad Vial, va en una dirección contraria a las demandas crecientes del sistema de tránsito.
- Desarrollar actividades interinstitucionales en pro de la educación vial con la participación del INS, C.C.S.S., Ministerio de Salud, Cruz Roja, Bomberos y Ministerio de Educación Pública.
- Investigar las consecuencias que generan los accidentes de tránsito para implementar programas de Educación y Seguridad Vial, dirigidos a la población costarricense.
- Implementar programas de evaluación de los funcionarios de la Policía de Tránsito, docentes, policía rural que participaron en los seminarios, talleres, en cuanto al aprendizaje adquirido en materia de Educación y Seguridad Vial.
- Automatización del sistema de evaluación teórica.
- Establecimiento de un sistema más oportuno para la evaluación práctica del futuro conductor.
- Creación de nuevas regionales para la emisión de licencias de conducir.
- Capacitación de personal.

6.1.4. Consejo de Transporte Público (CTP)

- La consolidación del Consejo de Transporte Público.
- La Reorganización del Sistema de Transporte Público Colectivo del Área Metropolitana de San José.
- Contar con el personal calificado en las diferentes áreas que requiere el Consejo de Transporte Público.





Esta es la Costa Rica de hoy: un país abierto al progreso